

# Véhicules motorisés

## CHAMP D'APPLICATION

Les véhicules motorisés comprennent l'achat, la location et le leasing de tous les types de véhicules motorisés.

Codes CPV pertinents : 341XXXXX-X

## RISQUES

### DROITS DE L'HOMME : RISQUE ÉLEVÉ

Un large éventail de métaux (acier, aluminium, cuivre, etc.) et de matériaux (cuir, plastique, caoutchouc, etc.) sont utilisés dans la production des véhicules motorisés. De nombreux risques peuvent survenir lors de l'extraction et de la transformation de ces matières premières. Les conditions de travail dangereuses dans les mines et le traitement des métaux lourds en sont des exemples courants. La production de voitures électriques (et en particulier de batteries) nécessite également beaucoup plus de métaux, dont certains sont associés à des risques spécifiques. Le travail des enfants dans l'extraction artisanale du cobalt en est un exemple type. La plupart des composants sont produits en dehors de l'Europe, en particulier dans les pays asiatiques où le risque de violation des droits du travail est plus élevé (travail forcé, travail des enfants, traite des êtres humains, environnement de travail dangereux et absence de liberté d'association). Des risques existent également dans les usines chargées de l'assemblage des véhicules, par exemple en termes de liberté syndicale. Ce n'est pas seulement le cas en Asie, mais aussi en Europe centrale et orientale. En outre, les projets miniers, les industries métallurgiques et chimiques ainsi que le recyclage et le traitement des vieux véhicules peuvent polluer l'environnement des riverains.

### ENVIRONNEMENT : RISQUE TRÈS ÉLEVÉ

Les projets miniers ont des répercussions importantes sur l'environnement, notamment la pollution des bassins hydrographiques et des rivières, la pollution de l'air, l'érosion et la contamination des sols, ainsi que des incidences négatives sur la biodiversité. Cet impact est très prononcé dans les grandes mines à ciel ouvert, comme celles de cuivre et de bauxite (aluminium). Des substances nocives telles que les solvants, les peintures et les métaux lourds, qui polluent l'eau et le sol, sont fréquemment présentes tout au long du processus de production. L'industrie consomme également beaucoup d'eau et les pneus de voiture sont l'une des principales causes de pollution par les microplastiques.

Elle implique également l'émission de polluants tels que la dioxine et l'azote, qui peuvent être rejetés dans le sol par le biais des pluies acides. Les émissions des moteurs à combustion interne ont un

impact considérable sur la qualité de l'air. Tout au long de la chaîne de valeur des véhicules, les émissions de gaz à effet de serre sont importantes, même si elles sont relativement plus faibles par kilogramme que dans de nombreux autres secteurs. Les principales émissions proviennent de l'industrie métallurgique. Les émissions liées à la production des véhicules électriques sont 30 à 50 % plus élevées que celles des véhicules à moteur à combustion interne, mais cela pourrait être compensé lors de la phase d'utilisation, à condition d'utiliser de l'énergie propre.

## MATURITÉ DU MARCHÉ

---

### CIRCULARITÉ : ÉLEVÉE

Pour les véhicules motorisés, le marché de l'occasion et du recyclage est assez mûr. Pour les voitures déclassées, les possibilités de valoriser les matériaux « déclassés » sont assez nombreuses : 97 % du poids des véhicules hors d'usage remis sont récupérés, dont 69 % sont recyclés, 24 % sont réutilisés et 4 % sont valorisés sous forme d'énergie (incinération avec valorisation énergétique). En outre, il est évidemment important de réduire autant que possible l'impact de l'utilisation. Cela peut se faire en investissant dans la conduite électrique. Dans ce domaine, le marché est déjà assez mature. La production de voitures électriques (principalement les batteries) a un impact considérable sur l'environnement. Toutefois, les batteries mises au rebut des voitures électriques peuvent bénéficier d'une seconde vie de 10 à 20 ans. Par exemple, ils peuvent servir de batteries domestiques. Il serait encore plus durable d'utiliser les véhicules par le biais de systèmes (de voitures) partagé(e)s, de covoiturage interne ou de transports publics. Toutefois, la catégorie des « véhicules à moteur » ne se limite pas aux voitures. Mais ce qui précède s'applique aussi largement à d'autres types de véhicules que les voitures : pour des véhicules de formes et de tailles diverses, les possibilités d'opter pour la conduite électrique se sont considérablement développées et sont devenues plus accessibles au cours des dernières années, comme les camions, par exemple. Enfin, l'accent est mis de plus en plus sur la recyclabilité des matériaux utilisés et sur la « conception pour le démontage » dans la conception des nouveaux véhicules.

