

La Secrétaire générale

Paris, le 14 avril 2025

à

**Madame la Présidente de la
première chambre**

Madame la Présidente,

Vous m'avez adressé le 14 mars dernier le relevé d'observations définitives relatif au verdissement des mobilités des ministères économiques et financiers, qui contient cinq recommandations.

Je tiens tout d'abord à souligner que les ministères économiques et financiers sont résolument engagés dans la politique de verdissement des mobilités et que les recommandations formulées viendront en appui des efforts en cours.

Les remarques qu'appellent certaines des observations formulées figurent dans deux documents joints à la présente note en vue de leur publication.

Je me permets d'attirer votre attention sur le fait que la mise en œuvre de la circulaire du Premier ministre du 21 novembre 2023 relative aux engagements pour la transformation écologique de l'État a nécessité, dans un premier temps, l'élaboration d'une méthode partagée avec les directions à réseau, en raison de la structure des MEF, qui comportent plusieurs grandes directions à réseaux, telles que la Direction générale des finances publiques (DGFIP), la direction générale des douanes et des droits indirects (DGDDI), l'Institut de la statistique et des études économiques (INSEE) et la direction générale de la concurrence de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF). Les actions ont ensuite pu être lancées, et si de premiers résultats sont déjà mesurables, ils ne peuvent pour l'instant refléter l'exhaustivité des efforts entrepris dans le domaine du verdissement des mobilités.

Aussi, les écarts identifiés par la Cour des comptes entre les objectifs fixés fin 2023 par le commissariat général au développement durable (CGDD) et les résultats mesurés en 2024, semblent devoir tenir compte de la phase nécessaire aux MEF pour mettre en place la gouvernance adaptée à leur structure, pour souscrire les marchés publics (BEGES et PDME) et pour déployer effectivement les mesures en administration centrale et au sein des réseaux.

Par ailleurs, s'agissant des actions menées en matière de mobilité, les effets positifs des nombreuses actions réalisées nécessitent un temps supérieur à une année pour apprécier pleinement l'impact environnemental.

Je vous prie de bien vouloir agréer, Madame la Présidente, l'expression de ma considération distinguée.

Anne BLONDY TOURET

A handwritten signature in black ink, consisting of stylized, cursive letters that appear to be 'A', 'B', and 'T'.

Réponse aux observations définitives concernant le verdissement des mobilités au sein des ministères économiques et financiers

Recommandation n° 1. (secrétariat général du ministère de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique) : **achever l'établissement des plans de mobilité employeurs dans les services déconcentrés des ministères économiques et financiers, en priorisant les sites les plus importants.**

Les ministères économiques et financiers partagent cette orientation, qui est en cours de réalisation.

La démarche relative aux Plans de mobilités employeur des MEF, couvre bien l'ensemble des sites, y compris ceux des directions à réseaux. L'objectif est que les agents puissent se déplacer moins et mieux.

A noter à cet égard, que le ratio affiché de 8% de sites couverts par un PDME ne reflète pas l'avancement réel des travaux : le taux de réalisation des PDME des sites éligibles se situe plutôt autour des 40% pour l'année 2024, soit environ 350 PDME réalisés.

En effet, la base de calcul intégrait initialement la totalité des 1600 bâtiments au lieu des seuls sites rendus éligibles selon différents critères structurels, organisationnels et d'implantation géographique. Or, certains sites, tels que les cités administratives dans lesquelles sont installées des services des MEF, sont couverts par des PDME réalisés par d'autres services de l'Etat (Préfectures par exemple).

Le taux d'agents couverts par un PDME est de 100% pour les agents d'administration centrale, 61% pour l'INSEE, 19% pour la Douane et 32% pour la DGFIP. Au global, le taux d'agents couverts par un PDME pour l'ensemble des MEF est de 35%, soit environ 44 000 agents.

