

Critères d'impact CO2

Pourquoi inclure des critères d'impact CO2 dans un cahier des charges ?

Dans un contexte général de lutte contre le réchauffement climatique, il apparaît comme essentiel d'inclure dans un marché public un critère de sélection spécifique pour ce contexte.

La première étape pour faire partie de la solution climatique est de connaître l'impact d'un produit ou organisation sur le réchauffement global de la planète. Pour calculer cet impact, il existe des méthodes reconnues comme le Bilan Carbone®, le GHG Protocol ou encore une étude ACV (Analyse de cycle de vie) d'un produit.

Quid pour inclure ces critères

Quelles sont les difficultés d'inclure ce type de critère dans un cahier des charges ?

Dans le cadre d'un marché public, il faut tenir compte des éléments suivants:

1. La durée d'une étude Bilan Carbone®, GHG Protocol ou encore ACV peut-être relativement longue et ces études ne sont pas encore très répandues. Cela peut donc être bloquant pour les soumissionnaires qui se sentiront dépourvus par rapport à ces critères,
2. La définition du périmètre d'étude (scope 1, 2 ou 3 pour un Bilan Carbone ou GHG Protocol ; du berceau à la tombe pour un ACV, etc...) influence de façon importante les résultats obtenus. Dès lors, sans définition claire du périmètre, il semble impossible de comparer deux études,
3. Il existe plusieurs bases de données comprenant des facteurs d'émissions (FE) qui peuvent différer les uns par rapport aux autres, et ce, en fonction du périmètre étudié lors de l'établissement de ce facteur ou du territoire de référence. L'utilisation de FE différents ne permettra pas de comparer les réponses,
4. Enfin, ces critères doivent respecter les règles des marchés publics.

Solution

Comment inclure des critères d'impact CO2 dans un cahier des charges ?

Pour contrer les difficultés liées à ce type de critères, le Pouvoir Adjudicateur peut procéder de la manière suivante :

1. Définir lui-même le périmètre qui sera mesuré en introduisant des critères quantitatifs. Exemple, en tenant compte d'un critère mesurable lié à un impact important dans l'émission des gaz à effet de serre (GES) que sont les déplacements du personnel et l'acheminement des matières premières. En effet, le transport en général représente environ 25% de l'ensemble des émissions de GES dans l'UE,
2. Imposer des facteurs d'émissions (FE) afin de rendre les impacts CO2 comparables,
3. Introduire des critères qualitatifs permettant de mesurer les démarches environnementales des fournisseurs de matières premières, de services ou encore le maître d'œuvre. Ces critères peuvent se résumer en une description des actions prises dans le cadre général de lutte contre le réchauffement climatique. Ils pourront ensuite être classés par ordre d'importance afin de pouvoir y attribuer un score.

À titre d'exemple, nous reprenons ci-dessous un extrait du CSC n°O2.04.01-15C75 pour la modernisation de la traversée de Tournai à la classe CEMT Va qui comprenait des critères d'attribution de type « Impact CO2 » :

Valeur du critère : 15 points sur 100



Le critère « Impact CO2 » sera développé en 3 sous-critères pour lesquels le soumissionnaire fournit une note explicite, à savoir :

- 1) Le calcul des émissions de CO2 pour la mise en place et la réalisation du chantier (déplacements)
- 2) Le calcul des émissions de CO2 pour la livraison des matières premières principales.
- 3) Pour les matières premières principales (Acier, béton, pavés), le soumissionnaire devra fournir une description détaillée des actions prises par le fournisseur de ces matières premières afin de limiter et de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Le calcul de l'impact CO2 pour la mise en place et réalisation du chantier.

Pour ce critère, le soumissionnaire devra déterminer l'ensemble des déplacements nécessaires pour la mise en place et la réalisation du chantier, que ce soit pour le personnel, pour l'acheminement des machines/équipements ou pour l'évacuation des déchets/gravats de chantier.

Ce sous-critère ne tient pas compte de l'acheminement des matières premières. Ce point fera l'objet d'un sous-critère spécifique. Il s'agit donc dans cette section de reprendre tous les déplacements (Aller/retour) hors matières premières entrantes.

Le calcul de l'impact CO2 pour la livraison des matières premières principales.

Pour ce critère, le soumissionnaire devra, sur base d'une liste de matières premières disponible en annexe, déterminer l'ensemble des transports nécessaires pour la livraison de celles-ci sur le chantier.

Les données demandées seront exprimées en « tonne.km » à partir de l'extraction ou de la production des matières premières jusqu'au chantier. Il faut donc bien tenir compte de l'origine des matières premières. Ce sous-critère tiendra compte du type de transport (maritime, ferroviaire, aérien ou routier).

Actions prises par les fournisseurs des matières premières principales.

Pour les matières premières principales (Acier, béton, pavés), le soumissionnaire devra fournir une description détaillée des actions prises par le fournisseur de ces matières premières afin de limiter et de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Ce sous-critère sera apprécié sur base de 4 niveaux d'appréciation définis par le pouvoir adjudicateur.

Ces critères d'attribution ont été développés par le bureau CO2 Strategy et sont disponibles dans leurs intégralités par simple demande à l'adresse info@co2strategy.be



www.co2strategy.be



www.roosens.com

Plus d'infos

V02/2015-12-18