

GUIDE

POUR L'INTÉGRATION DE CLAUSES RESPONSABLES DANS LES MARCHÉS PUBLICS D'ACQUISITION DE VÉHICULES



■ INTRODUCTION	5
1. GLOSSAIRE	7
2. RÉCAPITULATIF DES CLAUSES RECOMMANDÉES DANS CE GUIDE	8
■ PARTIE A : REGLEMENTATION DES MARCHÉS PUBLICS	9
1. LA DIRECTIVE 2009/33/CE « DIRECTIVE SUR LES VÉHICULES PROPRES ET ÉCONOMES EN ÉNERGIE » ..	10
2. COMMENT LA DIRECTIVE EST TRANSPOSÉE EN DROIT NATIONAL ?	11
2.1. CHAMP D'APPLICATION.....	12
2.2. CALENDRIER DES EXIGENCES DE DURABILITÉ	12
2.3. CATÉGORIES DE VÉHICULES.....	12
2.4. RÉCAPITULATIF DES EXIGENCES DE DURABILITÉ.....	13
2.5. CONTRÔLE DES OBJECTIFS MINIMAUX	13
■ PARTIE B : CLAUSES TYPES POUR LES MARCHÉS PUBLICS RESPONSABLES	15
1. DÉFINITION DU BESOIN	16
2. OBJET DU MARCHÉ	16
3. L'ECOSCORE POUR LES VÉHICULES	16
3.1. QU'EST-CE QUE L'ECOSCORE ?	16
3.2. COMMENT EST CALCULÉ L'ECOSCORE ?	17
3.3. COMMENT UTILISER L'ECOSCORE DANS LE CAHIER SPÉCIAL DES CHARGES ?	18
4. CONTENU RECYCLÉ DES BATTERIES DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES	20
5. BORNES DE RECHARGE DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES	22
5.1. CRITÈRE D'ATTRIBUTION SUR LES GARANTIES DE RÉPARABILITÉ ET DE REMPLAÇABILITÉ-UPGRADE ..	22
5.2. SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES SUR LES EMBALLAGES ET DÉCHETS	24
6. REPRISE DES VÉHICULES EN FIN DE VIE	26

INTRODUCTION

La commande publique, par son poids économique (environ 10% du PIB belge), représente un levier majeur de la transition de notre région vers un développement durable. En optant pour des pratiques d'achats responsables dans les marchés publics, les pouvoirs publics peuvent être un modèle pour la société en montrant l'importance de l'intégration des critères de durabilité dans les décisions d'achats. Les dimensions environnementale, économique, sociale et éthique sont à prendre en compte pour assurer une prise de décision responsable dans les marchés publics. En outre, en choisissant des offres qui répondent à ces critères, les pouvoirs publics peuvent stimuler l'offre de produits et services durables, encourageant ainsi la transition vers une économie plus durable. Cette approche peut également entraîner des économies à long terme pour les pouvoirs publics, en réduisant les coûts liés à l'utilisation de produits et services non durables.

Dans ce contexte, **le présent guide a pour but d'aider les acheteurs publics wallons à intégrer des clauses environnementales visant à réduire l'impact environnemental et économique de l'acquisition de véhicules.**

■ À qui s'adresse ce guide ?

Ce guide s'adresse à tous les acheteurs publics wallons qui souhaitent intégrer progressivement la durabilité dans leurs achats. Néanmoins, tous les acteurs désireux de prendre en compte la durabilité pour leurs achats de véhicules peuvent s'en inspirer.

■ Un marché public responsable, késako ?

Un marché public est un contrat onéreux conclu entre un/des pouvoirs adjudicateurs et un/des opérateurs économiques, ayant pour objet la livraison de fournitures, la prestation de services et/ou la réalisation de travaux.

Un marché public « responsable » prend en compte, de manière équilibrée, des considérations environnementales (en ce compris circulaires), sociales et éthiques lors du processus d'achat public tout en conservant des préoccupations économiques. Ces considérations doivent être retranscrites dans le cahier spécial des charges.

■ Comment lire ce guide ?

Ce guide est scindé en deux parties :

- A. Réglementation des marchés publics ;
- B. Clauses-types pour les marchés publics responsables.

1. GLOSSAIRE

- **Véhicule** : Un moyen de transport à moteur conçu et construit pour le transport de personnes ou de marchandises.
- **Émissions de CO2** : Les quantités de dioxyde de carbone (CO2) émises par le véhicule pendant son fonctionnement.
 - Émissions directes : Les émissions émises pendant la conduite du véhicule.
 - Émissions indirectes : Les externalités négatives engendrées lors de la production et la distribution du carburant qui est utilisé par le véhicule.
- **Véhicule léger** : Un véhicule dont le poids total, chargement compris, est inférieur ou égal à 3 500 kg, ne comportant pas plus de huit places assises en plus de celle du conducteur et n'ayant pas d'espace pour des passagers debout. Cette catégorie comprend notamment les véhicules tels que les voitures, les voitures mixtes (qui combinent les caractéristiques d'une voiture et d'un utilitaire) et les minibus.
- **Véhicule lourd** : Un véhicule dont le poids total, chargement compris, est supérieur à 3 500 kg. Cette catégorie comprend notamment les véhicules tels que les camions, les engins de chantier et les bus.
- **Véhicule propre** : Un véhicule respectueux de l'environnement qui utilise des technologies de propulsion émettant moins de CO2 par rapport aux véhicules conventionnels à moteur à combustion interne. Jusqu'en 2025, un véhicule propre est défini comme un véhicule électrique ou hybride rechargeable. À partir de 2025, il s'agira exclusivement d'un véhicule électrique.
- **Véhicule électrique (EV)** : Un type de véhicule propre fonctionnant uniquement à l'électricité, sans produire d'émissions directes de CO2 pendant la conduite. Ils sont capables de ne produire aucune émission de CO2/km.
- **Véhicule Hybride Rechargeable (PHEV)** : Une variante avancée de véhicule hybride qui combine un moteur à combustion interne (généralement à essence) avec un moteur électrique. Les PHEV offrent la possibilité de se recharger à partir d'une source externe. Cependant, les émissions de CO2 et de polluants peuvent varier en fonction de la manière dont ils sont utilisés et de leur mode de conduite, nécessitant une évaluation au cas par cas.
- **Batterie MTL (ou batterie Lithium Titane – LTO)** : Une batterie fournissant de l'énergie pour la traction des véhicules à roues comme les scooters et les vélos électriques.
- **Batterie SLI (ou batterie Start, Lighting, and Ignition)** : Une batterie fournissant de l'énergie pour le démarrage, l'éclairage ou l'allumage des véhicules.

