

Personne en charge de la réalisation de l'AMO : Frédéric BAZILLE – Chef de projets « Achats Responsables » - APESA		Référence fiche suivi AMO APESA > N° 003 Ouverture : 17/10/13
Intitulé du marché : « DSP – Réseau Routier Régional »		
Direction en charge du marché/prescripteur : Direction des Infrastructures et des Transports		Personnes contactées/rencontrées dans le cadre de la préparation du marché : -
<u>Etapas de l'AMO envisagées :</u> >> <u>Option complémentaire :</u> >>		<u>Planning prévisionnel de préparation du marché :</u>

Contenu de la fiche suivi AMO
1 AMO « analyse du mémo relatif aux clauses sociales et environnementales » 1 – 1 >> Analyse du mémo et point d'attention 1 – 2 >> Propositions de pistes pour la rédaction du dossier de consultation des entreprises 1 – 3 >> Ressources techniques complémentaires

1 **AMO « analyse du mémo relatif aux clauses sociales et environnementales »**

1 – 1 >> Analyse du mémo et points d'attention

a) Le contexte réglementaire va dans le sens d'une meilleure prise en compte des enjeux environnementaux pour les prestations de transports de voyageurs. **N'hésitez pas à légitimer votre approche en rappelant l'Article L1431-3 du Code des Transports** qui précise : « *Toute personne qui commercialise ou organise une prestation de transport de personnes, de marchandises ou de déménagement doit fournir au bénéficiaire de la prestation une information relative à la quantité de dioxyde de carbone émise par le ou les modes de transport utilisés pour réaliser cette prestation* ». Cette obligation d'information à laquelle sont soumis les prestataires de transports découle de l'Ordonnance n° 2011-204 du 24 février 2011 - Article 2.

b) Conformément à une approche « cycle de vie » de nos marchés, soulignons que les principaux enjeux environnementaux liés à une DSP de transports régionaux de voyageurs vont être les impacts générés par les véhicules lors de la réalisation des différents circuits desservis...

L'approche que vous proposez dans votre mémo est donc toute-à-fait pertinente :

-Formation des chauffeurs

-Questionnement technique autour des véhicules (normes EURO)

>> A compléter par un questionnement ou des exigences autour de la manière dont la prestation et les moyens mis en œuvre sont gérés (par exemple à travers une définition préalable des types de véhicules utilisés en fonction des différents types de circuits

desservis). La prise en compte de cet aspect management se traduit notamment à travers ce que vous proposez en fin de note mémo avec la « clause à portée d'ordre général ».

MAIS ATTENTION : dans l'analyse des offres que vous serez amenés à réaliser, les démarches ISO 14001 présentées par les entreprises pourront être valorisées car porteuses de garanties sur les méthodes des entreprises, évaluées objectivement par audits. Je souligne cependant qu'une démarche ISO 14001 vous garantira une gestion de qualité de l'entreprise (qualité, sécurité, environnement) mais pas forcément sur les biens et services qu'elle produit. **Si l'ISO 14001 fait parti des cadres sur lesquels vous souhaitez vous appuyer, il sera alors important de citer des points précis liés à la prestation que vous souhaitez acheter :**

- Suivi de l'entretien des véhicules et gestion des effluents par exemple

En revanche, évitons de questionner les entreprises sur leurs consommations de papiers (éloigné de l'objet du marché, et poste à faible impact environnemental au regard du service qui vous est vendu...).

Plutôt que de mentionner une certification type ISO 14001, appuyons-nous plutôt sur une certification/Démarche de garantie par rapport au métier de vos prestataires ciblés.

- c) Concernant les garanties « métier et management » des entreprises candidates. Il est plus pertinent et plus conforme aux principes de la commande publique (notamment le lien avec l'objet du marché) de questionner les entreprises au regard d'un référentiel technique spécifique au métier ciblé. Ainsi, nous portons à votre connaissance la démarche nationale portée par l'ADEME « **Objectif CO2, les transporteurs s'engagent** ».

4 axes stratégiques sont déclinés en actions techniques par cette campagne nationale afin de limiter les enjeux environnementaux des prestations de transports de voyageurs :

- Véhicules
- Carburant
- Conducteurs
- Management

Ces actions sont autant de sources d'inspiration pour préciser soit les spécifications techniques de votre CCTP soit pour définir des critères (ou sous-critères) de choix des offres en fonction du mode d'intégration des enjeux environnementaux à vos documents de consultation.

