INSTITUT FÉDÉRAL POUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE

ACTUALISATION DU GUIDE FÉDÉRAL POUR LES ACHATS DURABLES

LOGISTIQUE ET TRANSPORT (2024)

1. CHAMP D'APPLICATION

La logistique et le transport sont intrinsèquement liés au sein de la chaîne d'approvisionnement. La **logistique** englobe l'ensemble des opérations liées à la gestion des flux de marchandises, incluant la gestion des stocks, des entrepôts et la planification des expéditions. Quant au **transport**, il constitue une composante clé de la logistique, assurant le déplacement physique des marchandises via divers modes de transport, qu'ils soient **routiers, ferroviaires, maritimes, aériens ou de vélos de livraison**. Le choix du mode de transport dépend de plusieurs facteurs comme le coût, la distance, la nature des produits (périssables, volumineux, fragiles) et le temps de livraison.

Cette fiche inclut aussi bien le transport de marchandises lors d'un achat de fournitures que le transport de passagers lors d'un achat de services. Elle est donc destinée à être intégrée, de manière transversale, dans la politique d'achat de chaque acheteur public visant à se procurer des biens et des services.

2. RISQUES

2.1. DROITS HUMAINS : ÉLEVÉ

Selon le MVO Risico Checker[1], le secteur de la logistique et du transport est confronté à de nombreux défis qui mettent en péril les droits humains des travailleuses et des travailleurs :

- Le secteur est régulièrement le théâtre de cas de travail forcé et de trafic d'êtres humains. Ces pratiques visent fréquemment des populations vulnérables, telles que les femmes, les enfants et les travailleuses et travailleurs migrants, soumis à des conditions de vie dégradantes. Bien que le travail des enfants ne soit pas pratiqué dans notre pays, la Belgique[2] s'engage activement, par divers moyens, à lutter contre ce fléau à l'échelle mondiale.

- La migration de la main-d'œuvre et, en particulier, l'exploitation des travailleuses et des travailleurs migrants, les expose à des conditions de travail précaires et accentue leur vulnérabilité, souvent en raison de pratiques de recrutement abusives et de la confiscation de documents, restreignant leur liberté de quitter leur emploi.

- Les modalités de travail sont marquées par des bas salaires, où certain·es travailleuses/travailleurs ne reçoivent pas le salaire minimum légal, ainsi que par des horaires irréguliers et des périodes prolongées sans repos adéquat, accroissant la précarité

[1] https://www.mvorisicochecker.nl/en/risk-check-result/pdf/9d5a95ed-d18a-4f7a-a67b-4ad24fe4beff
[2] https://diplomatie.belgium.be/fr/politique/themes-politiques/sous-la-loupe/la-belgique-oeuvre-pour-un-monde-sans-travail-des-enfants

et le déséquilibre dans la vie privée-professionnelle des travailleuses/travailleurs. Le recours élevé tant aux contrats intérimaires qu'aux contrats à durée déterminée dans les entrepôts engendre également une instabilité financière et un taux de rotation élevé du personnel.

- Les activités de logistique et de transport exercent une influence négative sur la santé des communautés locales, notamment en raison du bruit généré par les infrastructures logistiques. Plus de 18 millions de personnes en Europe[3] en subissent les conséquences, qui incluent des troubles du sommeil, de l'irritabilité et des risques accrus de problèmes cardiovasculaires.

Par ailleurs, la santé et la sécurité de la main d'œuvre du secteur de la logistique et du transport est impactée [4] par un taux élevé d'accidents du travail, des troubles musculosquelettiques résultant de tâches mobiles ou physiques répétitives, ainsi que par une intensification du travail qui accroît le stress et la fatigue en raison de l'introduction de nouvelles technologies.

De manière générale, le recours massif à des sous-traitants présente des risques supplémentaires, car il est plus difficile de surveiller les conditions de travail et les pratiques en matière de droits humains chez ces fournisseurs. Ces risques exigent l'instauration, par les entreprises du secteur, de politiques rigoureuses de respect des droits humains et l'adhésion aux principes directeurs de l'OCDE (Organisation de Coopération et de Développement Économiques) et de l'UN (Nations Unies), afin d'améliorer la transparence et les pratiques éthiques au sein de leur chaîne d'approvisionnement.

2.2. ENVIRONNEMENT : ÉLEVÉ

La logistique dans son ensemble, de l'approvisionnement à la distribution, tient une grande part de responsabilité dans le réchauffement climatique. Ses impacts sont variés et concernent[5] principalement les émissions de gaz à effet de serre du transport, la consommation d'énergie lors de l'entreposage et la production de déchets pour les emballages.