2. RÉCAPITULATIF DES CLAUSES RECOMMANDÉES DANS CE GUIDE

Nom de la clause		Type de clause
Ecoscore		
A.1.	Exigence minimale d'Ecoscore	Spécifications techniques
A.2.	Amélioration de l'exigence minimale d'Ecoscore	Critère d'attribution
A.3.	Qualité de l'Ecoscore	Critère d'attribution
Composants recyclés des batteries de véhicules électriques		
B.1.	Composants recyclés des batteries de véhicules électriques	Critère d'attribution
Bornes de recharge pour véhicules électriques		
C.1.	Garanties de réparabilité et de remplaçabilité-upgrade	Critère d'attribution
C.2.	Prévention des emballages	Spécifications techniques
C.3.	Recyclabilité des emballages	Spécifications techniques
C.4.	Emballages en carton issus de forêts gérées durablement	Spécifications techniques
C.5.	Elaboration et mise en œuvre d'un système de récupération	Spécifications techniques
Reprise des véhicules en fin de vie		
D.1.	Obligation de reprises des véhicules polluants en vue du recyclage	Spécifications techniques

PARTIE A : REGLEMENTATION DES MARCHÉS PUBLICS

1. LA DIRECTIVE 2009/33/CE « DIRECTIVE SUR LES VÉHICULES PROPRES ET ÉCONOMES EN ÉNERGIE »

La directive 2009/33/CE du 23 avril 2009 relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie, également connue sous le nom de « **Directive sur les véhicules propres et économes en énergie** », a été adoptée dans le but de promouvoir l'utilisation de véhicules plus respectueux de l'environnement et plus économes en énergie dans les marchés publics de véhicules.

Cette directive vise à encourager les autorités publiques à acheter des véhicules à faibles émissions ou à haute efficacité énergétique, contribuant ainsi à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la dépendance aux combustibles fossiles.

La directive UE 2019/1161 modifie la directive 2009/33/CE en mettant à jour les critères et les normes pour les véhicules propres et économes en énergie. Elle reflète les avancées technologiques et les nouvelles normes environnementales, contribuant ainsi à l'alignement de la législation de l'UE sur les objectifs de durabilité et de réduction des émissions.

Dans son article 1er 6), elle modifie l'article 5 de la directive 2009/33/CE de la façon suivante :

Article 5 : Objectifs minimaux en matière de marchés publics

1. Les États membres veillent à ce que l'obtention par voie de marchés publics de véhicules et de services visés à l'article 3 réponde aux objectifs minimaux en matière de marchés publics fixés dans le tableau 3 de l'annexe pour les véhicules légers propres et dans le tableau 4 de l'annexe pour les véhicules utilitaires lourds propres. Ces objectifs sont exprimés en pourcentages minimaux de véhicules propres dans le nombre total de véhicules de transport routier couverts par la somme de tous les contrats visés à l'article 3, attribués entre le 2 août 2021 et le 31 décembre 2025 pour la première période de référence, et entre le 1er janvier 2026 et le 31 décembre 2030 pour la deuxième période de référence.

2. Aux fins du calcul des objectifs minimaux en matière de marchés publics, la date du marché public à prendre en compte est la date de l'achèvement de la procédure de passation du marché public du fait de l'attribution du contrat.

3. Les véhicules répondant à la définition de véhicule propre au sens de l'article 4, point 4), ou de véhicule utilitaire lourd à émission nulle au sens de l'article 4, point 5), à la suite d'une modernisation peuvent être considérés respectivement comme des véhicules propres ou des véhicules utilitaires lourds à émission nulle, aux fins du respect des objectifs minimaux en matière de marchés publics.

4. Dans le cas des contrats visés à l'article 3, paragraphe 1, point a), le nombre de véhicules de transport routier achetés, pris en crédit-bail, en location ou en location-vente au titre de chaque contrat est pris en compte aux fins de l'évaluation du respect des objectifs minimaux en matière de marchés publics.

5. Dans le cas des contrats visés à l'article 3, paragraphe 1, points b) et c), le nombre de véhicules de transport routier à utiliser aux fins de la prestation des services couverts par chaque contrat est pris en compte aux fins de l'évaluation du respect des objectifs minimaux en matière de marchés publics.

6. Si les nouveaux objectifs pour la période qui débutera le 1er janvier 2030 ne sont pas adoptés, les objectifs fixés pour la deuxième période de référence continuent de s'appliquer et sont calculés conformément aux paragraphes 1 à 5, pour chaque période de cinq ans suivante.

7. Les États membres peuvent imposer ou autoriser leurs pouvoirs adjudicateurs ou entités adjudicatrices à imposer des objectifs nationaux plus ambitieux ou des exigences plus strictes que ceux visés dans l'annexe.

2. COMMENT LA DIRECTIVE EST TRANSPOSÉE EN DROIT NATIONAL ?

Une loi du 18 mai 2022¹ transpose la directive 2019/1161 en droit belge, en intégrant son contenu dans la réglementation sur les marchés publics et les concessions.

Cette loi s'applique aux marchés publics de fournitures ayant pour objet l'achat, la location, la location-vente et le crédit-bail de véhicules (à l'exception de certains types de véhicules tels que les véhicules forestiers ou les véhicules à chenille) et les services en lien avec le transport.

Elle définit ce qu'est un véhicule léger « propre »² et un véhicule lourd à émissions nulles³ (considéré comme « véhicule propre »), et établit des objectifs minimaux contraignants en matière d'achats publics de véhicules propres pour différentes catégories de véhicules, qui sont elles-mêmes définies dans le règlement UE 2018/858, art. 4 alinéa 1 points a) et b).

Véhicules propres et économes en énergie

Art. 168/1. § 1^{er}. Chaque adjudicateur veille à ce que les marchés publics concernant les véhicules et les services visés au paragraphe 2 répondent au moins aux objectifs minimaux visés à l'annexe VII de la présente loi, exprimés en fonction des périodes de référence visées à l'alinéa 2. Lesdits objectifs doivent être atteints par chaque adjudicateur indépendamment du nombre de marchés en la matière qu'il attribue dans la période de référence et indépendamment du nombre de véhicules ainsi commandé.

Les objectifs minimaux visés à l'alinéa 1^{er} et à l'annexe VII sont exprimés, par catégorie, en pourcentages minimaux de véhicules propres dans le nombre total de véhicules couverts par la somme de tous les marchés publics visés au paragraphe 2, attribués entre la date de mise en vigueur de la présente disposition et le 31 décembre 2025 pour la première période de référence, entre le 1^{er} janvier 2026 et le 31 décembre 2030 pour la deuxième période de référence et entre à chaque fois une période de cinq ans pour les périodes de référence suivantes. Aux fins du calcul des objectifs minimaux, la date à prendre en compte est la date de la publication de l'avis d'attribution de marché.

