

L'intégration des critères environnementaux dans les marchés de travaux

Le cas de la rocade de Bordeaux

**La route durable ou
« comment atténuer les
changements climatiques »**

Journée CNFPT du 18 octobre

Laurent SERRUS - DREAL

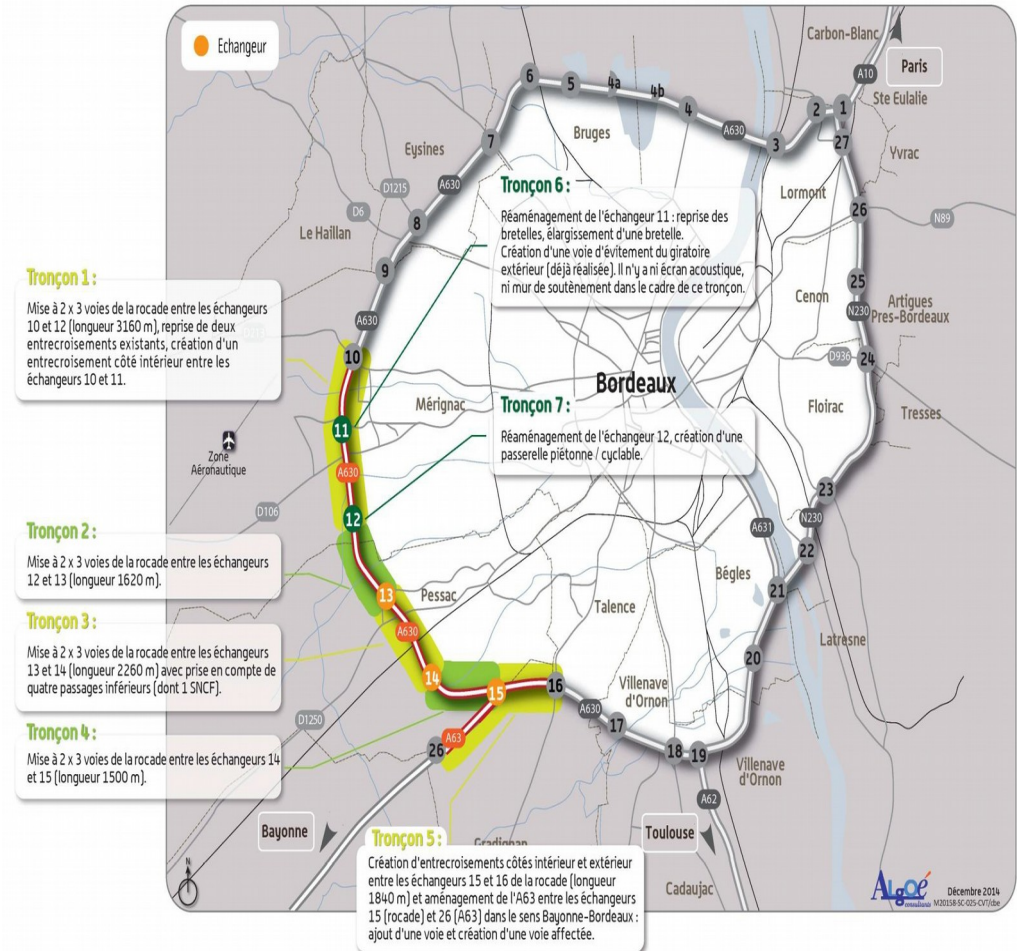


©Thierry Degen / DREAL ALPC



La mise à 2x3 voies de la rocade de Bordeaux

- Mise en œuvre sur 4 marchés TACES
- Montant total des 4 marchés : 80 M€
- Premier appel d'offre en 2011, travaux en 2012-14
- Bilan du calcul de la prime en 2016



Réduction des impacts en phase chantier sur la consommation de matières premières et d'énergie

- Recherche d'optimisation en phases d'études
- Critère environnemental dans l'analyse des offres :
 - Prix : 70 %
 - Note technique : 15 %
 - Note environnementale : 15 % sur 4 critères, GES, consommation d'énergie, d'eau et de ressources naturelles non renouvelables
- Contractualiser les engagements/performances
 - Un impératif : pouvoir vérifier
 - Un système de primes / pénalités



La méthode

- Définir le périmètre
 - Les terrassements, la couche de forme et les chaussées
 - Mais pas l'assainissement et les équipements : poids environnemental du béton écrasant les comparaisons
 - Les postes de fabrication et de transport
 - Mais pas celui de la mise en œuvre : trop difficile à prévoir, à suivre et à gérer notamment pour les terrassements
- Un outil : l'éco-comparateur SEVE sauf pour les ressources non renouvelables (calcul basé sur le coût)
- Une assistance du Cerema pour la méthode, l'analyse des offres et le calcul de la prime/pénalité

Le système de prime / pénalité

- A la fin des travaux recalcul de la note environnementale sur la base de ce qui a été réalisé
- Un impact moindre : une prime / Un impact plus fort : une pénalité
- Une comparaison sur la base de quantités « théoriques » fixées à l'avance
- Un montant non borné – vigilance sur les risques d'un montant très important (simulation de sensibilité en amont)



Les paramètres les plus significatifs

- Le lieu de provenance des matériaux
- Leur mode de transport
- Des variantes ou optimisation sur les couches de forme, mais à performance équivalente
- Des optimisations sur la structure de chaussées, mais à performance équivalente



Quels impacts ?

- Pour le MOA : une phase chantier avec un impact environnemental moindre, mais influence à la marge
- Pour le MOE : une exigence supplémentaire avec la vérification de la provenance des matériaux et leur mode de transport
- Pour l'entreprise :
 - en phase d'appel d'offre : un travail plus important sur la nature, la provenance et le transport des matériaux et produits
 - en phase travaux : une inconnue sur le calcul de la prime/pénalité en cas de modification par rapport aux conditions de l'offre