Concernant les leviers de réduction de l'empreinte carbone sur lesquels des résultats sont attendus, tels que l'adhésion au Forfait mobilité durable (FMD) et l'adoption de la limitation de vitesse à 110 km/h, les MEF appliquent les règles interministérielles. Ces règles ont été prises en considérant leur effet vertueux d'une part sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre, grâce au report modal de la voiture au vélo et au covoiturage, et d'autre part sur la consommation de carburant en réduisant la vitesse sur les voies rapides (gain de 20 % de carburant sur les trajets non urgents).

Concernant les parkings de stationnement sécurisés pour les vélos (p.31), selon de nouvelles modalités de calcul qui permettent d'affiner le recensement des stationnements vélos sécurisés, et avant de pouvoir réellement s'appuyer sur l'outil de Référencement Technique (RT), le taux de stationnements vélos sécurisés est évalué à 100% pour l'administration centrale, 28% pour les services déconcentrés (y compris les directions à réseaux) et 62% pour les établissements publics. A date, les financements obtenus dans le cadre du Fonds Vert de l'Etat (FVE) permettront notamment d'installer 15 nouveaux points de recharge électrique, 46 abris vélos, et 11 appuis vélos. En outre, 9 projets de « mobilités actives », portés par des agents lauréats de la

seconde édition du challenge « Tous Acteurs de Bercy Vert » ont également été financés en 2024.

Sur le volet des dépenses de carburant, il serait nécessaire d'exclure les données de carburant des véhicules opérationnels de la Douane, dont le parc a augmenté pour répondre aux besoins accrus de sécurisation et de contrôles. Il convient de souligner qu'en dehors de la Douane, les consommations de carburant sont en baisse de 14% entre 2018 et 2024, alors même que le parc a augmenté.

Pour ce qui est de la DGFIP, elle a intégré à son cadre pluriannuel d'objectifs et de moyens 2023-2027, un objectif de réduction de l'impact des déplacements en mettant en œuvre un plan de mobilité. L'objectif de la DGFIP est qu'à horizon 2027, 100 % de ses directions (départementales, régionales, nationale ou spécialisées) aient mis en place au minima un PDME. Au 31 décembre 2024, plus de 92 % de ces directions se sont engagées dans cette démarche sur un ou plusieurs de leurs sites. Au plan national, 227 sites sur 981 éligibles sont ainsi couverts, soit 23 % des sites de la DGFIP. Les directions qui n'ont pas encore mis en place de PDME ont été sensibilisées à cette nécessité fin 2024, et ont prévu de la mettre en œuvre en 2025. 48 sites supplémentaires, de taille importante, seront couverts d'ici fin 2025. Les PDME de la DGFIP représenteront fin 2025 une couverture totale d'environ 30 000 agents, soit 32 % des effectifs.

Recommandation n° 2. (secrétariat général du ministère de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, direction des achats de l'Etat) : réduire les déplacements aériens des ministères économiques et financiers conformément à la cible de 20 % par rapport à ceux de 2019.

Les ministères économiques et financiers partagent cette orientation. Une doctrine visant à encadrer les déplacements aériens est en cours de formalisation afin d'accompagner les directions dans l'optimisation des déplacements et éviter les déplacements en avions pour des trajets inférieurs à 4h30, voire à 5h00.

Pour ce qui est de la DGFIP, il est rappelé que la part de déplacements aériens est résiduelle dans les déplacements de la DGFIP, lorsque cela est imposé par son maillage territorial (DROM, COM, Corse) ou par l'exercice de certaines missions notamment fiscales (ex : délégation aux relations internationales). Le transport aérien ne représente qu'1 % des déplacements de la DGFIP en 2024 (7282 vols pour un peu plus de 514670 déplacements).

Recommandation n° 4. (secrétariat général du ministère de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, direction des achats de l'Etat, direction générale des finances publiques, direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, direction générale des douanes et des droits indirects, institut national de la statistique et des études économiques) : fiabiliser les données de la base O-Drive pour optimiser le stock et l'utilisation des

véhicules.