Pour l'axe « véhicules », citons par exemple :

- *L'adaptation de la flotte de véhicules au contexte d'utilisation*
- *Le bridage des véhicules*
- *L'utilisation de lubrifiants moteurs à économie d'énergie*
- *L'optimisation des consommations liées aux services aux passagers*
- *L'amélioration de la maintenance des véhicules (hors pneumatiques)*
- *La gestion du parc de pneumatiques*
- *L'optimisation du système de gestion de la température de l'habitacle*
- *L'allègement véhicule*

- d) **La future « clause de portée général » en fin de mémo pourrait être reformulée ainsi :**

Conserver le chapitre : « *Le respect des émissions industrielles de toutes natures, la préservation des ressources naturelles, la maîtrise des consommations énergétiques et la gestion des déchets sont aujourd’hui les éléments principaux de la sauvegarde de notre environnement* ».

Compléter par : « Dans le contexte de mise en application de l’obligation d’information relative à la quantité de dioxyde de carbone émise par le ou les modes de transport utilisés pour réaliser cette prestation, conformément à l’**Article L1431-3 du Code des Transports**, le délégataire portera son attention à l’amélioration continue des performances environnementales des prestations de transports routiers de voyageurs assurées. Cette politique volontariste en matière de protection de l’environnement pourra notamment viser 4 axes :

- **L’amélioration des performances des véhicules utilisés pour assurer la prestation**
- **La maîtrise/diminution des consommations de carburant**
- **La formation des conducteurs**
- **L’amélioration du management de la prestation**

e) **Suivi de l’exécution de la prestation**

Les Documents de Consultations des Entreprises doivent préciser les modalités de contrôle de l’exécution de la prestation, conformément aux engagements environnementaux et sociaux. Pour faciliter cela, il est nécessaire que les objectifs mentionnés (tant au niveau du CCTP, qu’au niveau des critères) soient objectivement vérifiables (ceci afin notamment, lors de la sélection des offres, de respecter les principes de la commande publique. Ici, l’égalité de traitement des candidats). Vos objectifs en termes de performances environnementales seront donc retranscrits sous forme de spécifications techniques ou sous-critères de choix qui permettront d’établir la base d’évaluation des prestations.

Exemple de spécifications techniques relatives aux véhicules :

>> Le titulaire proposera autant que faire se peut des véhicules dont la consommation de carburant est réduite. Il devra préciser dans son offre la consommation des différents véhicules dédiés à l’exécution du présent marché

>> version 1 > Le titulaire proposera tant que faire se peut un des véhicules peu polluants, il devra présenter un état récapitulatif des niveaux de pollution des différents véhicules dédiés à l’exécution des prestations (véhicules équivalents normes Euro II, Euro III, Euro IV, Euro V, autres...) ainsi que des types de motorisation des véhicules utilisés

>> version 2 > en fonction de la maturité de l’offre disponible: le titulaire devra utiliser exclusivement, pour l’exécution de ce marché des véhicules répondant au minimum aux exigences de la norme Euro III ou équivalent et présenter un état récapitulatif des niveaux de pollution des différents véhicules dédiés à l’exécution des prestations (véhicules équivalents Euro IV, Euro V, autres...)

>> Le titulaire devra présenter un état récapitulatif des différentes motorisations (électrique, hybride, GNV...) des différents véhicules proposés pour l’exécution des prestations. Une attention particulière sera apportée pour que les types de véhicules proposés soient les plus adaptés aux prestations ciblées (circulation urbaine/rurale...)

>> Le titulaire devra assurer un programme de formation des conducteurs à la conduite douce

>> Le titulaire devra utiliser autant que faire se peut (ou « devra » en fonction de la maturité de l’offre en région MP) des véhicules répondant aux exigences de la directive 2007/24/CE concernant le niveau sonore admissible et le dispositif d’échappement des véhicules à moteur

f) **Concernant la « clause sociale »**

Aujourd'hui le contexte législatif est mûr pour l'intégration des clauses sociales dans les DSP. Pour preuve la publication en 2012 d'un guide relatif aux clauses sociales dans les partenariats public-privé – publié en 2012 par l'Observatoire Economique de l'Achat Public (Direction des Affaires Juridiques - Ministère de l'Economie).

