

14ème législature

Question N° : 4715	De M. Pierre Morel-A-L'Huissier (Union pour un Mouvement Populaire - Lozère)	Question écrite
Ministère interrogé > Intérieur		Ministère attributaire > Écologie, développement durable et énergie
Rubrique > marchés publics	Tête d'analyse > développement durable	Analyse > prise en compte.
Question publiée au JO le : 18/09/2012 Réponse publiée au JO le : 14/01/2014 page : 418 Date de changement d'attribution : 03/07/2013 Date de renouvellement : 25/12/2012 Date de renouvellement : 02/04/2013 Date de renouvellement : 09/07/2013 Date de renouvellement : 29/10/2013		

Texte de la question

M. Pierre Morel-A-L'Huissier attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur la mise en application des engagements pris dans le cadre du Grenelle de l'environnement dans le cadre de l'attribution des marchés publics. Afin d'être en parfaite harmonie avec les principes d'économie d'énergie et de réduction des gaz à effet de serre adoptés dans le cadre du Grenelle de l'environnement, les entreprises locales devraient impérativement privilégier cet aspect lors d'un marché public. Il lui demande de bien vouloir lui faire part de sa position en la matière.

Texte de la réponse

La lutte contre le changement climatique est une priorité nationale, portée par le ministère en charge de l'écologie. Les bilans des émissions de gaz à effet de serre des administrations publiques montrent que la mise à disposition des biens et des services constitue une part importante des émissions de gaz à effet de serre. C'est pourquoi la réduction de ces émissions passe par une action au niveau des achats. De nombreux textes et dispositifs obligent ou encouragent les acheteurs publics à acheter des produits ou services ayant des niveaux de performance énergétique élevés et émettant peu de gaz à effet de serre, en particulier dans le domaine des transports. Il s'agit notamment des lois dites « Grenelle », du décret n° 2011-493 du 5 mai 2011 de transposition de la directive 2009/33/CE « véhicules propres », de la circulaire du Premier ministre relative à l'exemplarité de l'État au regard du développement durable dans le fonctionnement de ses services et de ses établissements publics du 3 décembre 2008, de la circulaire du Premier ministre du 3 décembre 2012 relative à la mise en oeuvre du soutien à la filière automobile par les services de l'État et ses opérateurs, encourageant l'achat de véhicules électriques. Les acheteurs publics sont soumis au code des marchés publics, qui obéit lui-même aux principes de la directive européenne 2004/18/CE en cours de révision. Or, dans ce cadre juridique, le critère de proximité ne peut être retenu en tant que tel dans un marché public. En revanche, aux termes du code des marchés publics, un acheteur public est autorisé à faire figurer dans ses spécifications techniques comme dans les critères d'attribution de ses marchés l'impact environnemental d'un produit, non seulement pendant son utilisation, mais sur tout ou partie de son cycle de vie. Or, le transport en fait partie. Pour autant, la distance géographique ne peut constituer un critère d'économie d'énergie et de moindre nuisance environnementale en tant que telle, pour deux raisons : - d'une part, il peut se

produire que le moyen de transport utilisé localement pour transporter le produit concerné, comme par exemple de petits camions de faible contenant, ait un impact énergétique et environnemental au kilomètre nettement plus élevé que le mode de ce transport utilisé pour acheminer le même produit depuis des zones éloignées, comme par exemple la voie fluviale, si bien que l'impact énergétique et environnemental global du seul transport est en faveur du produit non produit localement ; - d'autre part, l'impact énergétique et environnemental du transport, même dans les cas où il se trouve être favorable aux produits ou prestations locales, ne peut être pris en compte de façon isolée. Il doit être pris en compte dans le cadre d'une évaluation, sinon complète, du moins plus large, du cycle de vie du produit ou de la prestation concernés. Dans un grand nombre de cas, l'impact énergétique et environnemental du transport ne représente pas plus de 10 % de l'impact énergétique et environnemental global. Le facteur déterminant est en effet, le plus souvent, le mode de production. C'est ainsi, par exemple, que des produits agricoles cultivés localement, mais sous serre, ont un impact énergétique et environnemental global plus négatif que les mêmes produits cultivés en plein champ dans une région plus ensoleillée, alors même que cette région est éloignée du lieu de consommation. La politique suivie par le ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie consiste donc à inciter les acheteurs publics à faire figurer dans leurs cahiers des charges l'impact environnemental global d'un produit à chaque fois que c'est possible. Cette prise en compte, doit, selon la jurisprudence récente, être proportionnée à l'objet du marché (dans la fixation d'un niveau d'exigence minimal ou dans la pondération de ce critère par rapport aux autres critères d'attribution) et être effectuée à partir de méthodes d'évaluation homogènes et vérifiables. À titre d'exemple, l'appel d'offres lancé le 26 mars 2013 par le ministère, pour la réalisation et l'exploitation d'installations photovoltaïques, géré par la Commission de régulation de l'énergie (CRE), prend en compte dans les critères d'attribution le bilan carbone du processus de fabrication des modules : à côté du critère prix qui est noté sur 20, figure un critère bilan carbone qui est noté sur 10, l'ensemble étant noté sur 30. Afin de respecter l'obligation d'objectivité et de transparence, le mode d'évaluation est fourni, au cas particulier, par deux études internationales reconnues, qui sont jointes à l'appel d'offres, sachant que chaque candidat est libre de produire une étude différente s'il peut en garantir la fiabilité.