

Achats publics éco-responsables:

*CO₂, transport, localisme...
Quels liens ? Quelles opportunités ?...*

Engager ensemble une réflexion ?

© C. Chauvet/ADEME

Document de travail

Envoyez-nous vos remarques, idées, corrections...



Antoine Bonsch – ADEME - RAA

Réseau Aquitain des Acheteurs Publics Responsables

***Ce document de travail a été réalisé dans une perspective
d'une prochaine concertation au sein
de l'Inter – Réseaux Commande Publique & développement Durable***

www.achatsresponsables.com

***Il s'est déjà inspiré de réflexions réalisées par certaines collectivités
et certains réseaux régionaux (notamment note du RGO)
et du travail présenté à Pollutec – Buy & Care en décembre 2008
(intervention conjointe RGO - RAA)***

***Il est actualisé en nov 2009 à l'occasion de la journée régionale du
RAA dédiée à cette problématique :
si les questions de fonds restent constantes, les expérimentations et
outils facilitant la prise en **compte de la composante CO₂ dans les
achats se multiplient en France et à l'étranger*****

- **Pourquoi cette réflexion ?**
- **CO₂ et cycle de vie des produits ?**
- **Éventail de solution pour limiter les impacts des transports**
- **Transports et Marchés Publics**
- **Quelle démarche pour sa politique achat**

Des questions d'actualité... des réponses faussées par l'actualité ?



Changement Climatique - (GES - CO₂)

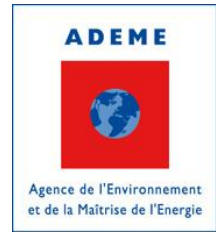
Bilan GES National – Contribution des transports

Achats éco-responsables - (CMPublics - localisme)

Conclusions ? ...

- **Achats de proximité = lutte contre changement climatique ?**
- **Antagonisme achats éco-responsables / CMPublics ?**

Un besoin de rationaliser les réflexions et les pratiques ?



Un sujet nouveau, complexe, ...

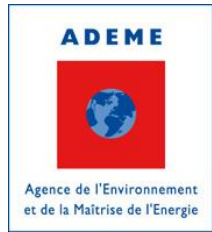
- **des actions déjà possibles, et sans doute plus à l'avenir...**
- **des conditions à respecter, des solutions parfois simples !**

Structurer le débat pour éviter 2 positions extrêmes :

- **L'auto-censure et l'inaction ...**
- **Le « militantisme débridé » et des jurisprudences négatives...**

**... afin de réduire efficacement les impacts environnementaux
des achats publics**

Quelques questions de bon sens... déjà porteuses de réponses ?



- La proximité est-elle synonyme d'un transport générant moins d'émissions ?
- Quelle est la contribution du transport aux émissions de GES de l'achat considéré ?
- De quel transport parle-t-on ? Uniquement la livraison depuis un point de stockage ?
- Comment sont calculés ou prises en compte ces émissions ?
- Est-on en mesure de comparer des offres ?
- Peut-on limiter les impacts des transports sans quantifier systématiquement les GES ?
- Sur le produit considéré, d'autres impacts sont-ils à prendre en compte prioritairement ?
- Dans un souci d'efficacité, ne pourrait-on pas cibler certains produits sources de GES ?

