

# Acquisitions publiques: la protection du climat ne doit pas être un critère alibi

Swiss Recycling est l'association faitière des organisations de recyclage suisses, mais elle offre également des prestations de conseil aux communes, en particulier dans le cadre des marchés publics de la collecte des déchets. En janvier, lors du congrès du recyclage, elle a présenté son modèle métrique de calculs de valeur ajoutée environnementale des propulsions alternatives dans les prestations de service ou au moment de l'acquisition d'un nouveau véhicule. Elle donne ici quelques précisions pratiques.

**Forum Déchets:** Comment les communes peuvent-elles favoriser telle ou telle propulsion particulière pour une prestation de collecte des déchets ou pour l'acquisition d'un véhicule?

**Ueli Maass:** Dans notre exemple (voir tableau ci-dessous), on comprend que le critère «Environnement» doit peser assez lourd dans la balance pour ne plus être un alibi, mais il doit aussi se rapprocher de la réalité. Les échelles ordinales – pour lesquelles on donne des points forfaitaires par seuil et par domaine – manquent de pertinence. Elles sont à remplacer par un modèle métrique, qui a l'avantage de noter les performances de manière linéaire sur la base de différentes propulsions proposées et des distances parcourues par chaque fournisseur pour une quantité de déchets

donnée. On obtient alors une évaluation environnementale précise. Bien sûr, elle sera significative seulement si l'on prévoit de lui donner un poids suffisant par rapport au prix. Ainsi, le fournisseur qui met en service un camion plus cher, mais plus écologique se verra attribuer davantage de points pour le critère «Environnement». Les communes labellisées «Cité de l'énergie» ont par exemple toute latitude pour favoriser les moteurs alternatifs.

**FD:** Est-il facile d'obtenir les données environnementales pour chaque propulsion?

**UM:** Afin d'éviter les contestations, mieux vaut s'assurer de la fiabilité des données utilisées dans les évaluations. Il existe plusieurs sources neutres et reconnues, en particulier Ecoinvent et IPCC, qui permettent de calculer les unités de charge écologique (UCE) et les équivalents CO<sub>2</sub>. Comme les données disponibles sont souvent brutes, nous collaborons avec un bureau spécialisé qui les agrège avant que

nous les intégrions à notre modèle. Non spécifiée dans notre exemple, la propulsion au biogaz est un peu meilleure qu'au gaz naturel, mais moins bonne qu'à l'hydrogène ou à l'électricité. Le modèle varie également en fonction de l'origine de l'énergie primaire prévue (marché suisse, électricité verte, installation de méthanisation, etc.).

**FD:** Quand les communes doivent-elles décider de changer de mode de propulsion?

**UM:** Je dirais: à la première occasion possible, bien qu'il serait exagéré de mettre fin prématurément à des contrats de service. La commune doit aussi chercher des fournisseurs potentiels dans sa région. On notera l'existence d'autres domaines d'action avec des leviers encore plus efficaces en matière d'économies de CO<sub>2</sub>, en particulier l'isolation des bâtiments ou le développement des énergies renouvelables. Mon avis est moins nuancé pour les communes qui possèdent des camions. Lors d'une future nouvelle acquisition, elles devront s'engager dans cette voie. En planifiant dès à présent, elles ont de meilleures chances d'y arriver, car on n'achète plus un camion en 6 mois, mais plutôt 18 ou 24... Les communes s'assureront aussi que le compte de financement spécial alimenté par les taxes sur les déchets suffira à l'achat d'un nouveau véhicule actuellement encore de l'ordre de deux fois plus cher qu'un camion diesel. La bonne nouvelle est que les valeurs d'expérience du TCO<sup>1</sup> des véhicules à propulsion alternative justifient la prise en compte d'une durée d'amortissement plus longue, qui relativise l'investissement initial. En raison d'une usure plus faible, il est raisonnable de faire l'hypothèse que les moteurs à propulsion électrique et hydrogène resteront en service plus longtemps.

<sup>1</sup> Le TCO (*total cost of ownership* en anglais, ou « coût total d'acquisition » en français) est le calcul du coût réel (achat, utilisation, gestion et élimination) au-delà du simple prix d'achat.

## Modèle\* d'adjudication E&L (environnement et logistique)

Propulsion	Electrique_Eco	Hydrogène_Eco	GNC_6	Diesel_6
Prestataire	Prestataire 1	Prestataire 2	Prestataire 3	Prestataire 4
CO <sub>2</sub> en 5 ans	7 013	10 310	20 184	26 164
Points	45	38	17	4
	100 %	147 %	288 %	373 %
	Electrique_Eco	Hydrogène_Eco	GNC_6	Diesel_6
Unité	Prestataire 1	Prestataire 2	Prestataire 3	Prestataire 4
CHF par tonne	120	125	100	90
CHF en 5 ans	300 000	312 500	250 000	225 000
Points	18	12	43	55
	133 %	139 %	111 %	100 %
<b>Critères (Points max.)</b>	<b>Prestataire 1</b>	<b>Prestataire 2</b>	<b>Prestataire 3</b>	<b>Prestataire 4</b>
Prix (55)	18	12	43	55
Environnement (45)	45	38	17	4
<b>Total (100)</b>	<b>63</b>	<b>50</b>	<b>60</b>	<b>59</b>
<b>Rang</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>3</b>

\* Pour 500 tonnes annuelles d'ordures ménagères collectées une fois par semaine sur un parcours de 80 km en moyenne (y compris trajets à l'UIOM et aller-retour au garage).

L'exposé et les détails de cet exemple basé sur les valeurs moyennes issues de projets concrets sont disponibles (aussi en français) sur [www.congresrecyclage.ch/presentations-2022](http://www.congresrecyclage.ch/presentations-2022).

Propos recueillis auprès de **Ueli Maass**, responsable du secteur d'activité Recycling Check-Up, [www.swissrecycling.ch](http://www.swissrecycling.ch)