Chaque mode de transport présente[6] des impacts environnementaux dont l'intensité fluctue, allant de faibles à significatifs :

- **Transport routier**. Les véhicules à moteur thermique, comme les voitures et les camions, émettent des quantités importantes de CO_2 et de polluants atmosphériques, notamment des oxydes d'azote (NOx) et des particules fines (PM). Ces émissions contribuent au réchauffement climatique et à la dégradation de la qualité de l'air. De plus, le transport routier est une des principales sources de pollution sonore, surtout dans les zones urbaines.

- **Transport ferroviaire**. Le transport par train, en particulier les réseaux électrifiés, génère bien moins d'émissions de CO_2 par passager ou tonne-kilomètre que le transport routier ou aérien. Cependant, il peut indirectement contribuer aux émissions si l'électricité utilisée provient de sources non renouvelables. La construction de voies ferroviaires, même si elle

[3] https://www.inrs.fr/dms/inrs/CataloguePapier/HST/TI-DO-37/do37.pdf
[4] Ibidem.
[5] https://www.supplychaininfo.eu/dossier-logistique/comment-combiner-logistique-developpement-durable/
[6] https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/d8a8fbfe-32b4-11ef-a61b-01aa75ed71a1

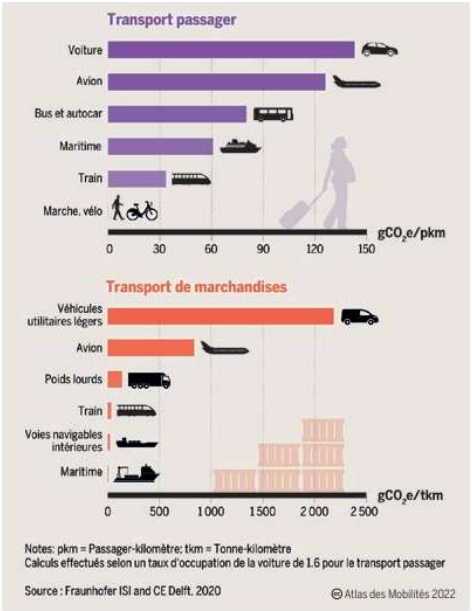
occupe moins d'espace que les routes, peut fragmenter les écosystèmes naturels et perturber les habitats.

- **Transport maritime**. Les navires, souvent alimentés par des carburants lourds, émettent des polluants atmosphériques comme le soufre et les NOx, affectant ainsi la qualité de l'air. De plus, les eaux de ballast et les risques de déversement de carburant peuvent nuire aux écosystèmes marins. Bien que le transport maritime soit efficace pour les longues distances et les cargaisons lourdes, il reste une source importante d'émissions de gaz à effet de serre.

- **Transport aérien**. L'aviation est l'un des modes de transport les plus polluants par unité de passager-kilomètre, avec des émissions élevées de CO_2 et d'autres gaz qui impactent les couches supérieures de l'atmosphère. Les avions produisent également un bruit important lors des phases de décollage et d'atterrissage, ce qui affecte les zones résidentielles proches des aéroports.

De manière générale, la dualité entre les combustibles fossiles et les transports électriques soulève des questions importantes. Bien que les véhicules électriques ne constituent pas[7] une solution miracle, ils s'inscrivent dans un éventail de stratégies visant à décarboner la mobilité. Par exemple, en comparaison avec une voiture thermique, la voiture électrique présente un bilan carbone initial plus élevé en raison de l'impact de la fabrication des batteries. Cependant, sur l'ensemble de son cycle de vie, elle génère moins d'émissions de gaz à effet de serre.

Comme l'illustre la figure ci-joint, provenant de l'Atlas des Mobilités (2022), le transport routier et aérien génèrent les émissions moyennes de gaz à effet de serre les plus élevées, tant pour le transport de passagers que pour celui des marchandises.



En Belgique[8], la voiture domine le *transport de passagers*, représentant 81 % des kilomètres parcourus, avec une moyenne de 1,14 voiture par famille, principalement au diesel ou à l'essence. Ces véhicules génèrent d'importantes émissions de CO_2, contribuant au réchauffement climatique, et polluent l'air avec des oxydes d'azote et des particules fines, entraînant des problèmes respiratoires. L'espace public est largement occupé par les infrastructures routières. La densité du réseau routier nuit aussi à la biodiversité, causant la mort de millions d'animaux chaque année.

[7] https://www.ecoconso.be/fr/content/la-voiture-electrique-est-elle-ecologique
[8] https://climatechallenge.be/fr/themes/transport#nos-moyens-de-transport

3. MATURITÉ DU MARCHÉ

3.1. RÈGLEMENT EUROPÉEN : ÉLEVÉ

La Commission européenne propose[9] aujourd'hui, au moment de la rédaction de cette fiche en mars 2025, des mesures visant à rendre le transport de marchandises plus efficace et plus durable, en améliorant la gestion des infrastructures ferroviaires, en offrant des incitations plus fortes pour les camions à faibles émissions et en améliorant les informations sur les émissions de gaz à effet de serre du transport de marchandises. L'objectif est[10] d'accroître l'efficacité du secteur, en l'aidant à contribuer à l'objectif de réduction des émissions dues au transport de 90 % d'ici 2050, tel que défini dans le pacte vert pour l'Europe.