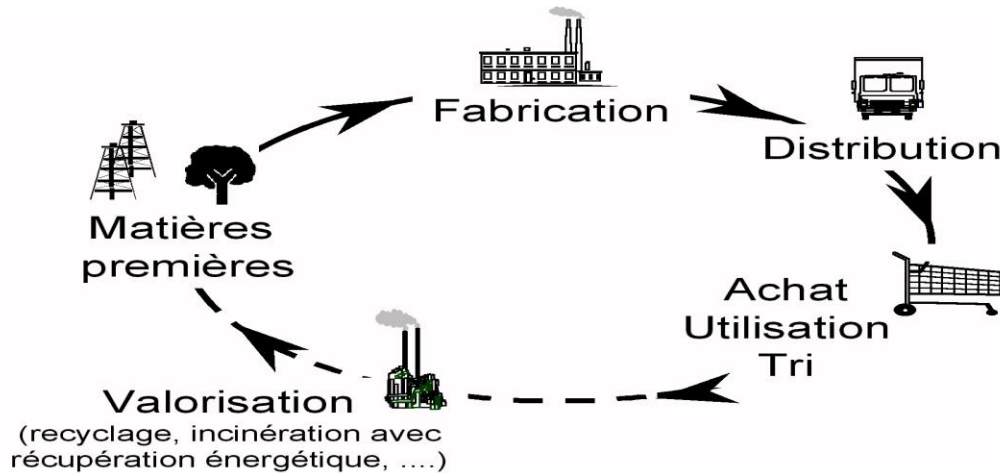
- **Pourquoi cette réflexion ?**
- **CO2 et cycle de vie des produits ?**
- **Éventail de solution pour limiter les impacts des transports**
- **Transports et Marchés Publics**
- **Quelle démarche pour sa politique achat**

Avant le juridique ?...

ADEME



Agence de l'Environnement
et de la Maîtrise de l'Énergie



Exemples :

- où sont les transports ?

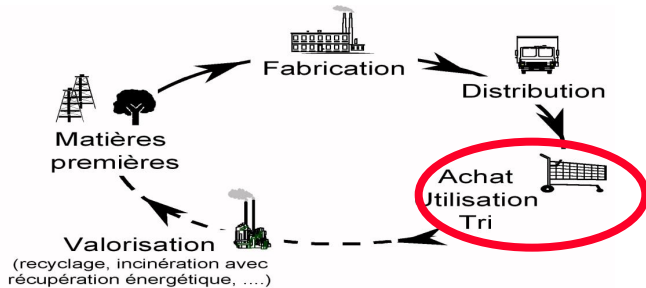
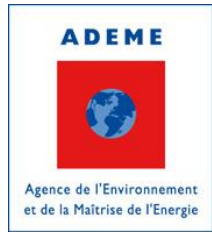
- où sont les émissions de CO2

=> Selon les produits !!

- Analyser d'abord en dehors de toute considération juridique
- Revenir aux principes de base des éco-produits (biens ou services) :
 - ⚡ Avoir une approche « cycle de vie » (Multi-étapes / Multi-impacts)
 - ⚡ Quelles étapes et quels enjeux sont prioritaires pour mon achat ?

Cas 1 :

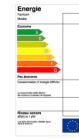
Produit consommant de l'énergie pendant son utilisation



Exemples :

- Flotte de véhicules : gCO_2 / km ?

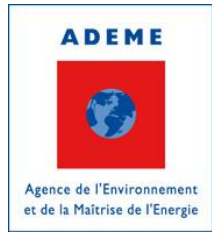
- Parc informatique : kWh utilisation/veille ?



- **Priorité : performance énergétique du produit ?...**
- ⇒ **Avant de se préoccuper de la composante transport du produit**
- ⇒ **Puis on s'interrogera sur l'éventuelle prise en compte du transport...**

Cas 2 :

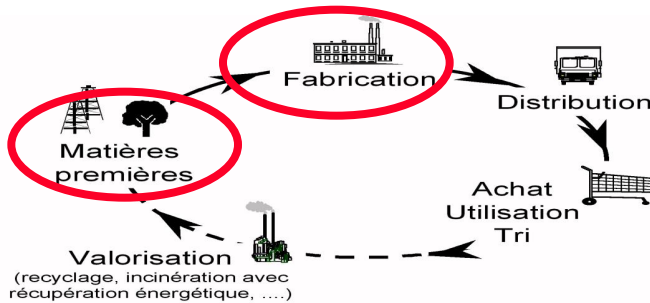
Bien d'équipement ne consommant pas de l'énergie pendant son utilisation



Exemple :

- Mobilier : kgCO₂ d'une chaise qui dure 10ans

Certaines ACV montrent que les transports contribuent pour 10% du bilan CO₂ global d'une chaise là où les matériaux même optimisés contribuent à 70% ...