Les ministères économiques et financiers partagent cette recommandation. L'ensemble des parcs des MEF a été intégré dans O-DRIVE fin 2022. Depuis 2023 et la mise en œuvre de la circulaire service public éco-responsable, le suivi est assuré au niveau ministériel, ce qui a déjà permis de diffuser une méthodologie commune de renseignement et de fiabilisation des données.

A titre d'exemple, à la DGFIP, le bureau SpiB2B communique régulièrement auprès des directions sur la nécessité de fiabiliser les données de l'application O-DRIVE, qu'elle a déployée sur le dernier quadrimestre de 2021. En 2024, la note n°2024/05/935 et un Webinaire organisé le 17 juin 2024 ont porté cet objectif, tout en proposant des outils d'analyse ciblant les données prioritaires à mettre à jour (notamment le nombre de kilomètres parcourus quelles que soient les motorisations, et les taux de CO2 mentionnés sur les cartes grises). La DGFIP entend conditionner toute demande d'acquisition de véhicule à la mise à jour des données de l'application O-DRIVE.

Cependant, la proportion de saisies manuelles nécessaires constitue un frein à la fiabilisation par les directions opérationnelles.

Recommandation n° 5. (direction des achats de l'Etat, direction générale des douanes et des droits indirects) : définir les critères d'exonération de l'obligation de verdissement du parc automobile et appliquer à ces véhicules des mesures de réduction de leur impact carbone.

Il est précisé que, début 2025, le parc automobile de la DGDDI est constitué de 3 325 véhicules, dont 3 122 véhicules opérationnels (soit 94 %).

1. La Cour des comptes observe que la DGDDI dispose d'un parc automobile moins vertueux d'un point de vue écologique que les autres directions, composé en majorité de véhicules à moteur diesel ou essence.

Depuis 2021, la DGDDI s'est engagée activement dans une démarche de verdissement de son parc automobile, à l'occasion du remplacement d'une partie de ses véhicules, qu'ils appartiennent au parc opérationnel (utilisés par les branches « surveillance » et « opérations commerciales ») ou non opérationnel (véhicules de fonctions notamment). 633 véhicules électriques et hybrides rechargeables ont été acquis entre 2021 et 2023, soit un taux de verdissement de 20 %. Toutefois, cette dynamique en faveur de la transition écologique connaît des limites inhérentes aux spécificités des missions douanières (cf. infra).

2. La Cour des comptes estime que pour renforcer l'efficacité de la politique de verdissement du ministère, un réexamen du périmètre du parc automobile de la Douane considéré comme opérationnel est nécessaire. Elle recommande de définir les critères d'exonération de l'obligation de verdissement du parc automobile (prévus par l'article L.224-7 du code de l'environnement concernant les véhicules conçus ou

équipés pour les services responsables du maintien de l'ordre public) et d'appliquer à ces véhicules des mesures de réduction de leur impact carbone.

Les activités opérationnelles des services douaniers (qu'il s'agisse des opérations commerciales ou de la surveillance) exigent la mobilisation sur le terrain d'un parc automobile relativement important et diversifié qui doit répondre prioritairement aux spécificités des missions douanières, notamment :

- des déplacements fréquents sur de longues distances, compte tenu du maillage territorial d'intervention, qui doivent pouvoir être assurés avec une autonomie suffisante (le réseau de bornes de recharge en service demeure insuffisant) et sans risque de retarder une mission en raison du temps de recharge ;
- l'exigence de capacités élevées d'emport de matériel ;
- les impératifs de sécurité et d'efficacité lors des poursuites de véhicules (*go fast*) ;
- les besoins en véhicules suffisamment polyvalents pour assurer plusieurs types de missions au sein d'une même entité ;
- les besoins en véhicules tout terrain dans les services ultramarins.

Or, ces besoins spécifiques apparaissent encore peu compatibles avec une généralisation des motorisations électriques telles qu'elles sont proposées actuellement sur le marché, tandis que les véhicules hybrides sont peu performants pour des déplacements majoritairement hors zone urbaine effectués principalement en mode « thermique ».