En vue d'atteindre cet objectif, le paquet « Fit for 55 »[11] de l'Union européenne vise à réviser le cadre législatif, dont celui du secteur des transports. Il propose l'extension du système d'échange de quotas d'émission au transport maritime, l'instauration d'un système pour le transport routier, la réduction drastique des normes d'émission de CO_2 pour les voitures et camionnettes, et la suppression des exonérations fiscales pour les combustibles fossiles dans le transport aérien et maritime. Ces initiatives s'inscrivent dans une stratégie de mobilité durable et intelligente[12], comprenant 82 mesures pour des flottes et infrastructures plus vertes, l'augmentation de l'utilisation de modes de transport durables, l'innovation et la numérisation du système de transport, ainsi que l'amélioration de la sécurité, de l'accessibilité et des coûts.

Dans le même ordre d'idée, la Directive 2019/1161[13] sur les véhicules propres promeut l'utilisation de véhicules moins polluants pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et améliorer la qualité de l'air en Europe. Elle fait partie des initiatives de l'UE pour atteindre la neutralité carbone d'ici 2050 et s'applique aux voitures, camionnettes, camions et autobus lorsqu'ils sont notamment acquis via des contrats de services pour les services publics de transport routier.

Au moment de la rédaction de cette fiche en mars 2025, une proposition[14] modifiant la Directive 92/106/CEE[15], établissant un cadre de soutien pour le transport intermodal de marchandises, ainsi que le Règlement 2020/1056[16], est en cours d'analyse.

3.2. RÈGLEMENT BELGE : ÉLEVÉ

En Belgique, cette Directive 2019/116 sur les véhicules propres est transposée dans 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. Elle a également servi de cadre, pour le gouvernement fédéral,[17] concernant l'acquisition (achat, location-vente, location et leasing) de véhicules propres (sans émissions) immatriculés en Belgique.

---

9 https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/attachment/875666/Factsheet_on%20Greening%20Freight.pdf

10 https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/green-deal-greening-freight-more-economic-gain-less-environmental-impact-2023-07-11_en

11 https://www.consilium.europa.eu/fr/policies/green-deal/fit-for-55/

12 https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0789&

13 https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A32019L1161

14 https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TRAN-DT-759727_FR.pdf

15 https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=celex%3A31992L0106

16 https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=CELEX%3A32020R1056

17 https://etaamb.openjustice.be/fr/circulaire_n2023041517.html

Des initiatives se déclinent également dans chaque région. En parallèle du plan Good Move[18], la Région de Bruxelles-Capitale a lancé en avril 2023 le Green Deal Logistique Urbaine[19], visant à accélérer la transition du secteur de la logistique vers une mobilité moins polluante.

Le Décret du 16 juillet 2021[20] en Flandre vise à transposer partiellement la Directive européenne 2014/94/UE[21], qui encourage le développement d'infrastructures pour les carburants alternatifs (électricité, hydrogène, gaz naturel, etc.). Il encadre les initiatives régionales pour promouvoir les véhicules à faibles émissions, notamment en harmonisant les normes techniques et en soutenant la transition énergétique dans le secteur des transports. La Flandre a également lancé en 2019 le Green Deal Logistique Urbaine Durable[22] afin de promouvoir un approvisionnement efficace et sans émissions, ainsi qu'en 2021 le Green Deal Mobilité Partagé[23] de sorte à réduire les moyens de transport privés et à augmenter ceux partagés. La Flandre a également adopté une nouvelle vision[24] pour l'avenir de la mobilité d'ici 2040, car elle souhaite que la mobilité et l'organisation spatiale garantissent une connectivité et une accessibilité maximales de manière durable et sûre, et adaptées à toutes les personnes et entreprises.

Il en est de même avec la Wallonie qui propose une vision globale de la mobilité pour 2030, centrée sur le transfert modal et la réduction des impacts environnementaux, avec un volet destiné à la mobilité des personnes[25] et un autre à la mobilité des marchandises[26].

3.3. CIRCULARITÉ : ÉLEVÉ

Il existe de nombreuses initiatives circulaires[27] dans le secteur de la logistique et du transport :

- *L'emplacement et la gestion des stocks*. L'optimisation énergétique des locaux est un facteur clé pour réduire l'empreinte écologique. Cela peut inclure l'adoption d'énergies renouvelables et la collecte des eaux pluviales. Des certifications telles que Breeam et HQE permettent d'évaluer l'efficacité énergétique des bâtiments. De plus, le choix stratégique de l'emplacement des plateformes peut influencer les émissions de gaz à effet de serre. La gestion des stocks nécessite également une attention particulière. La rationalisation des espaces et l'automatisation des flux logistiques contribuent non seulement à des économies de coûts, mais aussi à une réduction de l'impact environnemental.