● **Priorité : durée de vie et optimisation des matériaux ? ...**

↳ **Utilisation du référentiel NF Environnement ?**



↳ **Robustesse, réparabilité ...**

⇒ **Avant de se préoccuper de la composante transport du produit**

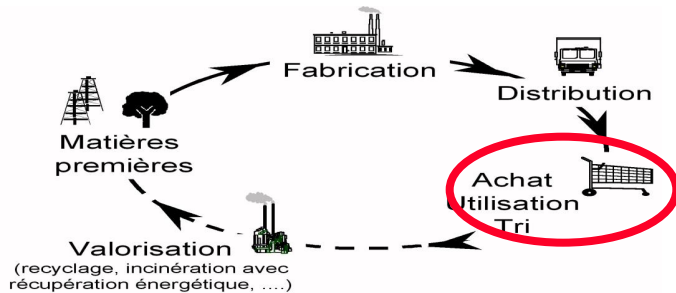
⇒ **Puis on s'interrogera sur l'éventuelle prise en compte du transport...**

Cas 3 :

Composants pour bâtiment

Exemple :

- Fenêtre : niveau d'isolation thermique



- **Priorité : phase d'utilisation ? ...**
- ⇒ **Avant de se préoccuper de la composante transport du produit**
- ⇒ ***Puis on s'interrogera sur l'éventuelle prise en compte du transport...***

Cas 1,2 et 3...

Des exemples de produits pour lesquels :

- la question du CO₂ est a priori un enjeu important
 - ↳ pour l'achat considéré (ie parmi les impacts sur le cycle de vie du produit...)
- mais où le transport n'est pas le principal contributeur

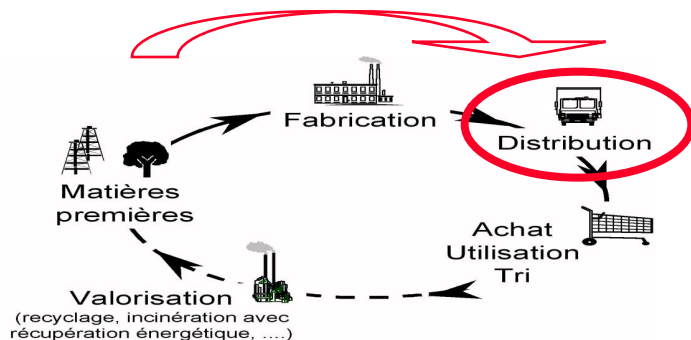
Dans un souci d'efficacité de lutte contre le changement climatique et de hiérarchisation des enjeux pour un achat donné :

- l'acheteur ne devrait traiter la question des impacts liés aux transports que dans un second temps
 - ↳ et si il le fait en en faisant donc a priori un point d'importance secondaire dans la procédure
- **avant de chercher à limiter cet impact CO₂ sur ce produit on pourra s'interroger si cet achat contribue de manière significative aux émissions de CO₂ des différents achats / différentes activités (cf. Bilan C® de la collectivité par exemple ?)**



Cas 4 :

Matériaux (pondéreux) non transformés



Exemple :

- *Granulats en remblais*
- *Végétaux/Arbres issus de pépinière...*

- **Priorité : optimisation du transport ?**

- ⚡ depuis le site de production ? ...

- ⚡ Note : pour certains produits pondéreux mais « transformés » (ex : enrobés) il faudrait vérifier la contribution des autres étapes... (produits ajoutés, process consommant de l'énergie...)

⇒ **On s'interroge alors sur les modalités d'optimisation du transport**

Cas 4...

Un exemple de produit pour lequel :

- ... la question du CO₂ est a priori un enjeu important
 - ↳ d'une part pour l'achat considéré...
 - ↳ ... et d'autre part parmi les sources d'émissions de CO₂ des différents achats / différentes activités (cf. Bilan C® ?)
- ... le transport en est un contributeur majeur qu'il semble donc légitime de chercher à limiter
 - ↳ en en faisant le cas échéant un aspect significatif des éléments pris en considération pour effectuer l'achat
 - via la définition des besoins (en amont de la procédure d'appel d'offres) ?
 - via la procédure d'appel d'offres ? ...