Dès lors, l'acquisition de véhicules à très faibles émissions ne peut intervenir qu'au cas par cas, dans les hypothèses où les services les destinent à des missions n'exigeant pas une forte autonomie énergétique.

Toutefois, la DGDDI, engagée dans une démarche « Douane verte », est soucieuse de contribuer efficacement, en matière de mobilité, à la transformation écologique de l'État. À ce titre, elle poursuivra sa réflexion sur les axes de verdissement de son parc automobile, en coordination avec la référente mobilité ministérielle et la Direction des achats de l'État.

Politique de verdissement des mobilités des ministères économiques et financiers

L'engagement éco-responsable des ministères économiques et financiers (MEF) s'inscrit dans un projet global de transformation de leur organisation pour mieux intégrer les enjeux de la transition écologique dans les politiques publiques qu'ils portent et dans leur fonctionnement au quotidien. La diminution de leur empreinte écologique s'incarne dans la démarche « Bercy vert », lancée en 2020, qui regroupe l'ensemble des actions permettant d'accélérer la transition écologique des services. Bercy Vert a marqué le début d'un processus innovant : la mobilisation des énergies et des imaginations pour sensibiliser tous les agents à l'urgence écologique.

En matière de mobilités, d'importants résultats ont été enregistrés : 64% des véhicules acquis ou loués étaient des véhicules à faible (VFE) ou très faibles émissions (VTFE) en 2023 (68% en 2022). Pour les ministres, ce sont 100% de véhicules « propres » achetés. En 2022, 1245 points de charge sont installés couvrant 78% des véhicules rechargeables de service, très au-delà de la cible 2024 (30%). En 2023, 1521 points de recharge sont comptabilisés. La démarche des plans de mobilité employeur est lancée dans 100% des services, et en 2023 32% des agents bénéficient d'une indemnité de transports en commun (contre une cible de 15% en 2024). Plusieurs directions sont déjà allées au-delà de l'interdiction du recours à l'avion en cas de solution alternative ferroviaire sur des trajets de moins de 4h, en étendant l'interdiction des vols pour des trajets ferroviaires de 4h30.

La mise en œuvre de la circulaire du 21 novembre 2023 devra accompagner l'exercice des missions et des priorités des MEF au service des français et des acteurs économiques, et tenir compte du chemin parcouru ces dernières années.

Les MEF disposent d'un bilan des émissions de gaz à effet de serre (BEGES) sur leur périmètre ministériel (hors opérateurs) à partir des données 2019. Les plans de transition consécutifs à ces bilans (DGFIP, DGDDI, INSEE, DGCCRF, SCL, administration centrale, synthèse ministérielle) ont été adoptés en 2022 et 2023. Ils répondent à de nombreux objectifs de la circulaire du 21 novembre 2023.

Plusieurs mesures sont engagées en matière de verdissement des mobilités :

1 / REDUIRE ET VERDIR LES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL, EN DEVELOPPANT LE TELETRAVAIL ET LE REPORT MODAL

Les déplacements domicile-travail représentent un enjeu fort pour les MEF (24% du total des émissions de gaz à effet de serre ; 92% des émissions sont émises par les voitures des agents pour se rendre sur leur lieu de travail (mode de transport utilisé pour 58% des distances), avec des différences fortes entre directions d'administration centrale et directions à réseau. Les premières initiatives prises pour les verdir ont porté leurs fruits.

La démarche des plans de déplacement mobilité employeur (PDME) est lancée dans 100% des directions. Les objectifs 2024 sur le recours aux transports en commun sont dépassés (en 2023, 32% des agents bénéficient de l'indemnité de transports en commun -ITC - contre une cible 2024 de 15%), et très largement dépassés en Ile de France (64% en 2022). La cible de couverture des sites (75% en 2024) en équipements de stationnement sécurisés pour vélo est atteinte en administration centrale (100%) et des progrès sont constatés dans les services déconcentrés. La part des agents recourant au vélo et au co-voiturage progresse (6% de bénéficiaires du forfait mobilité durable -FMD- en 2022 et 10% en 2023, soit la cible attendue en 2024).