Les véhicules répondant à la définition de véhicule propre au sens de l'article 2, 61°, ou de véhicule utilitaire lourd à émission nulle au sens de l'article 2, 62°, à la suite d'une modernisation peuvent être considérés respectivement comme des véhicules propres ou des véhicules utilitaires lourds à émission nulle, aux fins du respect des objectifs minimaux en matière de marchés publics visés à l'alinéa 1^{er}.

Le Roi est autorisé à fixer un objectif minimal pour la période de référence comprise entre le 1^{er} janvier 2031 et le 31 décembre 2035 et pour chaque période de référence ultérieure, en fonction de l'objectif minimal décidé en vertu des directives européennes concernant ces objectifs minimaux. L'objectif fixé par le Roi peut être égal ou supérieur à l'objectif décidé au niveau européen. Si, pour une de ces périodes, le Roi ne fixe pas de nouvel objectif, l'objectif de la période de référence précédente continue de s'appliquer.

¹ Cette loi modifie la loi du 17 juin 2016 relative aux marchés publics et la loi du 17 juin 2016 relative aux contrats de concession et abroge l'arrêté royal du 20 décembre 2010 relatif aux véhicules routiers propres et économes en énergie dans le cadre des marchés publics.

² Nouvel art.2, 61° de la loi relative aux marchés publics

³ Nouvel art.2, 62° de la loi relative aux marchés publics

2.1. Champ d'application

Les marchés publics de fournitures (achat, location, location-vente, crédit-bail et services liés au transport) de véhicules, soumis au seuil de publicité européenne (montant estimé supérieur ou égal à 221.000€ HTVA).

2.2. Calendrier des exigences de durabilité

La loi prévoit que les exigences de durabilité soient progressivement augmentées. Ces exigences varient donc selon la période de référence dans laquelle a lieu l'attribution du marché (la date de publication de l'avis d'attribution fait foi).

Période 1	Du 9 juin 2022 ⁴ au 31 décembre 2025
Période 2	Du 1er janvier 2026 au 31 décembre 2030
Périodes suivantes	Tous les 5 ans

2.3. Catégories de véhicules

Catégories	Description
M1	Véhicules à moteur : -de maximum 8 places assises en plus de celle du conducteur -sans espace pour des passagers debout Exemples : les voitures, les voitures mixtes et les minibus.
M2	Véhicules à moteur : -de plus de 8 places assises en plus de celle du conducteur -d'une masse maximale de 5 tonnes -peu importe l'existence d'un espace pour des passagers debout Exemples : les autobus et certains autocars.
N1	Autres véhicules à moteur d'une masse maximale de 3,5 tonnes Exemples : les voitures mixtes pour le transport de choses, certains tracteurs et camionnettes.
M3	Véhicules à moteur : -de plus de 8 places assises en plus de celle du conducteur -d'une masse maximale supérieure à 5 tonnes -peu importe l'existence d'un espace pour des passagers debout Exemples : les autobus et les autocars dont la masse maximale est supérieure à 5 000 kg.
N2	Véhicules à moteur : -d'une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes sans excéder 12 tonnes Exemples : les camions dont la masse est supérieure à 3500 kg et inférieure à 12 000 kg.
N3	Véhicules à moteur -d'une masse maximale supérieure à 12 tonnes. Exemples : les camions dont la masse est supérieure à 12 000 kg.

⁴ Il s'agit de la date d'entrée en vigueur de la loi du 18 mai 2022.

2.4. Récapitulatif des exigences de durabilité

Véhicules « Propres »⁵:

M1, M2, N1 « Propres »	Emissions max. de polluants atmosphériques en conditions de conduite réelles (1) en % des limites d'émissions (2) ⁶		Emissions max. de grammes de CO ₂ /km à l'échappement	
	Période 1	Période 2	Période 1	Période 2
	80% (EV et certains modèles de PHEV)	Encore non défini (EV)	50 (EV et certains modèles de PHEV)	0 (EV)
M3, N2, N3 « Propres »	Utilisation de carburants alternatifs ⁷			

Objectifs minimaux (% minimal de véhicules propres, par acheteur public, tous marchés confondus sur la période de référence⁸) :

	Véhicules des catégories M1, M2 et N1	Véhicules de la catégorie M3, y compris donc les autobus à émission nulle qui répondent à la définition de l'article 2, 62°	Véhicules de la catégorie M3 < 1g CO ₂ /kWh, à savoir les autobus à émission nulle qui répondent à la définition de l'article 2, 62°	Véhicules des catégories N2 et N3
Période 1	38,5 %	45%	22,5 %	10%
Période 2	38,5 %	65%	32,5 %	15%

2.5. Contrôle des objectifs minimaux

Afin de contrôler le respect des objectifs minimaux, le pouvoir adjudicateur :

- doit renseigner dans le formulaire d'e-Procurement visant à la publication de l'avis d'attribution⁹, les informations relatives aux véhicules propres ;
- doit, pour les marchés subséquents fondés sur un accord-cadre soumis à publicité européenne, effectuer un reporting pour le 15 février de chaque année¹⁰.

5 Nouvel art.2, 61° de la loi relative aux marchés publics.

6 (1) Valeurs maximales déclarées en conditions de conduite réelles (RDE) des émissions de particules en #/km et oxydes d'azote (NOx) en mg/km, telles que figurant au point 48.2 du certificat de conformité, comme décrit dans l'annexe VIII du Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE.

(2) Limite d'émission applicable figurant à l'annexe I du règlement (CE) n° 715/2007 ou dans les versions ultérieures. Voir Annexe 1 du document pour les limites d'émission applicable.

7 Nouvel art.2, 61°, b) de la loi relative aux marchés publics.

8 Annexe VII de la loi du 18 mai 2022 modifiant la loi du 17 juin 2016 relative aux marchés publics et la loi du 17 juin 2016 relative aux contrats de concession.

9 Il existe une exception en ce qui concerne les contrats de service public visés au paragraphe 2, alinéa 1er, 2° de l'article 168/1, lorsqu'est appliqué l'article 5.2 du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil.

10 Art. 168/1, § 5 de la loi du 17 juin 2016 relative aux marchés publics.

PARTIE B : CLAUSES TYPES POUR LES MARCHÉS PUBLICS RESPONSABLES

1. DÉFINITION DU BESOIN

Avant d'aborder la rédaction de la partie des documents du marché relative à l'acquisition de véhicules, il est essentiel de bien dimensionner les besoins de votre organisation (actuels et prospectifs).