Autres cas similaires ? Prestations dans lesquelles les transports seront significatifs (déménagements, service de transport, enquête...)

Cas 5 : la tomate ? ...



L'acheteur sera probablement confronté à des achats pour lesquels il ne sera pas en mesure d'identifier facilement :

- ↙ **l'importance relative des impacts et étapes de la vie du produit**
- ↙ **et dans quelle mesure le transport serait un contributeur significatif aux émissions de CO₂ pouvant être traité exclusivement...**

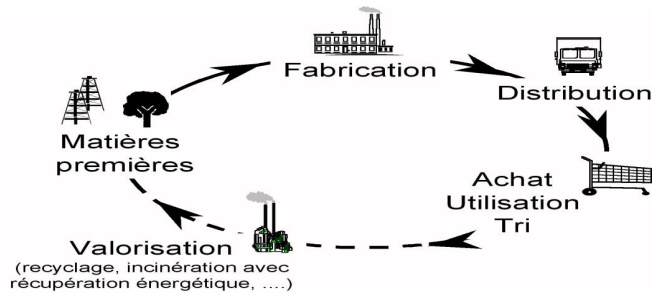
Ex : tomates produites localement sous serres chauffées ou tomates importées du « Sud » par bateau ?

Quelles actions ?

- Modification du besoin ? Des tomates en hiver ?...
- Comparaison quantifiée en intégrant les différents paramètres contributeur au bilan CO₂ ? (quels outils ? comment contrôler l'information ? délicat aujourd'hui...mais des outils tel que notamment l'affichage environnemental des produits pourraient modifier rapidement ce contexte)
- ...

Autres cas ? Etc... (biens et services)

Exemple :



- ...

- **Priorité : xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx ?**

⇒ **Contribution des transports ? xxxxxx....**

Donc... des précautions avant de prendre en compte le CO₂



Pour un produit donné :

- **Quels enjeux ? (impacts, étapes)**
- **Pour les GES ... l'acheteur devrait, pour légitimer sa démarche :**
 - ⚡ Avoir eu en amont une réflexion globale sur les émissions du produit
 - ⚡ Pouvoir justifier d'une éventuelle focalisation exclusive sur certaines étapes émettrices (ex : transport ?)
 - ⚡ Sinon : risque d'une démarche non efficace quant aux GES et donc non défendable (a fortiori juridiquement ! ...)

- **Pourquoi cette réflexion ?**
- **CO2 et cycle de vie des produits ?**
- **Éventail de solution pour limiter les impacts des transports**
- **Transports et Marchés Publics**
- **Quelle démarche pour sa politique achat**

Pour limiter les impacts des transports (GES) ? Une diversité de solutions ?



- **Éviter les transports ?**

- ✚ Dématérialisation : mails, audio-visioconférences...
- ✚ Réduire le nombre de livraisons : optimisation logistique et éco-conception des produits (regroupement et fréquence, taux de remplissage, conditionnement – concentré, pliable...- masse limitée...), limitation du nombre de produits référencés,...

- **Limiter les impacts des transports ?**

- ✚ Solutions techniques : mode de transport (route, fer, ...), technologie « plus propre » (moteur selon norme XX...), comportement (formation du personnel à la conduite « douce »), ...
- ✚ A noter : la seule limitation des distances n'est pas a priori synonyme d'un mieux environnemental puisque :
 - **Le CO₂ émis est fonction a minima de : distance et mode de transport**

- **Pourquoi cette réflexion ?**
- **CO2 et cycle de vie des produits ?**
- **Éventail de solution pour limiter les impacts des transports**
- **Transports et Marchés Publics**
- **Quelle démarche pour sa politique achat**



Focus sur le « localisme » et le CMPublics ?