Pour atteindre les objectifs 2027 (100% de sites équipés pour les vélos, 18% d'agents bénéficiaires du FMD), le Plan de transformation prévoit d'accélérer le recours aux « mobilités durables » (vélo, co-voiturage) notamment en région. La progression des mobilités durables dans les territoires sera liée à la capacité à mobiliser les Autorités Organisatrices des Mobilités.

2 / REDUIRE ET VERDIR LES DEPLACEMENTS PROFESSIONNELS, EN DEVELOPPANT LE DISTANCIEL ET LE REPORT MODAL

Les déplacements professionnels aux MEF ont émis en 2019 43 700 tCO₂eq, soit 8% du total des émissions mesurées sur le périmètre du BEGES ministériel (532.000tCO₂eq). Ces émissions se répartissent à 54% pour les voitures et véhicules terrestres, à 26% pour l'aérien et à 17% pour le naval.

Les efforts portant sur les déplacements professionnels des agents en véhicule sont déjà engagés, y compris sur le volet opérationnel de la flotte automobile. Le co-voiturage professionnel est encouragé, les formations à l'éco-conduite sont proposées au-delà de la cible des chauffeurs, et des consignes ont été adressées par toutes les directions pour limiter la vitesse à 110km/h sur autoroute et 100km sur voies rapides. Par ailleurs, les travaux avec les directions se poursuivent afin d'élaborer une doctrine ministérielle sur l'utilisation des bornes de recharge pour les véhicules électriques des agents.

En revanche, même si son verdissement progresse bien, le parc total de véhicules n'a pas diminué ces dernières années et la priorité accordée à la sécurisation des agents tendra à accroître celui-ci dans les prochaines années, au moins pour certaines directions. La prédominance des métiers de l'enquête et du contrôle dans les déplacements professionnels des agents des MEF et la priorité gouvernementale accordée à la lutte contre toutes les fraudes rendront plus difficile l'atteinte de certaines cibles. Les trajectoires de verdissement des MEF permettront néanmoins d'atteindre les cibles de la circulaire SPE en 2024 et 2027.

De même, le report modal de la voiture ou de l'aérien vers le train peut être difficilement compatible avec la poursuite des missions opérationnelles ou la participation des MEF aux évènements internationaux.

La préservation de la qualité et de l'efficacité des activités de contrôle nécessitera d'apprécier avec prudence la cible sur les frais de déplacements (-20% en 2024, -30% en 2027). Les efforts sur la réduction du parc automobile seront engagés lorsqu'ils ne remettent pas en cause la bonne conduite des missions des MEF.

Les MEF activeront par ailleurs tous les leviers pour limiter l'empreinte carbone de leurs déplacements. Les objectifs de baisse des consommations de carburants (-5% en 2024 et -10% en 2027) devraient être atteints, hors consommations associées aux véhicules opérationnels, compte-tenu des effets de l'électrification croissante du parc et des mesures qui favoriseront le distanciel et le covoiturage. Les formations à l'éco-conduite (routière, navale, aérienne) seront poursuivies et renforcées. Enfin, pour accélérer le co-voiturage professionnel, les fonctionnalités du logiciel ODRIVE devront être améliorées pour permettre sa généralisation à tous les agents concernés.

3 / CONTRIBUTION CLIMATIQUE A LA HAUTEUR DES EMISSIONS DES TRAJETS AERIENS DES AGENTS

Les déplacements aériens ne représentent qu'une faible partie des émissions de GES des MEF, néanmoins leur réduction sera priorisée.

Le plan de transformation prévoit de travailler à la mise en œuvre de l'interdiction du recours à l'avion pour les trajets lorsqu'une alternative en train de moins de 4h existe. Des travaux inter-directionnels continuent d'être menés pour voir dans quelles mesures il sera possible d'aller au-delà de cette cible.

Cette sensibilisation sera étendue aux opérateurs sous tutelle.