- *La distribution et le transport*. Plusieurs stratégies peuvent être mises en œuvre comme maximiser le taux de remplissage des véhicules et planifier les itinéraires pour éviter les retours à vide. Adopter un transport combiné, en utilisant des modes moins polluants comme le fluvial ou le ferroviaire pour les longues distances, contribue également à minimiser l'impact environnemental. Opter pour la location de véhicules plutôt que l'achat permet de collaborer avec des prestataires qui valorisent les transports en fin de vie. De

[18] https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/good-move
[19] https://environnement.brussels/pro/nos-actions/projets-et-resultats/green-deal-pour-une-logistique-basses-emissions
[20] https://vlex.be/vid/decret-relatif-aux-vehicules-875107812
[21] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0094&from=EN
[22] https://omgeving.vlaanderen.be/nl/007-duurzame-stedelijke-logistiek
[23] https://omgeving.vlaanderen.be/nl/001-gedeelde-mobiliteit
[24] https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1645112287/Vlaamse_mobiliteitsvisie_2040_DEF_kospcu.pdf
[25] https://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/politiques%20de%20mobilit%c3%a9/SRM_PERSONNES_2019.pdf
[26] https://mobilite.wallonie.be/files/politiques-mobilite/SRM-marchandises-2020.pdf
[27] https://www.supplychaininfo.eu/dossier-logistique/comment-combiner-logistique-developpement-durable/

plus, former le personnel à l'écoconduite peut réduire la consommation de carburant et améliorer la sécurité.

3.4. ÉCONOMIE SOCIALE : MOYEN

En Belgique, plusieurs entreprises de l'économie sociale jouent un rôle dans les divers maillons de la chaîne d'approvisionnement, notamment dans la logistique et le transport.

- À Bruxelles, 13 sont référencées sous le domaine d'activité « mobilité » : https://economie-emploi.brussels/entreprises-sociales-recherche

- En Flandre, 9 sont référencées sous le domaine d'activité « transport » : https://www.socialeeconomie.be/nl/databank?province=All&city_or_postal_code=&working_form=All&activities=44&s=

- En Wallonie, 32 sont référencées sous le domaine d'activité « logistique » : https://leseta.be/annuaire/?filter_directory_category%5B0%5D=1331&settings_cache_id=40ddedd2366b8733a25cff49575879f7&filter=1

Les travailleuses et travailleurs peu qualifiés, les personnes en situation de handicap ou celles qui ont des difficultés à entrer sur le marché du travail sont relativement faciles à employer dans le secteur de la logistique et des transports. Plusieurs entreprises de travail adapté ou entreprises de l'économie sociale utilisent des services qui adoptent des pratiques d'inclusion sociale.

4. POLITIQUE D'ACHAT PLUS DURABLE

Le marché de la logistique et du transport est en pleine mutation, marqué par de nombreuses initiatives réglementaires, présentées précédemment, qui auront bientôt un impact sur les marchés publics concernant l'approvisionnement de ces services. Toutefois, certains aspects de l'élaboration de ces réglementations, notamment les critères environnementaux établis par la Net-Zero Industry Act (NZIA)[28] sur les technologies durables de biogaz/biométhane, de carburants alternatifs ou encore de carburants renouvelables, restent à préciser au moment de la rédaction de cette fiche, en mars 2025.

Cette section présente plusieurs suggestions, non-exhaustives, pour adopter des pratiques d'achat plus durables dans la logistique et le transport. Un ensemble de critères de sélection, de spécifications techniques, de critères d'attribution, ainsi que de conditions d'exécution ont été sélectionnés comme bonnes pratiques. Pour davantage d'inspiration, les ressources suivantes sont à consulter :

- EU Green Public Procurement (GPP) Criteria : https://circabc.europa.eu/ui/group/44278090-3fae-4515-bcc2-44fd57c1d0d1/library/53de4e48-000e-4a3d-b645-2627940751ca/details

  Notez que ce lien concerne uniquement le transport routier, et plus précisément, l'acquisition de moyens ou de services de transport. Il ne comprend donc pas la fourniture de biens ou de services, mais demeure néanmoins pertinent à consulter pour s'en inspirer. D'autres critères européens peuvent être consultés via le lien suivant : https://green-business.ec.europa.eu/green-public-procurement/gpp-criteria-and-requirements_en

- La Clause Verte (France) : https://laclauseverte.fr/liste_des_clauses/?segment[]=142

- PIANOO (Pays-Bas) : https://www.pianoo.nl/nl/sectoren/mobiliteit

- MVI-Criteriatool (Pays-Bas) : https://www.mvicriteria.nl/en

- MVOO-Criteriatool (Flandres) : https://www.mvoocriteria.be/nl

Aussi bien les critères du MVI-Criteriatool que du MVOO-Criteriatool ne s'appliquent pas directement au transport de marchandises et de personnes. Cependant, les critères relatifs et applicables au transport sont directement inclus dans la structure de chaque groupe de produits. Attention : les critères sont régulièrement mis à jour. Il est donc recommandé de consulter ce lien lors de la lecture de cette fiche afin de s'assurer de disposer des critères les plus récents.