Une **évaluation fonctionnelle des besoins** consiste à analyser les objectifs réels à atteindre, en mettant l'accent sur l'usage attendu des véhicules plutôt que sur la simple acquisition de biens. Cette approche permet de définir plus précisément les solutions adaptées, en privilégiant les options qui répondent efficacement aux besoins fonctionnels tout en évitant les achats superflus.

Le modèle économique classique en matière de mobilité consiste aujourd'hui en l'achat de véhicules, renouvelés régulièrement. En adoptant une approche centrée sur l'**économie de la fonctionnalité**, les marchés publics peuvent jouer un rôle dans la transition vers une économie circulaire.

L'économie de la fonctionnalité se concentre sur l'utilisation plutôt que la possession, en mettant l'accent sur des solutions de mobilité adaptées aux besoins réels. Plutôt que l'achat d'un véhicule, elle propose des **alternatives comme l'abonnement, la location, ou la mutualisation**, offrant ainsi une réponse au besoin de «se déplacer».

En appliquant ce modèle dans les marchés publics, les entités publiques peuvent choisir des solutions innovantes qui permettent de mieux répondre aux besoins de mobilité, tout en réduisant les coûts et l'empreinte carbone. Cela représente un levier stratégique pour la transition vers une économie circulaire, en remplaçant l'achat de biens par des services de mobilité accessibles et responsables.

Pour d'avantage d'informations sur le modèle de l'économie de la fonctionnalité appliqué aux marchés publics, nous vous invitons à consulter [la fiche pratique dédiée](#)¹.

2. OBJET DU MARCHÉ

L'objet du marché est une description des travaux, fournitures ou services attendus dans le cadre de l'exécution d'un marché public.

Lorsque l'on souhaite mettre en place un marché public responsable, il faut le renseigner dans l'objet du marché lui-même (dès le titre du cahier spécial des charges). Le pouvoir adjudicateur précise qu'il poursuit un ou des objectifs complémentaires à la simple livraison de fournitures ou prestation de services.

En effet, l'ensemble des exigences reprises dans le cahier spécial des charges, y compris celles fixées par les clauses environnementales, sociales et éthiques (ESE), doivent toujours être en lien avec l'objet du marché, en vertu des principes généraux de transparence et de proportionnalité.

3. L'ECOSCORE POUR LES VÉHICULES

3.1. Qu'est-ce que l'Ecoscore ?

L'Ecoscore est un système de **notation belge**, financé par les 3 Régions, qui évalue les performances environnementales des voitures, basée sur son type de carburant, ses émissions de CO₂, ses émissions de polluants atmosphériques (tels que les oxydes d'azote et les particules) et sa consommation d'énergie.

L'Ecoscore est calculé à partir d'une série de sources de données, notamment les données officielles sur les émissions et la consommation de carburant, ainsi que d'autres facteurs tels que le poids du véhicule et la technologie de son groupe motopropulseur.

¹ « Cap sur l'économie de la fonctionnalité dans les marchés publics », disponible sur : <https://developpementdurable.wallonie.be/thematiques/achats-publics-responsables/pour-vous-former-et-vous-inspirer/bonnes-pratiques/%C3%A9conomie-fonctionnalit%C3%A9>

Le score est exprimé sous forme de valeur numérique sur une échelle de 0 à 100, 100 représentant les véhicules « les plus respectueux de l'environnement ».

3.2. Comment est calculé l'Ecoscore ?

L'Ecoscore tient compte **des émissions directes (thank to wheel)**, c'est-à-dire, les émissions émises pendant la conduite du véhicule. Il tient également compte **des émissions indirectes (wheel to thank)**, il s'agit des externalités négatives engendrées lors de la production et la distribution du carburant qui est utilisé par le véhicule.

Pour un véhicule considéré, les émissions indirectes sont généralement plus faibles que les émissions directes, sauf dans le cas des voitures électriques qui ne rejettent pas d'émissions en roulant.

Les émissions sont réparties en trois catégories d'impact principales : **le changement climatique, la qualité de l'air** (elle-même décomposée en santé humaine et écosystème) et **le bruit**. Ces impacts sont normalisés pour chaque type de véhicule en fonction de la catégorie d'impact, en se basant sur les dommages liés à un véhicule de référence (EURO 4 diesel).

Catégories d'impact		Poids dans l'Ecoscore	Polluants liés
Changement climatique		50%	Dioxyde de carbone (CO2)
			Méthane (CH4)
			Oxyde nitreux (N2O)
Qualité de l'air	Santé humaine	20%	Monoxyde de carbone (CO) Hydrocarbures (HC) Oxydes d'azote (NOx) Particules (PM) Dioxyde de soufre (SO2)
	Ecosystème	20%	
Bruit		10%	Bruit du moteur (db)

■ Exemples d'Ecoscore de certains véhicules de référence

Modèle	Toyota Yaris hybride	Audi Q4 e-tron	Tesla Model 3	Dacia Spring Electric
Ecoscore	78	86	85	87

100 représente les véhicules les plus respectueux de l'environnement.

La méthode Ecoscore, bien qu'expliquée en termes de calcul de manière générale, souffre d'un manque de transparence. En effet, l'accès au calcul détaillé par véhicule ainsi qu'aux données utilisées n'est pas disponible, ce qui limite la possibilité pour les utilisateurs de vérifier et de comprendre pleinement les résultats.

L'une des principales critiques concerne l'approche adoptée par Ecoscore dans l'analyse du cycle de vie des véhicules. Leur méthode ne considère en effet que les émissions directes (celles rejetées par le véhicule lorsqu'il est en mouvement) ainsi que les émissions indirectes liées à la production et à la distribution du carburant. Cette approche limite donc leur évaluation de l'impact environnemental des véhicules en ne tenant pas compte de l'ensemble de leur cycle de vie, par exemple de l'impact environnemental de leur fabrication.

Cependant, l'Ecoscore, malgré ses limites, reste une méthode qui peut jouer un rôle important dans l'intégration de clauses responsables dans les marchés d'acquisition de véhicules. Son objectif est de privilégier les véhicules ayant un impact environnemental moindre, du moins dans les aspects qu'il évalue.

Nous recommandons donc d'envisager de s'y référer dans plusieurs des clauses proposées dans ce guide pour promouvoir davantage la durabilité dans le processus d'achat public de véhicules.

3.3. Comment utiliser l'Ecoscore dans le cahier spécial des charges ?

L'Ecoscore peut être utilisé **en tant qu'exigence minimale dans les spécifications techniques**. Dans ce cas, chaque offre doit respecter l'Ecoscore minimal fixé, sous peine d'irrégularité substantielle.