- **Contraire aux principes du CMP :**
 - ↙ Les jurisprudences le rappellent...
 - origine géographique
 - Proximité (distance)
 - ↙ Et a priori pas de lien direct / systématique avec limitation des GES

=> démarche de type « locavore », « 100 miles diet », ... non adaptées aux marchés (publics) CO₂ responsables
- **Des exceptions ? ...**
 - ↙ Les AOC ?
 - ↙ Les marchés « à forte capillarité » ? (délais intervention, produits frais,...)
- **... et le localisme « camouflé » : risque ? pertinence ? ..**

Réduire les impacts des transports des marchés sans tomber dans le « localisme » ou « discriminatoire » ?



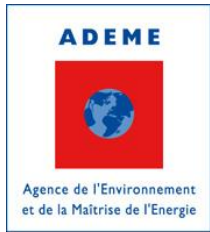
- Les exemples qui suivent montrent qu'il est possible :
 - ↳ de valoriser des offres dont les impacts CO₂ liés aux transports sont limités sans pour autant utiliser des clauses qui seraient discriminatoires
 - Pas de préférence locale, de restriction de distance... mais des démarches reposant de manière « directe » ou « indirecte » sur une quantification des GES émis
 - « directe » : quantification dans le marché
 - « indirecte » : les informations recueillies en amont du marché ont incité à orienter vers certaines solutions limitant les impacts des transports (redéfinition des besoins ?... plus de tomate en hiver ?)
 - ↳ Démarches discriminantes(=sélectives) ... pas discriminatoires !
 - ↳ Elles doivent toujours être liées à l'objet du marché
 - Distinguer par exemple l'approche site et l'approche produit
 - Contre Ex : PDE entreprise des employés du site du fournisseur d'ordinateurs

Quelques exemples de déclinaison



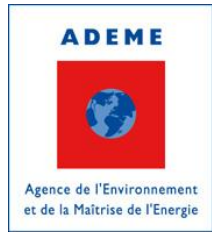
- **Pour tous les cas de figure**
- **Un produit ⇔ Une diversité de solutions pour améliorer le « transport »**
- **Quelles solutions prioritaires et adaptées pour mon achat ?**
- **Définir ses besoins afin de limiter les transports**
- **Définir des spécifications techniques afin de limiter les transports**
- **Définir des conditions d'exécution afin de limiter les transports et leurs impacts**
- **Définir des critères de choix des offres afin de limiter les transports et leurs impacts**

Quantification or not Quantification?



- Pour des produits pour lesquels on a pu identifier avant de lancer l'élaboration du marché qu'une longue distance entre le lieu de production jusqu'au lieu de livraison serait a priori synonyme d'une augmentation significative des émissions de GES, ...
- ... d'autres moyens que la quantification des GES pourraient être envisagés (via la définition des besoins, des spécifications techniques, des condition d'exécution ...
 - ⚡ Exemple pour des prdts alimentaires non ou peu transformés :
 - ⚡ Produits frais, de saison..., moins de protéines animales... / limitation des emballages / ...

Le cas de la quantification du CO₂ lié exclusivement aux transports ...



- **Démarche légitime environnementalement si pré-requis pris en compte**
 - ↳ **Cas 4 ...**

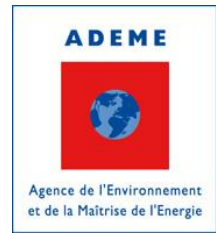
- **Respecter les principes du CMP et ses applications ...**
 - ↳ **Égalité de traitement**
 - ↳ **Pas de liberté inconditionnée de choix**
 - ⇒ **Définir un cadre de réponse homogène, simple, « juste »...**
 - ⇒ **Préciser les hypothèses de calcul (facteurs d'émissions...), périmètre**
 - ⇒ **Donner un exemple de calcul et accompagner la démarche**

- ⇒ **Evaluer/comparer les offres ...ou exiger une performance (< XteqCO₂) ?**

- ⇒ **Quel cadre pour définir ces outils de calcul ? Norme ISO 14 064 ...**

- ⇒ **Quelles modalités de contrôle ?...**

Le cas de la quantification du CO₂ lié exclusivement aux transports ...