### ÉCONOMIE SOCIALE : FAIBLE

L'industrie automobile a peu recours à la personnalisation, la robotique prenant en charge de plus en plus de tâches dans le secteur. Les garages jouent un rôle central dans l'achat des véhicules et ne s'approvisionnent pas directement auprès des constructeurs, qui sont souvent situés dans des pays tiers. Par conséquent, l'impact des marchés publics sur l'économie sociale est faible.

### CHAÎNES D'APPROVISIONNEMENT DURABLES : MODÉRÉE

Sous la pression croissante des régulateurs, du marché et des investisseurs, le secteur est devenu, ces dernières années, de plus en plus attentif aux risques qui pèsent sur l'ensemble de la chaîne.

- **Les entreprises individuelles** disposent de plus en plus souvent de politiques de responsabilité sociale ou d'achats durables. Elles travaillent de plus en plus en partenariat et en collaboration avec des entreprises complémentaires d'autres secteurs, entre autres, pour créer ensemble un système de transport plus durable, par exemple, **EIT InnoEnergy**. Les entreprises établissent également des collaborations plus modestes avec une ou deux autres entreprises (par exemple, entre Volvo et Samsung SDI). La législation nationale en matière de diligence raisonnée accélère et encourage les efforts des constructeurs automobiles en matière de développement durable (par exemple, la législation en matière de diligence raisonnée en Allemagne).

- Les entreprises se tournent également de plus en plus vers des **plateformes numériques** telles que Ecovadis, Prewave, Assent, Moody's et Integrity Next pour contrôler à la fois leurs propres performances en matière de développement durable et celles de leurs fournisseurs. Si les plateformes numériques réagissent au besoin réel du marché, elles se caractérisent souvent par un manque de transparence et ont un coût réel.
- Outre les actions individuelles, nous constatons de plus en plus d'actions au niveau sectoriel. L'initiative **Accelerate** a été lancée par quatre entreprises actives dans le secteur des voitures, des véhicules et de la mobilité : General Motors, John Deere, Stellantis et Tenneco EcoVadis. L'objectif de cette initiative est d'accélérer la réduction des émissions de carbone dans la chaîne d'approvisionnement des voitures, des véhicules et de la mobilité. Parallèlement, elles s'efforcent de prendre des mesures sur diverses questions sociales, éthiques et environnementales, y compris les droits du travail, les droits de l'homme et le travail des enfants en particulier. **Drive Sustainability** est une collaboration entre 16 entreprises automobiles dont l'objectif est de promouvoir le développement durable tout au long de la chaîne d'approvisionnement automobile, grâce au partage d'informations et à la conception d'outils communs. Les questions sociales, éthiques et environnementales sont importantes dans le cadre de ce partenariat. **Responsible Business Alliance** est une ONG qui, depuis 2017, s'est associée à d'autres entreprises issues d'un large éventail de secteurs, en plus des entreprises du secteur de l'électronique. Cette collaboration a pour but de traiter, comme Drive Sustainability, les questions sociales, éthiques et environnementales dans les chaînes d'approvisionnement à l'aide d'outils et d'un code de conduite.
- Dans l'industrie automobile, il existe plusieurs labels de durabilité. **Blauer Engel** est un label écologique allemand qui couvre les produits et services respectueux de l'environnement, parmi lesquels on trouve aussi les véhicules. **Carbon Trust Standard for Zero Waste to Landfill** certifie que les entreprises cherchent activement à réduire leurs déchets et à atteindre l'objectif zero landfill. Le site web [ecoscore](#) est une initiative belge qui permet de calculer l'empreinte carbone de n'importe quelle voiture disponible en Europe. **Green Car of the Year** n'est pas un label officiel, mais une liste annuelle des véhicules qui affichent les meilleures performances environnementales et énergétiques. D'autres systèmes de certification, tels que PlanetMark, certifient les entreprises sur la base de leur empreinte carbone. Les labels qui mettent l'accent sur les aspects sociaux sont moins nombreux et ne sont souvent pas axés uniquement sur l'industrie automobile. **L'IQNet SR10** est une norme et un système de gestion de la responsabilité sociale internationale. Les entreprises certifiées peuvent être reconnues par l'AENOR (label IQNet SR10).