4/ VERDIR LA FLOTTE AUTOMOBILE ET DEPLOIEMENT DES POINTS DE RECHARGE

D'importants investissements ont été engagés, de sorte que 100% des véhicules des ministres sont « propres » et que 68% des acquisitions des MEF en 2023 sont des véhicules à faibles (VFE) ou très faibles émissions (VTFE). Les volumes de flotte des véhicules des MEF se concentrent sur la DGDDI et la DGFIP. D'importants efforts d'électrification du parc seront conduits, avec un plan d'investissement DGFIP pour la sécurisation de ses agents. L'effort de verdissement de la flotte est donc largement engagé. Un atelier inter-directionnel s'est réuni à plusieurs reprises en 2024 sur les actions spécifiques à approfondir.

5/ POLITIQUE DE VERDISSEMENT DES MOBILITES DE LA DGFIP

Portée par la réforme du nouveau réseau de proximité (NRP), l'exigence d'une proximité géographique vis-à-vis des usagers (particuliers, entreprises, collectivités locales) est une spécificité et une volonté très forte de la DGFIP. Après cette profonde réorganisation, la DGFIP conserve une organisation très déconcentrée, répartie sur tout le territoire (2900 services implantés dans 1700 bâtiments). Cette proximité géographique a un impact certain sur les déplacements professionnels d'une grande partie de ses personnels.

Dans ce contexte, la DGFIP s'est mobilisée fortement en faveur de la réduction des émissions de gaz à effet de serre et en cohérence avec la démarche portée au niveau ministériel. Les directions locales portent l'essentiel des objectifs. Engagée depuis 2020 dans une démarche écoresponsable globale nommée EcoFiP, la DGFIP a établi en 2022 son bilan d'émission de gaz à effet de serre (BeGES) décliné dans les 135 directions locales, nationales ou spécialisées. Sa publication a été le point de départ d'une démarche beaucoup plus vaste de définition et d'application des objectifs environnementaux, qui s'est traduite par la publication au 1er semestre 2023 d'un plan de transition dont l'un des 6 axes est la mobilité. Ce plan de transition national, décliné dans les 135 directions, permet en bonne subsidiarité d'inclure dans une stratégie globale les efforts de toutes et tous.

Ces ambitions s'inscrivent pleinement dans les objectifs stratégiques pour la période 2023-2027 portées par le cadre d'objectifs et de moyens (COM) de la DGFIP. En matière de mobilité, l'objectif du COM est de réduire l'impact des déplacements en mettant en place un plan de mobilité. Deux indicateurs sont associés à cet objectif : Part des directions (DRFIP, DDFIP, directions à compétence nationale ou spéciale) ayant mis en place un plan de mobilité [objectif : 100 % des directions en 2027] ; Part du parc automobile composé de véhicules électriques ou à très faibles émissions [objectif : 2/3 du parc d'ici 2027].

Par ailleurs, la DGFIP a d'ores et déjà réalisé d'importants progrès en matière de suivi et de rapportage sur ces sujets de transition écologique, que ce soit lors du rapportage annuel « services public écoresponsable » mais aussi en mettant en place un tableau de bord annuel au niveau national et dans chacune de ses directions.

Dans le BEGES de la DGFIP réalisé en 2022 sur la base des données 2019, les déplacements représentent 37 % des émissions de la DGFIP, ce qui en fait le premier poste d'émissions de la direction. Le poids des déplacements totaux dans les émissions est le plus souvent supérieur à 50 % en dehors des départements (et particulièrement l'Île-de-France) très urbains et bien équipés en transports publics. Plus de 80 % de ces émissions générées par les déplacements correspondent aux déplacements domicile-travail, le reste correspondant aux déplacements professionnels. Pour réduire ce poste très majoritaire des émissions, l'efficacité de l'action de la DGFIP reposera avant tout sur une évolution des comportements individuels

de ses personnels que la direction sensibilise. Le télétravail est un levier sur lequel la DGFIP entend également s'appuyer en l'intégrant plus clairement au futur plan de transition 2025-2027.