L'Ecoscore peut également être utilisé **en tant que critère d'attribution**, seul ou cumulé à l'exigence minimale fixée dans les spécifications techniques. Pourvu que les exigences minimales éventuelles soient respectées, il s'agit alors de récompenser les soumissionnaires qui proposent les meilleurs Ecoscores par des points supplémentaires dans le classement des offres régulières.

L'Ecoscore ne se limite pas aux véhicules électriques (EV) ou hybrides rechargeables (PEHV), mais il s'applique également aux véhicules à combustion. Utiliser l'Ecoscore dans les critères d'attribution n'empêche donc pas la notation de véhicules classiques « non propres ».

Pour les véhicules « propres » comme « non-propres », il est recommandé d'exiger un résultat minimum à l'Ecoscore dans les spécifications techniques pour chaque catégorie de véhicules faisant partie du marché. Cela permettra, quels que soient les véhicules, de privilégier les moins polluants dans le processus d'achat.

Il est recommandé d'intégrer à l'inventaire, pour chaque catégorie de véhicules, un champ permettant de renseigner l'Ecoscore (tout en rappelant le seuil minimal éventuellement fixé), de même que d'autres données pertinentes pour le marché (par exemple l'autonomie des voitures électriques).

Le pouvoir adjudicateur doit s'assurer, avant de fixer ses exigences minimales d'Ecoscore, que des véhicules respectant ces exigences sont effectivement disponibles sur le marché et qu'il ne restreint pas de façon disproportionnée la concurrence.

Clause A.1. Spécifications techniques - Exigences minimales d'Ecoscore

Le soumissionnaire doit compléter l'inventaire en renseignant l'Ecoscore de chacune des catégories de véhicules faisant l'objet du marché.

L'Ecoscore renseigné ne peut jamais être inférieur aux exigences minimales renseignées dans l'inventaire, sous peine d'irrégularité substantielle de l'offre.

Document à fournir :

Les Ecoscores repris dans l'offre doivent être ceux indiqués sur le site <https://Ecoscore.be>

Le soumissionnaire doit joindre à son offre une preuve vérifiable de l'Ecoscore pour chaque véhicule proposé.

■ Exemple de tableau de spécifications techniques que l'on peut intégrer à l'inventaire :

Le tableau ci-dessous est purement exemplatif, il doit être adapté aux spécificités de chaque marché. Un pouvoir adjudicateur « ambitieux » pourra demander des véhicules uniquement électriques, par exemple.

Postes	Segment automobile	Carrosserie	Nb de places, chauffeur compris	Moteur	CO2 (g/km) selon WLTP	Puissance (en kW)	Autonomie selon le cycle WLTP (en km)	Ecoscore-Minimum
1	Très petite citadine	N.A.	2	Electrique	0	60 kW	135	82
2	Citadine	Hatch-back	5	Hybride (PHEV)	27-33	100 kW	300	80
3	Familiale	Hatch-back	5	Thermique (non-propre)	126-167	120 kW	n.c.	74
4	Mixte	Monospace	5	Electrique	0	100 kW	275	83

Clause A.2. : Critère d'attribution - Amélioration de l'Ecoscore minimal

Les véhicules seront évalués en fonction de l'amélioration de l'Ecoscore minimal exigé dans les spécifications techniques.

Méthode d'évaluation :

Pour chaque poste de l'inventaire, chaque point d'Ecoscore dépassant l'exigence minimale fait gagner 1 point. La somme de la totalité des points ainsi gagnés par chaque soumissionnaire est comparée. L'offre présentant la plus grande somme de points remporte le maximum de points susceptibles d'être obtenus pour ce critère. Les autres soumissionnaires se voient attribuer des points proportionnellement, suivant la formule :

Somme de points améliorant l' Ecoscore de l' offre évaluée * nombre maximum de points pour ce critère

Somme de points améliorant l' Ecoscore de la meilleure offre régulière

Document à joindre à l'offre :

Les Ecoscores repris dans l'offre doivent être ceux indiqués sur le site <https://Ecoscore.be>
Le soumissionnaire devra fournir une preuve vérifiable de l'Ecoscore pour chaque véhicule proposé.

Clause A.3. Critère d'attribution – Qualité de l'Ecoscore

Le pouvoir adjudicateur souhaitant privilégier les véhicules moins polluants, les véhicules seront évalués en fonction de leur Ecoscore.

Méthode d'évaluation :

Par poste, les véhicules proposés obtiennent des points de la façon suivante :

- Ecoscore entre [xx] et [xx] = [x] points
- Ecoscore entre [xx] et [xx] = [x] points
- Ecoscore entre [xx] et [xx] = [x] points

Les points obtenus par poste sont additionnés. L'offre présentant la plus grande somme de points remporte le maximum des points susceptibles d'être obtenus pour ce critère. Les autres soumissionnaires se voient attribuer des points proportionnellement, suivant la formule :

Somme de points de l' offre évaluée * nombre maximum de points pour ce critère

Somme de points de la meilleure offre régulière

Document à joindre à l'offre :

Les Ecoscores repris dans l'offre doivent être ceux indiqués sur le site <https://Ecoscore.be>
Le soumissionnaire doit fournir une preuve vérifiable de l'Ecoscore pour chaque véhicule proposé.

Remarque pour le pouvoir adjudicateur : Il est important de préciser ce qui est entendu comme véhicules « non-propres » et « propres » (voir partie B).

4. CONTENU RECYCLÉ DES BATTERIES DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES

Un récent règlement (UE) [2023/1542](#) du Parlement européen et du Conseil du 12 juillet 2023 relatif aux batteries et aux déchets de batteries, modifiant la directive 2008/98/CE et le règlement (UE) 2019/1020, et abrogeant la directive 2006/66/CE a été adopté par les instances de l'Union européenne.

Celui-ci vise à réglementer la production, la commercialisation et la gestion des batteries et des déchets de batteries dans l'ensemble de l'UE, y compris les batteries utilisées dans les véhicules électriques.