## POLITIQUE D'ACHAT PLUS DURABLE

---

Cette section propose un certain nombre de pistes pour parvenir à des pratiques d'achat plus durables. Cette liste n'est pas exhaustive. Dans les critères de sélection, les spécifications techniques, les critères d'attribution et les conditions d'exécution, nous nous limitons à un certain nombre d'exemples (courants). Pour plus d'inspiration, vous pouvez consulter les ressources suivantes :

- ✓ EU Green Public Procurement Criteria voor wegtransport (<https://circabc.europa.eu/ui/group/44278090-3fae-4515-bcc2-44fd57c1d0d1/library/b7a6cda6-f52a-4b86-9cea-3e6ddb69be8e/details>)
- ✓ Le MVI-criteriatool.

**Intégration dans la politique de mobilité :** Maximiser les impacts durables, minimiser les effets de rebond et créer des économies d'échelle à partir de l'acquisition de véhicules à moteur n'a de sens que dans le cadre d'une politique de mobilité plus large des organisations publiques concernées. L'acquisition (achat ou leasing) de voitures pour les déplacements du service a donc également sa place dans un cadre plus large et à long terme de déplacements de service en avion, en train et à vélo. Le service doit donc réfléchir à la place qu'occupera sa flotte (plus durable) dans cette perspective plus large de mobilité.

## RÉGLEMENTATION FÉDÉRALE

Les exigences relatives à l'acquisition de voitures (écologiques) au niveau national sont définies dans la loi du 18 mai 2022 modifiant la loi du 17 juin 2016 sur les marchés publics et la loi du 17 juin 2016 sur les contrats de concession. Cette loi transpose la directive 2019/1161/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 modifiant la directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie (directive sur les véhicules propres).

Au niveau fédéral, la politique d'achat de voitures (respectueuses de l'environnement) a été précisée dans la circulaire 307septies. - Acquisition (achat, location-vente, location et leasing) de véhicules propres (zéro émission) immatriculés en Belgique. Cette circulaire stipule à l'article 2.2 : « Les ambitions du gouvernement fédéral pour son propre parc automobile sont plus strictes que les objectifs formulés dans l'accord de gouvernement et ceux de la « Clean Vehicles Directive ». Le gouvernement fédéral entend de cette manière donner le « bon exemple » en accélérant la transition vers un parc automobile durable. De plus amples informations sur ces textes sont disponibles sur le site web du [Guide des marchés publics durables](#).

## UTILISATION DE CERTIFICATS ET DE LABELS

Outre les dispositions de la circulaire 307septies, d'autres possibilités de prendre en compte les aspects durables dans l'acquisition de voitures sont mentionnées ci-dessous.

Les labels peuvent être intégrés dans les exigences ou servir de preuve de conformité à certaines exigences. Ceci, à condition que d'autres labels et moyens de preuve équivalents soient acceptés et que les exigences en matière de label se rapportent à des critères liés à l'objet du marché. Les références aux labels peuvent être incluses dans les spécifications techniques ainsi que dans les critères d'attribution et les conditions d'exécution.

La qualité et l'efficacité des labels font l'objet d'un débat. Les études mettent en évidence de grandes différences de qualité entre les différentes initiatives et indiquent que des actions supplémentaires sont souvent nécessaires pour limiter les risques, en particulier dans le domaine de la surveillance des droits de l'homme (voir la section sur les droits de l'homme). Des labels connus pour ces produits sont :

- Blauer Engel
- Carbon trust Standard for Zero Waste to Landfill
- Green Car Journal's Green Car of the Year
- IQNet SR10

### Produits certifiés

- ***Au niveau des spécifications techniques :*** Les produits fournis doivent satisfaire cumulativement aux exigences d'un ou plusieurs labels de qualité [voir la liste des labels] au moment de la fourniture.

- **Au niveau des critères d'attribution** : les offres qui comprennent des produits répondant cumulativement aux exigences d'un ou de plusieurs labels [voir la liste des labels] obtiennent une note plus élevée. Le fournisseur doit fournir une liste complète des produits certifiés qu'il a l'intention de fournir dans le cadre du contrat.
- **Au niveau des conditions d'exécution** : les produits fournis doivent satisfaire cumulativement aux exigences d'un ou de plusieurs labels de qualité au moment de la fourniture ou dans les six mois suivant la fourniture [voir la liste des labels].

