



Fiche d'information

Prise en compte de l'impact environnemental des transports

Berne, août 2022

Résumé

Les critères d'attribution qui concernent l'impact environnemental des transports doivent avoir un lien objectif avec l'objet du marché, servir l'intérêt public et être proportionnés. Ils ne doivent en outre pas enfreindre l'interdiction de discrimination. Il convient d'examiner tout particulièrement le lien objectif avec l'objet du marché et la proportionnalité.

En principe, il est permis d'inclure le transport dans les critères d'adjudication, dans les spécifications techniques, voire dans les critères d'aptitude. L'emploi de tels critères sous la forme d'exigences impératives doit toujours être soupesé avec attention et les paramètres à prendre en compte en matière de transport doivent être définis clairement à chaque fois.

Il existe différentes manières d'inclure l'impact environnemental dans les prestations de transport: son évaluation peut se fonder sur les coûts du cycle de vie ou sur le bilan écologique.

Généralités

Indépendamment du fait que le marché en question soit soumis ou non aux accords internationaux, il doit remplir les conditions suivantes si l'on veut prendre en compte l'impact environnemental des transports:

- **Lien objectif:** le transport peut constituer l'objet du marché en tant que tel (par ex. transport scolaire) ou en partie (par ex. livraison de la marchandise acquise au lieu de destination). Par leur nature, les prestations de transport présentent un lien objectif avec l'objet du marché.
- **Intérêt public:** la protection de l'environnement relève de l'intérêt public. Toutefois, les trois dimensions de la durabilité (économique, écologique et sociale) doivent être considérées de manière aussi équilibrée que possible et les autres objectifs du droit des marchés publics, à

savoir la transparence, l'égalité de traitement et la concurrence (art. 2 LMP/AIMP) doivent également être pris en compte.

- **Proportionnalité:** la proportionnalité des critères relatifs à l'impact environnemental lié aux transports est respectée si l'adjudication fondée sur ces critères (a) offre vraisemblablement un avantage écologique et mesurable considéré comme d'intérêt public («principe des effets»), (b) si l'adjudicateur s'appuie, dans sa sélection des critères et leur pondération, sur les effets sur l'environnement et (c) s'il laisse une place adéquate aux autres intérêts publics. Le rapport coût-bénéfice doit être proportionné.
- **Interdiction de discrimination:** les critères environnementaux ne doivent pas être utilisés dans le but de donner un avantage aux soumissionnaires locaux¹. Par conséquent, les critères relatifs au transport (tels que le mode de transport et le délai de livraison) ne doivent pas pénaliser les soumissionnaires de régions plus éloignées. Si les critères concernent exclusivement la distance du transport, ils sont discriminatoires à l'égard des soumissionnaires d'autres régions. Il n'y a en revanche pas de discrimination si l'objet du marché exige, par exemple, un temps de réaction court pour les travaux d'entretien. L'adjudicateur peut également exiger le respect des normes les plus récentes en matière d'émissions de gaz d'échappement.

Les critères d'adjudication se prêtent particulièrement bien à la prise en compte de l'impact environnemental du transport. Selon l'objet du marché, les exigences peuvent également être formulées sous la forme de spécifications techniques ou de critères d'aptitude. À cet égard, la principale difficulté réside dans la formulation et l'application des critères par l'adjudicateur, au cas par cas et conformément au droit.

¹ Rika Koch, Das ökologische Beschaffungswesen unter dem revidierten Vergaberecht, in: *Jusletter* du 28.9.2020, ch. marg. 11.

En outre, le transport n'est qu'un des nombreux facteurs qui influent sur la durabilité environnementale d'un marché.

Critères d'adjudication

Les critères d'adjudication servent à déterminer l'offre la plus avantageuse (art. 41 LMP/AIMP). La pondération des critères d'adjudication est décisive pour concilier au mieux l'intérêt public à la protection de l'environnement et l'utilisation économique des deniers publics. La pondération du critère du prix par rapport à d'autres critères est donc particulièrement importante. Les paramètres liés au transport – tels que la classe d'efficacité énergétique des véhicules ou le bilan écologique du transport – peuvent être englobés dans le critère d'adjudication de la durabilité ou être utilisés comme critères à part entière (cf. liste non exhaustive visée à l'art. 29, al. 1, LMP/AIMP). L'adjudicateur procède au cas par cas lors de la formulation et de la pondération des critères d'adjudication concernant le transport, en tenant compte de l'interdiction de discrimination. En particulier, les paramètres d'évaluation doivent être faciles à remplir et ne pas désavantager de fait les PME. Cependant, pour obtenir un avantage en termes de durabilité, la pondération devrait représenter au minimum 5 % du nombre maximal de points.