- A titre d'exemple de marché (ex réel / ne vaut pas validation):
 - ↳ Pour des produits pondéreux non transformés
 - Pour des produits de pépinières (ou granulats ?...)

La masse des vivaces* (en tonne)	Le(s) lieu(x) de production	Evaluation des émissions (en g _e C/t.km)	distance parcourue	Poids de carbone (en kg)
Poids (en kg) carbone total				

- + Annexe donnant des facteurs d'émissions par mode de transport

Exercice reste délicat (km * masse * volume * fréquence* mode * ?...)

- ↳ ...surtout si on commence à y intégrer d'autres composantes (matériaux...) en dehors d'un cadre validé par ailleurs

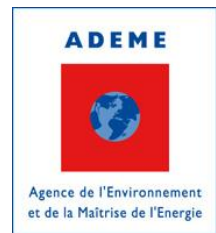
- **Pourquoi cette réflexion ?**
- **CO2 et cycle de vie des produits ?**
- **Éventail de solution pour limiter les impacts des transports**
- **Transports et Marchés Publics**
- **Quelle démarche pour sa politique achat**

Être efficace dans la réduction des GES de ses achats ?



- **Politique d'achats éco-responsables globale : Identifier les produits (bien et services) les plus contributeurs et se concentrer dans un 1er temps sur ces produits ?**
 - ↳ Produits reconnus pour leurs émissions de GES
 - ↳ Importance des marchés passés (quantité, fréquence...)
 - ↳ S'appuyer sur le Bilan C[®] de son établissement (ses achats) ...
- **Et préférer les cas où les solutions alternatives ...**
 - ↳ Sont simples à valoriser en amont du marché (définition du besoin) ou dans la procédure de marché
 - ↳ Et ne génèrent a priori pas de surcoût significatif
 - ↳ Et pour lesquels il existe des offres différenciées sur ces aspects
 - ↳ Etc...

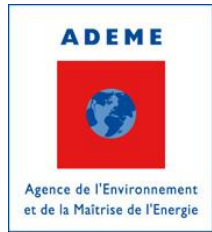
En guise de conclusions (1/2)...



- **Perspectives ?**
 - ↳ Développement des outils partagés (reconnus) de quantification du contenu CO₂ des produits et de leur utilisation par les entreprises (démarches volontaires, obligatoires ...) : Bâtiment, TP, restauration, ...
 - ↳ Développement de l'affichage environnemental (dont l'impact CO₂) des produits de consommation courante

- **Le CMPublics ? Est-ce (uniquement) à lui d'évoluer ?**
 - ↳ Déjà de nombreuses opportunités pour prendre en compte le CO₂ et les transports... n'est-il pas plutôt un rempart contre des initiatives « dogmatiques » (nécessité de légitimer sa démarche) ?

En guise de conclusions (2/2)...



limiter les risques !

- ↙ **S'approprier les recommandations proposées dans cette présentation (... les questions dans le bon ordre !)**
- ↙ **Adapter exigences et pondération des critères**
- ↙ **Généraliser la mise en œuvre des pratiques validées (Guides GEM...)**
- ↙ **Avancer de manière volontaire mais éclairée :**
 - **Accepter que la prise en compte du compte du CO₂ et/ou des transports n'est pas une priorité pour tous les achats ?**
 - **Mettre en oeuvre les solutions techniques et juridiques les plus simples qui peuvent être tout aussi efficaces en limitation des principaux impacts**
 - **Identifier ce qui relève de l'expérimentation... et se faire accompagner par une expertise spécifique le cas échéant afin que ces expérimentations soient constructives et pas uniquement « militantes »**
- ↙ **Avant de vouloir tous faire partie des pionniers sur la question de la quantification du CO₂ et des transports,... beaucoup reste à faire dans la mise en œuvre du PNAAPD !**

Achats publics éco-responsables:

*CO₂, transport, localisme...
Quels liens ? Quelles opportunités ?...*

Engager ensemble une réflexion ?

© C. Chauvet/ADEME



Emmanuelle Albert - RGO
Antoine Bonsch – ADEME / RAA