Comme la Cour, la DGFIP reconnaît la nécessité d'améliorer la fiabilité des données et des estimations de GES. Toutefois, une part irréductible d'incertitude résultera nécessairement de l'absence de modèle parfait de chiffrage "à la source" des émissions. Son estimation résulte nécessairement, de méthodes empiriques croisant des données physiques, des données monétaires, des facteurs d'émissions estimés issues de la base Carbone de l'ADEME, mais aussi d'enquêtes déclaratives (exemple : déplacement domicile-travail des 93 000 agents de la DGFIP) et d'extrapolations. Cela permet pour ce diagnostic fondamental que constitue le BEGES, socle de la réflexion pour construire un plan d'action, de raisonner en ordre de grandeur, en dynamique, en trajectoire. La Cour le dit d'ailleurs elle-même dans son annexe 3 : "Le bilan GES est un raisonnement en « ordre de grandeur » qui permet par la suite de mettre en place un plan d'actions. De nombreuses données sont croisées et analysées pour élaborer ce bilan. Des extrapolations sont également réalisées parfois pour compléter ces données. Des incertitudes sont associées aux données et aux facteurs d'émission pour affiner les évaluations. Néanmoins, les marges d'erreur ainsi mises en évidence ne remettent pas en cause la détermination des postes principaux d'émission". La DGFIP s'inscrit pleinement dans cette ligne.

En outre, en matière de mobilité, dès 2022, la DGFIP s'est engagée dans la mise en place de plans de mobilité employeurs (PDME) au sein de ses directions locales et a poursuivi cette démarche depuis. Fin 2024, plus de 92 % des directions se sont engagées dans cette démarche sur un ou plusieurs sites et 227 sites sont couverts par un PDME. Fin 2024, les PDME de la DGFIP représentent une couverture totale de 28 560 agents, soit 30 % de ses effectifs. 48 sites supplémentaires seront couverts d'ici fin 2025, essentiellement des sites de taille importante. L'objectif est que les agents puissent se déplacer moins et mieux. Le nombre de déplacements professionnels retracés dans l'application de frais de déplacement est passé, tous modes confondus (avion, bateau, transport en commun, véhicule individuel), de 647 840 à 514 670 entre 2019 et 2024, soit une baisse de 20%. La DGFIP poursuit ses efforts en 2025, les directions locales ayant un objectif chiffré de baisse de leurs frais de déplacement.

Concernant son parc automobile, l'achat de 223 véhicules était une nécessité pour mieux équiper les agents au regard des enjeux de sécurité, l'acuité du risque pour les vérificateurs ayant été tragiquement démontrée lors de l'assassinat d'un agent intervenu lors d'un contrôle fiscal. La DGFIP a fait de cette nécessité un levier pour renforcer l'électrification de son parc automobile et accélérer le déploiement des bornes de recharge. Les 223 véhicules acquis sont des véhicules électriques. La part du parc automobile DGFIP composée de véhicules électriques est ainsi passée de 13,5 % en 2021 à 48 % fin 2024. La réduction de la flotte thermique à 1/3 du parc à horizon 2027 reste l'enjeu des prochaines années, mais la démarche est engagée.

De manière générale, l'engagement de la DGFIP en faveur de l'écoresponsabilité passe tant par l'association des agents à cette démarche globale, par la diffusion de bonnes pratiques visant à modifier durablement leurs comportements, que par la valorisation des initiatives locales en faveur des objectifs environnementaux. La mission EcoFIP s'appuie pour cela sur de nombreuses actions (communications sur l'intranet Ulysse, déplacements dans les directions locales, communauté collaborative de travail et d'intérêt via notre outil NOVAE) et surtout sur un réseau de 330 référents EcoFIP positionnés dans les 135 directions. Des directions locales sont allées encore plus loin, en créant des réseaux d'ambassadeurs au sein même de chaque service d'une direction, ce qui permet de porter les sujets de transition écologique, notamment ceux de la mobilité, à la maille la plus fine. C'est cette dynamique qui sera porteuse de résultats tangibles dans la durée.