Exemple de contenus du guide : modalités de calcul préalable du volume d'heures d'insertion pouvant être dégagé sur un marché de prestation de services :

L'un des moyens permettant de déterminer le nombre d'heures de main d'œuvre réservée à l'insertion est le suivant : déterminer dans le coût estimé du contrat prévu la part de cette dépense qui sera consacrée à la main d'œuvre puis à l'exécution de la clause // puis convertir cette somme en heure de travail à partir d'une évaluation forfaitaire du coût chargé (charges sociales incluses) de l'heure de travail d'un salarié.

Exemples chiffrés :

Contrat de services d'1M€ HT : un taux moyen de 50% de main d'œuvre peut être retenu, soit 500 000 euros :

- si le taux d'insertion est fixé par le maître d'ouvrage à 10%, on évalue l'effort d'insertion à $500\ 000 \times 10/100 = 50\ 000$ euros.

Selon les métiers concernés, le taux horaire salarial toutes charges comprises peut varier. Avec l'hypothèse d'un coût moyen de 25 euros l'heure charges comprises, on estime le nombre d'heures d'insertion susceptible d'être demandé à l'entreprise, par le calcul suivant : $50\ 000/25 = 2\ 000$ heures, soit pratiquement 1,5 équivalent temps plein.

- si le taux d'insertion est fixé par le maître d'ouvrage à 5%, l'effort d'insertion est de 25 000 euros, soit un nombre d'heures d'insertion équivalentes à 1000 heures.

Dans la plupart des marchés de travaux publics et certains marchés de bâtiment, le taux moyen de 30% de main d'œuvre peut être retenu, soit, pour un marché de 10M€ HT, un montant de 3 000 000 €.

- si le taux d'insertion est fixé par la puissance publique à 10%, on évalue l'effort d'insertion à $3\ 000\ 000 \times 10/100 = 300\ 000$ euros.

Selon les métiers concernés, le taux horaire salarial toutes charges comprises peut varier. Avec l'hypothèse d'un coût moyen de 35 euros l'heure charges comprises, on estime le nombre d'heures d'insertion susceptible d'être demandé à l'entreprise, par le calcul suivant : $300\ 000/35 = 8\ 570$ heures.

- si le taux d'insertion est fixé par le maître d'ouvrage à 5%, l'effort d'insertion est de 150 000 euros, soit un nombre d'heures d'insertion équivalentes à 4280 heures.

Appuyer-vous sur les acteurs en charge du suivi des dispositifs d'insertion par l'activité économique (les « facilitateurs ») mobilisables pour ces corps de métiers spécifiques (chauffeurs, entretien véhicules).

Parmi ces acteurs ressources avec qui le volet social de la DSP pourrait être préparé, citons par exemple :

- Les PLIE (Plans Locaux pour l'Insertion et l'Emploi)
- Les Maisons de l'Emploi
- Pôle Emploi
- Les Missions Locales

-Les réseaux spécialisés. Exemple de l'ADEPES en Midi-Pyrénées (Agence de Développement et de Promotion de l'Economie Solidaire en Midi-Pyrénées) <http://www.adepes.org/>

1 – 2 >> Ressources techniques complémentaires

Conformément à une approche « cycle de vie » de nos marchés, soulignons que les principaux enjeux environnementaux liés à une DSP de transports régionaux de voyageurs vont être les impacts générés par les véhicules lors de la réalisation des différents circuits desservis. Pour les limiter ces impacts, les dossiers de consultation devront amener à évaluer les entreprises candidates au regard des plus values techniques proposées en réponse à ces enjeux (que ce soit au niveau du Cahier des Clauses Techniques Particulières ou des Critères de Choix des Offres).

Pour faciliter les travaux, soulignons l'intérêt de la campagne nationale pilotée par l'ADEME « Objectif CO₂, les transporteurs s'engagent » (fournissant la garantie d'un portage par les pouvoirs publics et donc de l'objectivité de l'approche).



A consulter : Le référentiel de présentation des « fiches actions » associées à la charte d'engagement de réduction des émissions de CO₂

Ce document présente de façon détaillée l'ensemble des actions techniques devant permettre aux entreprises assurant du transport de voyageurs de diminuer leurs impacts environnementaux.

4 axes stratégiques déclinés en actions techniques sont proposés dans cette campagne nationale :

- Véhicules
- Carburant
- Conducteurs
- Management