## ENVIRONNEMENT : SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES

Les spécifications techniques décrivent les caractéristiques auxquelles le produit ou le service doit satisfaire. Pour les spécifications techniques on peut utiliser des normes ou des labels, soit pour les spécifications, soit comme preuve que ces spécifications ont été respectées.

Pour les spécifications techniques environnementales, veuillez vous référer aux dispositions de la Circulaire 307septies.

## ENVIRONNEMENT : CRITÈRES D'ATTRIBUTION

Les critères d'attribution peuvent être utilisés pour encourager l'innovation en matière de développement durable. La législation sur les marchés publics offre de nombreuses possibilités d'inclure des critères qualitatifs (y compris de durabilité) dans la procédure d'attribution, en plus du prix. Une condition importante est que les critères d'attribution doivent toujours être liés à l'objet du marché.

Pour les critères d'attribution, veuillez vous référer aux dispositions de la Circulaire 307septies.

## DROITS DE L'HOMME

### Des normes facultatives à une approche orientée processus

Cette fiche présente différents instruments permettant de se pencher sur les droits de l'homme. Jusqu'à présent, la pratique courante consistait à utiliser des normes facultatives, contrôlées par le biais d'audits sociaux, et pouvant ou non être associées à un certificat. Cette approche facultative est de plus en plus critiquée et nous observons une évolution vers une approche basée sur la diligence raisonnée : un ensemble de processus que les entreprises doivent mettre en place pour identifier et limiter les risques en matière de droits de l'homme (et d'environnement). L'approche de la diligence raisonnée est fortement encouragée par les organisations internationales, telles que l'ONU, l'OIT et l'OCDE, et diffère des labels classiques d'au moins trois façons : (1) l'accent est mis sur l'amélioration continue avec une priorisation basée sur la gravité et la probabilité des risques ; (2) l'accent est mis sur d'autres sources d'information, en plus des audits sociaux ; et (3) l'accent est mis sur la pratique d'achat elle-même (pression excessive sur les prix ou d'autres conditions déraisonnables). Le rôle des pouvoirs adjudicateurs doit être d'encourager, voire d'exiger, de la part des fournisseurs une approche de diligence raisonnée axée davantage sur les processus.

Cette approche orientée processus est traduite ci-dessous en un certain nombre de clauses et de critères concrets. Les normes et labels facultatifs pourraient éventuellement jouer un rôle dans cette approche, à condition qu'ils soient compatibles avec une approche orientée processus et visant à l'amélioration continue.

La législation offre plusieurs possibilités de tenir compte des droits de l'homme, aussi bien via les critères de sélection et d'attribution que via les conditions d'exécution. Actuellement, ces possibilités ne sont pas suffisamment exploitées et, lorsqu'elles le sont, elles sont souvent axées unilatéralement sur les conditions d'exécution. Les conditions d'exécution offrent l'avantage de ne pas restreindre inutilement la concurrence avant l'attribution des marchés et de permettre au marché et à l'autorité d'« apprendre par la pratique ». Les inconvénients sont qu'ils n'honorent pas ou n'honorent que de manière limitée les efforts existants sur le marché, qu'ils sont peu utiles pour les contrats de fourniture à court terme ou ponctuels, et qu'ils nécessitent une capacité de contrôle du respect des conditions au cours de la phase de mise en œuvre. Il convient donc, dans la mesure du possible, de combiner les conditions d'exécution et les critères de sélection ou d'attribution en matière de droits de l'homme.

La maturité du marché en matière de droits de l'homme doit être prise en compte pour déterminer la bonne approche. La grande majorité des achats de véhicules motorisés des autorités fédérales belges ne sont pas effectués auprès des fabricants eux-mêmes, mais auprès de ce que l'on appelle des revendeurs. Ces revendeurs ont généralement une faible maturité en matière de droits de l'homme.