En Flandre, le Bond Beter Leefmilieu (BBL) a élaboré un guide visant à améliorer la logistique au sein des communes. Ce document se concentre sur la gestion des flux logistiques et s'adresse principalement aux responsables des services d'approvisionnement des autorités locales et des institutions associées. Il intègre également plusieurs exemples pratiques de services publics ayant mené des initiatives en ce domaine et est accessible via le lien suivant :

[28] https://single-market-economy.ec.europa.eu/industry/sustainability/net-zero-industry-act_en

https://www.bondbeterleefmilieu.be/artikel/duurzaam-beleverd-gids-voor-een-betere-logistiek-binnen-gemeenten

4.1. UTILISATION DE CERTIFICATS ET LABELS

Les certifications et labels peuvent être évoqués dans le cadre de la sélection qualitative, des spécifications techniques et des critères d'attribution. Ils peuvent également servir comme éléments de preuve dans les conditions d'exécution du marché.

Les certifications ci-dessous s'appliquent à la logistique et au transport :

a) les certifications générales

- *Système de Gestion Environnementale (SGE) ISO 14001 ou EMAS* : l'ISO 14001 est une norme internationale pour les SGE qui aide les organisations à améliorer leurs performances environnementales. L'EMAS est, quant à lui, un système européen de gestion environnementale qui fixe les mêmes exigences que la norme ISO 14001, mais qui comprend également des exigences supplémentaires, mettant l'accent sur la transparence et le respect de la législation : https://environnement-entreprise.be/wp-content/uploads/2023/01/2020_CE_OUTIL_brochure-SME_SD.pdf

- *Label Entreprise Écodynamique (uniquement à Bruxelles)* : le label Entreprise Écodynamique est une reconnaissance officielle attribuée aux entreprises et organisations qui mettent en œuvre des pratiques exemplaires en matière de gestion environnementale à Bruxelles : https://www.ecodyn.brussels/

- *Label CO_2 Neutral* : le label CO_2 Neutral est une certification attribuée à des entreprises, produits, services ou événements qui ont pris des mesures pour compenser ou réduire leurs émissions de CO_2 afin d'atteindre un bilan carbone net nul : https://www.co2logic.com/our-services/co2-neutral-label

- *Certification Ecovadis* : Ecovadis propose des solutions de développement durable conçues pour aider les organisations à gérer, mesurer et améliorer leurs performances en matière de développement durable sur l'ensemble de la chaîne de valeur : https://ecovadis.com/fr/

- *Certification B Corp* : B Corp certifie les entreprises qui respectent des normes élevées en matière de performances sociales et environnementales, de transparence et de responsabilité, en mettant l'accent sur l'impact positif sur les personnes et la planète : https://www.bcorporation.net/en-us/certification/

L'ISO 26000[29] relatif à la Responsabilité Sociale de l'Entreprise (RSE) est également applicable. À la différence des certifications susmentionnées, elle ne fait pas l'objet d'une certification. Cependant, elle offre des orientations quant au niveau de maturité du développement durable du prestataire.

[29] https://www.iso.org/fr/iso-26000-social-responsibility.html

D'autres systèmes de gestion durable pertinents figurent également dans la norme ISO 50001[30] pour la gestion de l'énergie, ainsi que dans la norme ISO 45001[31] pour la santé et la sécurité au travail.

Le label Solid'R[32] favorise également les acteurs de l'économie sociale. Il représente une marque collective européenne qui garantit que les entreprises respectent des principes stricts de gouvernance et d'organisation de leurs activités.

b) Les normes et programmes spécifiques à la logistique et au transport

- ISO 14 083, la norme fournit un cadre pour mesurer les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur de la logistique et du transport. Son objectif principal est d'aider les entreprises à quantifier et à gérer leur impact environnemental, en favorisant la durabilité et la transparence. Elle peut être appliquée à divers aspects du transport et de la logistique, notamment le transport routier, ferroviaire, maritime et aérien, ainsi que la chaîne d'approvisionnement : https://www.iso.org/fr/standard/78864.html

- Lean & Green promeut les entreprises qui s'engagent à améliorer leur performance logistique, en réduisant leur impact environnemental et, par extension, leurs émissions : https://www.leanandgreen.be/