L'article 8 prévoit des exigences au niveau du contenu recyclé des batteries de véhicules électriques :

- **À partir du 18 août 2028 ou de 24 mois après la date d'entrée en vigueur de l'acte délégué visé au troisième alinéa**, la date la plus tardive étant retenue, les batteries industrielles et les batteries de véhicules électriques dont les matières actives contiennent du cobalt, plomb, lithium et nickel issus sont accompagnés d'une documentation qui contient des informations sur la part en pourcentage de cobalt, de lithium ou de nickel qui est présent dans les matières actives et qui est issu de la valorisation des déchets de fabrication de batteries ou des déchets post-consommation.
- **À partir du 18 août 2031**, des batteries industrielles d'une capacité supérieure à 2 kWh, à l'exception de celles à stockage exclusivement externe, **des batteries de véhicules électriques** et des batteries SLI dont les matières actives contiennent **du cobalt, du plomb, du lithium ou du nickel**, la documentation technique visée à l'annexe VIII du règlement (UE) [2023/1542](#) démontre que ces batteries contiennent, dans les matières actives, **la part en pourcentage minimale ci-après de cobalt, de lithium ou de nickel, respectivement, qui est issu de la valorisation des déchets de fabrication de batteries ou des déchets post-consommation**, et la part en pourcentage minimale ci-après de plomb qui est présent dans la batterie et qui est issu de la valorisation des déchets, pour chaque modèle de batterie, par an et par unité de fabrication :
 - 16 % de cobalt;
 - 85 % de plomb;
 - 6 % de lithium;
 - 6 % de nickel.
- **À partir du 1er janvier 2035**, les pourcentages deviennent :
 - 26 % de cobalt;
 - 85 % de plomb;
 - 12 % de lithium;
 - 15 % de nickel.

Au moment de la rédaction de ce guide, les obligations ci-dessus ne sont pas encore en vigueur concernant un pourcentage minimal de valorisation des déchets de cobalt, de plomb, de lithium ou de nickel dans les batteries des véhicules électriques. Cependant, il est possible que le pouvoir adjudicateur envisage d'inclure une clause en ce sens, anticipant donc les exigences européennes.

Plutôt que d'imposer une exigence stricte (spécification technique), il peut être judicieux d'adopter une approche plus flexible en utilisant un critère d'attribution. Cela permettrait de récompenser les fournisseurs qui s'engagent activement dans la valorisation des matériaux de batterie, sans restreindre la concurrence.

Clause B.1. Critère d'attribution - Composants recyclés des batteries des véhicules électriques

Le soumissionnaire se voit attribuer des points s'il démontre que les batteries des véhicules électriques incluent des matériaux recyclés dans leur fabrication.

Si la documentation technique fournie par le soumissionnaire prouve que les batteries composants le véhicule anticipent la législation (règlement (UE) 2023/1542 du Parlement européen et du Conseil relatif aux batteries et aux déchets de batteries) en matière de recyclage, en respectant les proportions minimales requises de cobalt, de plomb, de lithium et de nickel issus de la valorisation des déchets au sens du règlement, soit 16 % de cobalt, 85 % de plomb, 6 % de lithium, 6 % de nickel, alors le soumissionnaire obtient des points pour ce critère sur base de la formule suivante :

$$\frac{\text{Nombre Véhicules}_{\text{propres}} \text{ Matériaux Recyclés} * \text{nombre maximum de points pour ce critère}}{\text{Nombre total de véhicules propres}}$$

Où Nombre Véhicules_{propres} Matériaux Recyclés est le nombre total de véhicules parmi ceux proposés qui respectent les proportions minimales de matériaux recyclés fixées par l'article 8 alinéa 2 du Règlement UE 2023/1542.

Où Nombre total de véhicules propres est le nombre total de véhicules propres proposés dans l'offre.

Document à joindre à l'offre :

Une documentation technique détaillée qui démontre le pourcentage de matériaux recyclés utilisés dans chaque modèle de batterie des véhicules propres proposés dans l'offre. Une simple déclaration sur l'honneur de la firme n'est pas suffisante.

Remarque pour le pouvoir adjudicateur :

Il est important de préciser dans le cahier spécial des charges ce qui est entendu comme véhicules « propres » (voir partie B).

5. BORNES DE RECHARGE DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES

Lors de l'acquisition de bornes de recharge de véhicules électriques, il est essentiel de bien dimensionner les besoins de votre organisation (actuels et prospectifs) en termes de véhicules électriques, d'usages de ceux-ci et des infrastructures de recharge nécessaires pour répondre à ces besoins ; un surdimensionnement de ces installations présentant des impacts financiers et environnementaux².

Quels seraient les possibilités, avantages et inconvénients du leasing plutôt que de l'achat ? De la mutualisation des infrastructures avec d'autres organisations situées proches de vos installations pour contribuer à un réseau de recharge ? De la mise à disposition du grand public de vos installations de recharge ?

Il est important de prévoir un système de gestion efficace et réaliste³ du parc de bornes de recharge installées, ce qui permettra d'optimiser son fonctionnement et son taux d'utilisation. Il peut être intéressant de lier l'infrastructure de recharge à un système de production d'électricité (centrale photovoltaïque par exemple) installé sur vos sites propres. Ou encore, de profiter du développement de votre parc de véhicules électriques pour rediscuter vos contrats de fourniture d'électricité (meilleures conditions en fonction des volumes attendus, favoriser l'électricité produite à partir de sources renouvelables, etc.).

Le marché des bornes reconditionnées n'est pas encore très développé mais pourrait également être une piste intéressante à analyser.

5.1. Critère d'attribution sur les garanties de réparabilité et de remplaçabilité-upgrade

L'insertion d'un critère d'attribution sur les garanties de réparabilité et de remplaçabilité-upgrade permet de se faire une idée de la prise en compte des principes d'éco-conception⁴ par les constructeurs, notamment du fait que leur produit est conçu pour pouvoir être réparé en tout ou partie.

L'objectif est de déployer tous les efforts nécessaires pour prolonger la durée de vie des bornes de recharge, afin d'éviter leur remplacement fréquent (durée de vie estimée : 4 à 5 ans).

Il semble a priori difficile de demander de calculer un pourcentage du nombre de composants qui sont effectivement réparables ou simplement remplaçables au sein d'un équipement électrique constitué de multiples pièces, tel une borne de recharge. Un tel critère s'avère ainsi très difficile à évaluer, et donc à motiver lors de l'attribution.

2 Exemple pour un réseau de recharge public : L'ONG Transport et Environnement prévoit un [taux d'utilisation des bornes](#) à recharge normale (AC) de 2h par jour en 2030, soit moins de 10% du temps. Entre une installation représentant plus de 75% des coûts du projet, et une utilisation de moins 10% du temps, on peut rapidement en conclure qu'une infrastructure surdimensionnée et sous-utilisée est très difficilement rentable. Un défi des infrastructures de recharge est celui d'un taux d'utilisation des points de charge souvent trop faible.

3 Gestion centralisée et smart-charging : répartir la charge selon les besoins (entre utilisateurs), l'heure, la production électrique sur le site propre ou sur le réseau ; optimiser durée de vie des batteries ; prévoir des possibilités de charge lente, semi-rapide et rapide ; limiter l'indisponibilité opérationnelle de l'infrastructure due à la monopolisation des places

4 Prise en compte de toutes les étapes du cycle de vie de l'équipement, de l'extraction des matières premières jusqu'au traitement en fin de vie en passant par la fabrication, le transport, la logistique et l'utilisation.