En principe, les **paramètres d'évaluation** suivants entrent en ligne de compte pour mesurer l'impact environnemental du transport:

Analyse du cycle de vie (LCA) selon les normes ISO 14040/14044

L'analyse du cycle de vie («Life Cycle Assessment»; LCA) enregistre les flux de matières et les émissions d'une prestation sur l'ensemble de son cycle de vie ainsi que leurs impacts sur l'environnement. Elle est standardisée dans la norme ISO 14040/14044. Les analyses du cycle de vie de l'ensemble ou d'une partie de l'objet du marché (notamment le transport en tant que bilan écologique du transport) peuvent aider à définir les critères d'adjudication. A l'aide du calculateur de transport en ligne ([Transportrechner \[treeze.ch\]](http://Transportrechner.treeze.ch); uniquement en allemand) basé sur les données d'écobilan fournies par la KBOB, il est par exemple possible de calculer l'impact environnemental des transports de manière standardisée, en s'appuyant sur des données vérifiées d'analyses du cycle de vie.

Monétisation des coûts externes

Les coûts externes² des émissions de gaz à effet de serre causées par les transports peuvent être

monétisés, c'est-à-dire qu'ils peuvent être estimés sous la forme d'une somme d'argent. Un bilan climatique sert de base à ce calcul. Ces coûts externes peuvent être utilisés comme critères d'adjudication.

Dans ce cas, les coûts externes déjà internalisés³ doivent être déduits afin d'éviter de les compter deux fois et d'empêcher ainsi une distorsion de la concurrence.

→ Pour de plus amples informations, veuillez consulter la Fiche d'information Coûts du cycle de vie (en cours de rédaction).

Spécifications techniques

L'adjudicateur peut prévoir des spécifications techniques permettant de préserver les ressources naturelles ou de protéger l'environnement (cf. art. 30 LMP/AIMP). Les offres qui ne remplissent pas les spécifications techniques sont exclues de la procédure. Il est donc recommandé de formuler dans les spécifications techniques uniquement les exigences environnementales absolument nécessaires au marché et d'inscrire les exigences souhaitables dans les critères d'adjudication. Des exigences trop strictes appliquées à l'objet du marché peuvent constituer des entraves inutiles au commerce. La concurrence ne doit pas être restreinte plus que nécessaire.

Exclure le transport de marchandises par avion peut, par exemple, être considéré comme un obstacle non nécessaire au commerce, au sens de l'art. X AMP⁴. En outre, dans le cas d'une livraison unique, prendre en compte le transport dans les critères impératifs ne pourrait guère se justifier lors d'un examen de la proportionnalité⁵. L'adjudicateur peut remédier à cette situation en accordant des délais de livraison suffisants.

Critères d'aptitude

Les critères d'aptitude portent sur la capacité du soumissionnaire à fournir la prestation et doivent être objectivement nécessaires et vérifiables (art. 27, al. 1 et 2, LMP/AIMP). Il est possible d'exiger des critères d'aptitude en matière d'environnement, par exemple pour les marchés qui nécessitent une compétence technique particulière ou un savoir-faire écologique spécifique de la part du soumissionnaire.

Cela est par exemple envisageable pour le transport de marchandises dangereuses ou pour les marchés d'élimination des déchets (y compris le transport).

² Les coûts externes sont des coûts qui ne sont pas payés par les bénéficiaires d'une prestation - ici une prestation de transport - mais qui sont supportés par d'autres acteurs ou par la société.

³ Les coûts externes déjà internalisés sont des coûts externes qui, via le prélèvement d'un impôt ou d'une taxe sur la prestation concernée,

sont payés par les bénéficiaires de cette prestation et sont donc "internalisés".

⁴ Accord révisé sur les marchés publics, RS 0.632.231.422.

⁵ cf. Rolf H. Weber / Rika Koch, Berücksichtigung des Transports. Öffentliches Beschaffungswesen im Spannungsfeld von Umweltschutz und Diskriminierungsverbot, in: *Jusletter* du 8.2.2016, ch. marg. 70.

Autres outils et renseignements

La matrice de pertinence de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) et d'autres outils sont également disponibles sur la plateforme de connaissances sur les achats publics responsables (PAP).

→ www.pap.swiss

L'avis de droit établi à la demande de l'OFEV et sur la base duquel la présente fiche d'information a été rédigée peut également être consulté sur le site de la PAP :

→ [Avis de droit - Prise en compte de la durabilité environnementale des transports dans le cadre des marchés publics | Plateforme de connaissances sur les achats publics responsables PAP \(woeb.swiss\)](#)

Renseignements complémentaires

Office fédéral de l'environnement (OFEV) :

[Service spécialisé des marchés publics écologiques](#)

Bureau de la Conférence des achats de la Confédération (CA) :

[Durabilité des marchés publics](#)

Centre de compétence des marchés publics de la Confédération (CCMP) :

[Centre de compétence des marchés publics CCMP](#)

Conférence des marchés publics CMP :

[Direction de la Conférence des marchés publics CMP](#)