<b>Critères d'attribution</b>	
<b><i>Le soumissionnaire peut démontrer qu'il comprend les risques liés aux droits de l'homme tout au long de la chaîne de valeur des produits à fournir.</i></b>	Le soumissionnaire doit fournir un rapport écrit succinct (2 pages maximum) décrivant au moins trois risques concrets. Si vous le souhaitez, vous pouvez vous référer aux rapports existants du soumissionnaire lui-même ou du fabricant (par exemple, sur le site web de l'entreprise ou dans le rapport de développement durable).
<b><i>Le soumissionnaire peut démontrer que lui-même ou le fabricant prend des mesures pour atténuer ces risques.</i></b>	<p>Actions possibles (cette liste n'est pas exhaustive)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Dialogue sur les droits de l'homme avec le fabricant ou d'autres parties prenantes externes (par exemple, syndicat, ONG, institut de recherche). Le soumissionnaire apporte la preuve que ce dialogue a effectivement eu lieu, par exemple par le biais d'un rapport ;</li> <li>✓ Élaborer et envoyer un code de conduite aux fournisseurs ;</li> <li>✓ Réaliser (ou faire réaliser) des audits sociaux des fournisseurs ;</li> <li>✓ Utiliser des plateformes numériques pour contrôler les performances de durabilité des fournisseurs ;</li> <li>✓ Formation des travailleurs ou des fournisseurs sur les droits de l'homme, la diligence raisonnée ou les achats socialement responsables ;</li> <li>✓ Certification de produits sur la base d'une norme qui tient compte des droits de l'homme ;</li> <li>✓ Adhésion à des initiatives sectorielles ou multipartites attentives aux chaînes de valeur durables ;</li> <li>✓ Prendre des mesures correctives lorsque des violations des droits de l'homme et des droits du travail sont constatées dans la chaîne d'approvisionnement en cours de l'exécution du contrat.</li> </ul>
<b>Conditions d'exécution</b>	
<b><i>Au plus tard X mois après l'attribution du marché (et en tout cas avant la fourniture des marchandises), l'adjudicataire doit démontrer qu'il comprend les incidences négatives sur les droits de l'homme tout au long de la chaîne de valeur des produits à fournir.</i></b>	Rapport écrit succinct (max. 2 pages) décrivant au moins trois risques concrets. Si vous le souhaitez, vous pouvez vous référer aux rapports existants (par exemple, sur le site web de l'entreprise ou un rapport de durabilité). Cette condition de performance devient caduque si le critère d'attribution (1) a déjà été rempli.
<b><i>Au plus tard X mois après l'attribution du marché, l'adjudicataire prépare un plan d'approche écrit décrivant au moins deux mesures qu'il prendra lui-même ou que le fabricant des produits à fournir prendra, pour limiter ou corriger les risques identifiés.</i></b>	<p>Actions possibles (cette liste n'est pas exhaustive)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Dialogue sur les droits de l'homme avec les fournisseurs ou d'autres parties prenantes externes (par exemple, syndicat, ONG, institut de recherche). Le soumissionnaire apporte la preuve que ce dialogue a effectivement eu lieu, par exemple par le biais d'un rapport ;</li> <li>✓ Élaborer et envoyer un code de conduite aux fournisseurs ;</li> <li>✓ Utiliser des plateformes numériques pour contrôler les performances de durabilité des fournisseurs ;</li> <li>✓ Formation des travailleurs ou des fournisseurs sur les droits de l'homme, la diligence raisonnée ou les achats socialement responsables ;</li> <li>✓ Certification de produits sur la base d'une norme qui tient compte des droits de l'homme ;</li> <li>✓ Adhésion à des initiatives sectorielles ou multipartites attentives aux chaînes de valeur durables ;</li> <li>✓ Prendre des mesures correctives lorsque des violations des droits de l'homme et des droits du travail sont constatées dans la chaîne d'approvisionnement en cours de l'exécution du contrat.</li> </ul>





## **RAPPORTAGE INTERMÉDIAIRE ET KPI**

Le pouvoir adjudicateur souligne que les efforts environnementaux et sociaux mentionnés dans l'appel d'offres exigeront des efforts de la part du soumissionnaire, mais lui procureront également un avantage économique par rapport aux autres soumissionnaires. Ces efforts mentionnés dans l'offre doivent également être mis en pratique pendant l'exécution du marché. Chaque année, le soumissionnaire devra donc déclarer sa volonté de discuter avec le pouvoir adjudicateur et de prendre des mesures correctives pour tous les indicateurs critiques de performance (KPI) ci-dessous basés sur les aspects environnementaux et sociaux [à définir plus en détail].

La liste des indicateurs clés de performance (autour des aspects durables) est établie sur la base des dispositions de la circulaire 307septies et de critères durables supplémentaires.