Nous conseillons donc au pouvoir adjudicateur d'insérer le critère d'attribution suivant :

Clause C.1. Critère d'attribution sur les garanties de réparabilité et de remplaçabilité-upgrade des bornes de recharge

Le soumissionnaire doit prouver par une documentation technique appropriée qu'il a conçu et construit ou qu'il importe ou revend son équipement de telle sorte à permettre une réparation ou un remplacement ou un upgrade et mise à jour logicielle (en fonction des changements technologiques futurs⁵) aisée des éléments constituant celui-ci (carte électronique, connecteurs électriques, câble, prise, boîtier, ...) plutôt qu'un remplacement de l'ensemble de l'équipement si un seul de ses éléments internes est défectueux. Le soumissionnaire sera évalué en fonction de la documentation technique appropriée fournie, ainsi que d'une note concise de deux pages décrivant en détail tous les aspects pris en compte pour faciliter la réparation, le remplacement ou une mise à niveau.

L'évaluation se basera sur la pertinence et l'applicabilité des solutions concrètes mises en œuvre. Ce qui est mentionné dans la note doit être directement applicable au marché concerné.

- 0 points : aucun point ne sera attribué si le soumissionnaire n'apporte aucune solution concrète de sa capacité à permettre la réparation, le remplacement ou la mise à niveau de son équipement.*
- 5 points : Le soumissionnaire se verra attribuer 5 points s'il propose des solutions pour faciliter la réparation, le remplacement ou la mise à niveau. Bien que les propositions soient intéressantes, la description des procédures apporte peu de garanties et d'autres mesures pourraient être mise en avant pour renforcer leur impact et leur applicabilité pour prolonger la durée de vie des bornes.*
- 10 points : le soumissionnaire recevra 10 points s'il fournit des solutions concrètes, bien détaillées, et démontre la faisabilité de la réparation, du remplacement ou de la mise à niveau des éléments spécifiques des bornes de recharge. Il indique la temporalité effectuée pour la maintenance. Une description claire des procédures, des composants modulaires, et des efforts visant à tout faire pour améliorer la durée de vie des bornes sera cruciale pour obtenir ces points ».*

Documents à fournir :

- Une documentation technique appropriée qu'il a conçu et construit ou qu'il importe son équipement de telle sorte à permettre une réparation ou un remplacement ou un upgrade et mise à jour logicielle (en fonction des changements technologiques futurs) aisée des éléments constituant celui-ci (carte électronique, connecteurs électriques, câble, prise, boîtier, ...) plutôt qu'un remplacement de l'ensemble de l'équipement si un seul de ses éléments internes est défectueux ;

-Un document dans lequel il décrit le processus d'intervention en vue de réparer les bornes, notamment :

- Documents de demande d'intervention à fournir par l'adjudicataire ;*
- Les conditions d'intervention sur site ou de reprise de l'équipement ;*
- Les délais de réparation et de remise à disposition ;*
- Les possibilités d'équipement de remplacement mis à disposition le temps de l'intervention.*

⁵ « Leetrofit pour les bornes de recharge : une solution écologique et économique », disponible sur : <https://www.turbo.fr/electriques-hybrides/bornes-electriques-et-innovations/le-retrofit-pour-les-bornes-de-recharge-une-solution-ecologique-et-economique-177576>

5.2. Spécifications techniques sur les emballages et déchets

La gestion continue des déchets d'emballages, du fait de leur impact environnemental considérable, souligne l'importance des marchés publics de fournitures comme un levier majeur pour réduire cet impact.

Dans ce contexte, la Région Wallonne a élaboré un [guide](#) ayant pour but d'aider les acheteurs publics à intégrer des clauses environnementales visant à réduire l'impact environnemental des emballages dans les marchés publics de fournitures⁶.

Cet outil informe sur les différents types d'emballages disponibles et propose des clauses-types visant à réduire l'impact environnemental des emballages dans les achats publics, favorisant ainsi des pratiques plus respectueuses de l'environnement. Ce guide offre ainsi aux pouvoirs publics des outils pour des décisions éclairées lors de l'acquisition de produits emballés.

Pour l'acquisition de bornes de recharge de véhicules électriques, plusieurs clauses destinées à prévenir les emballages et favoriser les matériaux recyclables peuvent être intégrées au cahier des charges :

Clause C.2. Conditions d'exécution - Prévention des emballages

L'adjudicataire minimise les emballages des fournitures faisant l'objet du marché, de manière à n'utiliser que les emballages strictement nécessaires pour garantir leur qualité. Les emballages strictement nécessaires sont ceux qui sont requis pour garantir la sécurité du produit, son intégrité physique et sa qualité pendant toutes les phases du transport et du stockage. Ces emballages sont essentiels pour protéger le produit contre les dommages, la contamination ou d'autres altérations potentielles.

Documents à joindre à l'offre :

Le soumissionnaire joint à son offre, un document dans lequel il décrit la manière dont il procédera pour minimiser et réduire les emballages tout au long l'exécution du marché, au minimum conformément à l'objectif énoncé ci-dessus.

Clause C.3. Spécifications techniques - Recyclabilité des emballages

Les emballages utilisés dans le cadre du présent marché doivent être recyclables et donc détenir le ruban de Möbius ou être certifiés par la norme ISO 18604 (ou équivalent) afin de garantir la recyclabilité de l'emballage. Le soumissionnaire s'engage à ne fournir que des emballages produits dans un mono-matériau afin de favoriser la recyclabilité en facilitant le processus de tri et de recyclage des matériaux à la fin de leur cycle de vie.

L'adjudicataire est responsable de l'élaboration et de la mise en œuvre d'un système efficace de récupération, de tri, et de recyclage des emballages en collaboration avec les parties prenantes concernées. Ce système doit permettre de collecter, trier et acheminer les emballages recyclables vers des installations de recyclage appropriées.

Document à joindre à l'offre :

Le soumissionnaire joint à son offre une attestation de conformité à la norme ISO 18604 ou l'anneau Moebius pour les emballages concernés ou toute preuve de caractéristiques équivalentes.

⁶ « Guide pour l'intégration de clauses visant à réduire l'impact environnemental des emballages dans les marchés publics de fournitures », disponible sur : <https://marchespublics.wallonie.be/files/contributed/Guide%20APR%20impact%20environnemental%20emballages.pdf>

Clause C.4. Spécifications techniques

Emballages en carton issus de forêts gérées durablement

Tous les emballages en carton utilisés dans le cadre du présent marché doivent disposer du label de certification FSC (Forest Stewardship Council) ou PEFC (Programme for the Endorsement of Forest Certification), ou équivalent.