- Transport & Logistique Responsables, une initiative de France qui certifie les entreprises du secteur qui s'engagent dans une démarche de développement durable. Ses objectifs incluent la réduction de l'impact environnemental, l'amélioration des conditions de travail et la valorisation des pratiques responsables. Pour l'obtenir, les entreprises doivent répondre à des critères liés à l'impact environnemental, aux conditions de travail, à l'efficacité logistique et à la responsabilité sociétale : https://www.label-transport-logistique.com/

- Programme EVE (Engagements Volontaires pour l'Environnement), une initiative de France qui vise à inciter les entreprises du secteur à adopter des pratiques durables et à réduire leur impact environnemental au-delà des exigences légales. Ses principales composantes incluent la définition d'objectifs mesurables, le suivi des progrès, et le partage des meilleures pratiques entre entreprises pour favoriser l'innovation et la sensibilisation à la protection de l'environnement. Ce programme propose une charte d'engagement et des labels à destination des :

	DISPOSITIF	CHARTE	LABEL	LIEN
Chargeurs	FRET21	Oui	Oui	https://www.eve-transport-logistique.fr/chargeurs/
Commissionnaires de transport	EVcom	Oui	Non	https://www.eve-transport-logistique.fr/commissionnaires/

[30] https://www.iso.org/fr/iso-50001-energy-management.html
[31] https://www.iso.org/fr/standard/63787.html
[32] https://www.solidr.eu/fr/

Transporteurs de marchandises et de voyageurs	Objectif CO_2	Oui	Oui	https://www.eve-transport-logistique.fr/transporteurs/

- 6PL Entrepôt Responsable, une initiative de France qui certifie les entreprises qui adoptent des pratiques durables dans la gestion de leurs entrepôts et opérations logistiques. Ses objectifs incluent la promotion de la durabilité, l'amélioration des conditions de travail et l'optimisation des ressources. Les composantes clés du label comprennent des critères écologiques, des normes de sécurité et de bien-être au travail, ainsi que des innovations logistiques : https://www.label6pl.com/

- CRIT'AIR, un dispositif de France qui a pour objectif de favoriser les utilisateurs·rices de véhicules non polluants ou peu polluants en leur faisant bénéficier d'avantages de circulation tels que stationnements plus accessibles, privilèges de circulation et autorisation de circulation dans les ZFE-m (zone à faibles émissions mobilité) en cas de pic de pollution : https://www.fondationdelaroute.fr/ressources/le-dispositif-critair-zfe/

4.2. CIRCULARITÉ

L'*optimisation de la logistique*[33] permet aux entreprises d'utiliser des outils de suivi pour améliorer les chargements et les trajets, ainsi que mettre en place des solutions de mutualisation pour réduire leur impact environnemental. En effet, une mauvaise optimisation peut entraîner le « poids du vide », avec des emballages encombrants, nécessitant davantage de trajets et augmentant les émissions de gaz à effet de serre. Par ailleurs, l'optimisation logistique[34] joue un rôle clé dans la réduction de la consommation énergétique des entrepôts. Elle permet d'améliorer divers aspects tels que le choix de l'éclairage, l'isolation, l'organisation du stockage et les parcours de préparation des commandes. L'optimisation vise à analyser les différentes zones de l'entrepôt pour, par exemple, déterminer les besoins en éclairage à différents moments, contribuant ainsi à une gestion plus efficace de l'énergie.

Le *transport multimodal*[35] optimise l'usage des différents modes de transport de manière complémentaire, réduisant l'impact environnemental et améliorant la durabilité des chaînes logistiques. En combinant la route, le rail, le maritime ou l'aérien, la multimodalité permet de maximiser l'efficacité de chaque segment du trajet. Elle favorise une circulation continue des marchandises et réduit le recours à des ressources énergétiques intensives.

La multimodalité joue également un rôle clé dans *la gestion du dernier kilomètre*[36], souvent responsable de la plus grande part des émissions de gaz à effet de serre dans le processus de livraison. Diverses initiatives ont été mises en place pour combattre le réchauffement climatique, telles que le certificat qualité de l'air Crit'Air, la circulation alternée ou les Zones à Faibles Émissions (ZFE). Bien que ces mesures soient indispensables, elles ajoutent une complexité à la logistique du dernier kilomètre. Leur intégration dans les stratégies

[33] https://www.supplychaininfo.eu/dossier-optimisation-logistique/les-enjeux-optimisation-logistique/
[34] https://www.supplychaininfo.eu/dossier-optimisation-logistique/quels-avantages-optimisation-logistique-consommation-energetique/
[35] https://www.supplychaininfo.eu/transport-multimodal/
[36] https://www.supplychaininfo.eu/dossier-optimisation-logistique/comment-integrer-gestion-dernier-kilometre-optimisation-logistique/#:~:text=La%20gestion%20du%20dernier%20kilom%C3%A8tre%20est%20un%20enjeu%20d%C3%A9terminant%20pour,rapport%20aux%20d%C3%A9lais%20de%20livraison.

d'optimisation logistique est donc fondamentale pour renforcer l'efficacité et la durabilité de cette étape clé.

L'*éco-conduite*[37] vise à adopter des habitudes de conduite pour réduire la consommation de carburant, de sorte à diminuer les émissions de gaz à effet de serre. Avant chaque départ, la conductrice ou le conducteur doit, par exemple, vérifier la pression des pneus et évacuer la charge non essentielle. Une conduite fluide et sans surrégime permet également de réaliser des économies importantes de carburant. De plus, réduire la vitesse de 10 kilomètres par heure, limiter l'usage de la climatisation et éteindre le moteur lors des arrêts prolongés sont des pratiques recommandées pour améliorer l'efficacité énergétique.

Les *carburants alternatifs*[38] offrent également une réponse variée et prometteuse pour réduire les émissions de carbone dans le secteur du transport. Parmi eux, les carburants synthétiques comme le bioéthanol (adapté aux moteurs à essence) et le biodiesel (destiné aux moteurs diesel) permettent de diminuer l'utilisation des énergies fossiles, en étant également compatibles avec la majorité des véhicules. Le diesel renouvelable et le biogaz, issus de ressources organiques et renouvelables, constituent également des solutions respectueuses de l'environnement. L'hydrogène vert et bleu se démarque par sa grande autonomie et sa recharge rapide, bien que son développement reste freiné par les défis d'infrastructure.

Les *carburants synthétiques*[39], ou e-fuels, sont fabriqués à partir de deux matières premières : l'hydrogène qui est produit via électrolyse de l'eau, idéalement à partir d'énergie renouvelable, et le CO_2 qui est capté soit dans l'atmosphère, soit à partir des rejets industriels. Ces éléments sont combinés pour créer des carburants synthétiques comme le méthanol, l'e-kérosène (aviation) ou l'e-diesel (routier). Ils sont considérés comme « neutres » en CO_2, car ils rejettent lors de leur combustion la même quantité de CO_2 que celle captée pour leur production. Toutefois, des études nuancent cette neutralité, soulignant une réduction d'environ 70 % de l'empreinte carbone par rapport aux carburants fossiles, mais pointant des rejets accrus de monoxyde de carbone, de particules fines et des niveaux d'oxydes d'azote similaires.

Attention : bien que ces carburants « verts » représentent des alternatives économiquement viables et durables pour accompagner la transition énergétique des transporteurs, ils posent[40] également des défis liés à leur bilan énergétique, au débat éthique lié à la sécurité alimentaire et à leur impact sur la biodiversité.

	Calculez les émissions des véhicules via l'outil : https://ecoscore.be/?locale=fr

L'Ecoscore intègre divers paramètres tels que le climat, les émissions, la pollution de l'air et le bruit. Cet outil s'applique aux voitures et camionnettes, mais exclut les camions. Pour estimer les émissions des véhicules, il est donc nécessaire de demander les types de véhicules utilisés pour les livraisons et les services dans le cadre du marché.

[37] https://www.supplychaininfo.eu/dossier-logistique/quels-leviers-logistique-durable/
[38] https://www.supplychaininfo.eu/carburant-vert-des-solutions-avantageuses-pour-les-transporteurs/
[39] https://gocar.be/fr/actu-auto/environnement/les-carburants-synthetiques-cest-quoi-et-quels-defis
[40] https://parlonssciences.ca/ressources-pedagogiques/les-stim-expliquees/les-avantages-et-les-inconvenients-des-biocarburants

4.3. ÉCONOMIE SOCIALE

Dans l'idée de favoriser les acteurs de l'économie sociale tels que les travailleurs et travailleuses peu qualifiés, les personnes en situation de handicap ou celles en insertion socio-professionnelles, certaines clauses sociales peuvent être élaborées dans l'objet du marché telles que l'allotissement et les clauses de réservation.

Le label SOLID'R peut être largement utilisé en tant que moyen de preuve.

Allotissement[41]
Un marché alloti est un marché divisé en plusieurs lots distincts, chacun pouvant être attribué séparément pour une exécution distincte. Cette subdivision peut se faire selon des critères géographiques, fonctionnels, techniques ou encore sur une base qualitative ou quantitative. L'un des avantages majeurs de ce type de marché est qu'il permet de soumissionner pour un seul lot, favorisant ainsi la participation des PME et, par extension, celles issues de l'économie sociale.