Ces labels garantissent une origine durable des forêts utilisées dans la fabrication du carton, en s'assurant que les pratiques de gestion forestière respectent les normes environnementales et sociales ou que le carton provient de matières recyclées.

Si des emballages en carton sont utilisés pour l'exécution du présent marché, le soumissionnaire ne fournira que des emballages produits dans un mono-matériau de carton. Aucune fine couche de plastique ou autre matériau non recyclable ne pourra être utilisée dans la conception des emballages. Cette mesure vise à favoriser la recyclabilité des emballages en facilitant le processus de tri et de recyclage des matériaux à la fin de leur cycle de vie.

Document à joindre à l'offre :

Le soumissionnaire joint à son offre une attestation de conformité aux labels FSC ou PEFC pour les emballages concernés ou toute preuve de caractéristiques équivalentes.

Clause C.5. Condition d'exécution

Élaboration et mise en œuvre d'un système de récupération des bornes de recharge

L'adjudicataire est responsable de l'élaboration et de la mise en œuvre d'un système efficace de récupération, tri, et recyclage des divers équipements et partie d'équipements qui doivent être remplacés ou qui sont arrivés en fin de vie, en collaboration avec les parties prenantes concernées (pouvoir adjudicateur, installateurs, ...).

Ce système doit permettre de collecter, trier et acheminer les équipements et partie d'équipements vers des installations de reconditionnement, réutilisation, tri et recyclage les plus appropriées.

Document à joindre à l'offre :

Pour chaque borne de recharge faisant l'objet du marché, le soumissionnaire doit indiquer sa destination attendue en cas de remplacement ou de fin de vie (reconditionnement, réutilisation, recyclage).

6. REPRISE DES VÉHICULES EN FIN DE VIE

Lors de l'acquisition de véhicules, il est essentiel d'adopter une approche responsable, notamment en ce qui concerne **la gestion des véhicules en fin de vie**. Une approche consiste à veiller à ce que les véhicules très anciens et polluants en fin de vie ne soient pas réintroduits sur le marché de l'occasion et exportés vers des pays aux normes environnementales plus souples et moins contraignantes.

Cette pratique s'inspire notamment de la politique flamande adoptée en 2021 en la matière, où la « circulaire sur la cession des véhicules de fonction »⁷ impose une obligation de recyclage pour les **véhicules très anciens et polluants**, définit comme suit :

- Véhicules à essence et au GPL : la vente est interdite pour les véhicules ne respectant pas la norme Euro 2 ou inférieure.
- Véhicules diesel : la vente est interdite pour les véhicules ne respectant pas la norme Euro 4 ou inférieure.

La politique flamande exige que les véhicules hors d'usage, notamment ceux avec des dommages irréparables ou des pièces manquantes, soient remis à un centre agréé pour leur dépollution, démontage et destruction. Les véhicules très anciens et polluants sont interdits à la vente et doivent également être recyclés de manière définitive. Ces centres agréés délivrent un certificat de destruction dans un délai de 3 mois, comme spécifié dans les conditions de vente. La liste des centres agréés en Belgique est disponible sur le site web de **Febelauto**⁸.

Cette mesure a été prise par le gouvernement flamand pour lutter contre la délocalisation des émissions de CO2. En retirant définitivement les véhicules polluants de la circulation et en les recyclant de manière responsable, on maximise la récupération des matières premières. En Belgique, le taux de récupération des véhicules atteint 97,6 % en 2022, avec 21,4 % de pièces détachées réutilisées et 72 % de pièces recyclées, ce qui place la Belgique en tête du classement européen.

Cette clause s'applique exclusivement aux marchés impliquant l'acquisition de nouveaux véhicules destinés à remplacer les véhicules de service qui seront retirés du parc automobile du pouvoir adjudicateur.

Clause D.1. Spécification technique (condition d'exécution) :

Obligation de reprises des véhicules polluants en vue du recyclage

Tous les véhicules de service retirés du parc automobile et identifiés comme polluants, selon les critères suivants, seront soumis à une obligation de recyclage :

i. Les véhicules à essence ou au GPL qui ne respectent pas la norme Euro 2 ou une norme inférieure sont considérés comme polluants et doivent être recyclés.

ii. Les véhicules diesel qui ne respectent pas la norme Euro 4 ou une norme inférieure sont considérés comme polluants et doivent être recyclés.

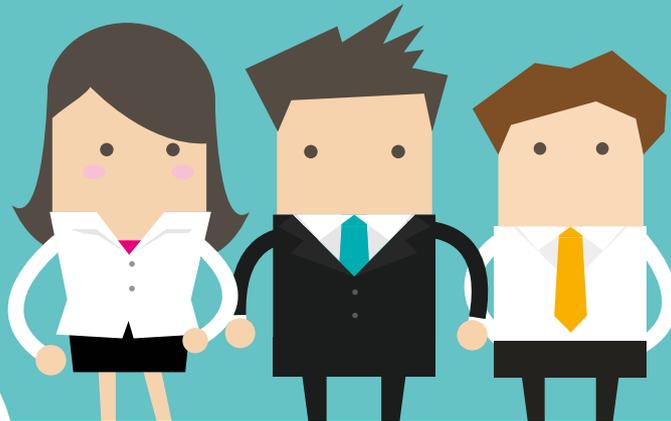
Tout véhicule de service identifié comme polluant et soumis à l'obligation de recyclage doit être déposé dans un centre agréé pour la dépollution, le démontage et la destruction. Le centre agréé délivrera un certificat de destruction dans un délai de 3 à compter de la date de dépôt du véhicule.

Conditions d'exécution :

Les parties conviennent de mettre en place un mécanisme de suivi pour s'assurer de la conformité avec cette clause et de fournir un rapport sur les résultats du recyclage des véhicules de service.

⁷ De omzendbrief KBBJ 2021/ van 16 juli 2021 betreffende de verwerving en vervreemding, gebruik en beheer van dienstvoertuigen.

⁸ Febelauto est l'association belge du secteur de la dépollution automobile et du recyclage des véhicules hors d'usage.



developpementdurable.wallonie.be

Des questions?

marchespublics.responsables@spw.wallonie.be



Éditrice responsable :
Sylvie MARIQUE, Secrétaire générale - SPW
Place Joséphine-Charlotte, 2 - 5100 Namur

Dépôt légal : D/2025/11802/07
ISBN : 978-2-8056-0714-1

Janvier 2025

Publication gratuite