Clause de réservation d'accès à la procédure de passation (basé sur le MVOO-Criteriatool)
La clause de réservation d'accès à la procédure de passation permet de limiter la possibilité de répondre à un marché public ou d'une partie de celui-ci en cas d'allotissement, à une ETA ou tout opérateur économique dont (1) l'objectif est l'intégration sociale de personnes en situation de handicap ou de personnes défavorisées, et dont (2) au moins 30 % des effectifs sont constitués de personnes en situation de handicap ou défavorisées. Il en découle que seuls ces types de prestataires peuvent déposer une offre pour le marché ou pour les lots réservés. *Vérification* : deux documents spécifiques doivent être fournis à l'adjudicateur par le candidat/soumissionnaire au marché/lot réservé, lors de la phase de sélection. Il s'agit de : • La preuve de l'agrément en qualité d'entreprise d'économie sociale d'insertion ; • La preuve de l'agréation pour la classe et la catégorie de services visés par le marché.

Clause de réservation de l'exécution dans le cadre de programmes d'emplois protégés[42]
La clause de réservation de l'exécution dans le cadre de programmes d'emplois protégés permet de limiter la réalisation d'un marché public ou d'une partie de celui-ci en cas d'allotissement, à une ETA ou tout opérateur économique dont l'objectif est l'intégration sociale de personnes en situation de handicap ou de personnes défavorisées. Dans ce cas, n'importe quelle entreprise peut remettre une offre au marché, mais l'ensemble ou une partie déterminée du marché doit être exécuté par les types de prestataires susmentionnés. Ces clauses permettent de réserver un marché à des entreprises, reconnues par l'autorité compétente, dont au moins 30 % du personnel sont des personnes en situation de handicap ou défavorisées. *Vérification* : deux documents spécifiques doivent être fournis à l'adjudicateur par le candidat/soumissionnaire au marché/lot réservé, lors de la phase de sélection. Il s'agit de : • La preuve de l'agrément en qualité d'entreprise d'économie sociale d'insertion ;

[41] https://www.marchespublics-pme.be/outils-pratiques/fiches-techniques-outils-pratiques/marches-allotis/#:~:text=Un%20des%20objectifs%20poursuivi%20par,trait%C3%A9s%20chacun%20de%20mani%C3%A8re%20autonome

[42] *https://eweta.be/wp-content/uploads/2021/12/DES-MARCHES-PUBLICS-ETHIQUES-A-VALEUR-AJOUTEE-Janvier-2022.pdf*

• La preuve de l'agréation pour la classe et la catégorie de services visés par le marché.

Pour les contrats de faible envergure, la collaboration avec les entreprises de l'économie sociale peut être engagée directement via un marché public de faible montant (contrat sur facture acceptée) ou par le biais d'une procédure négociée sans publication préalable.

4.4. ENVIRONNEMENT : CRITÈRES DE SÉLECTION QUALITATIFS

Les critères de sélection ne concernent pas le contenu de l'offre, mais la capacité des soumissionnaires potentiels à exécuter le contrat. Ils peuvent porter non seulement sur la capacité économique et financière du soumissionnaire, mais également sur ses compétences techniques et professionnelles.

Dans le cas de transport de marchandises, ce dernier peut-être assuré soit par le contractant lui-même, soit par un sous-traitant. Dans le premier cas, le certificat ISO 14001, l'EMAS, le label Entreprise Écodynamique ou équivalent s'applique à l'ensemble des activités du soumissionnaire. Dans le second cas, il est de la responsabilité du soumissionnaire de garantir que le sous-traitant respecte ces mêmes exigences.

Système de gestion environnementale (basé sur le MVI-Criteriatool)
Le soumissionnaire dispose de son propre système de gestion environnementale. Ces systèmes de gestion régissent, au moins, les points suivants : • Les points de départ de la politique environnementale de l'organisation ; • Les mesures concrètes que l'organisation a prises ou prendra pour réduire ou prévenir les incidences des processus d'entreprise liés à l'exécution du contrat sur l'environnement, au moins en ce qui concerne [préciser] ; • La manière dont les aspects environnementaux de l'organisation mentionnés ci-dessus sont contrôlés et réévalués en vue d'une amélioration continue ; • Comment se traduit l'attention portée à la sensibilisation et à la compétence du/des collaborateur(s) et du/des fournisseur(s) en ce qui concerne le traitement des aspects environnementaux pertinents pour ce marché ; • La manière dont le respect de la législation environnementale applicable à la (aux) prestation(s) demandée(s) est assuré. *Vérification* : les moyens de preuve possibles sont les suivants : • Certificat ISO 14001, certificat EMAS, le label Entreprise Écodynamique à Bruxelles ou équivalent ; • Déclaration selon laquelle la protection de l'environnement (y compris les points d'attention susmentionnés) est un élément structurel des activités de l'entreprise, confirmée par un auditeur indépendant ou un organisme de certification (accrédité) dont l'expertise peut être démontrée ; • Ou équivalent.

Système de gestion sociale
Un système de gestion de la durabilité sociale de la chaîne d'approvisionnement vise à surveiller et à améliorer les performances en matière de risques sociaux tout au long de la chaîne, en se concentrant particulièrement sur le lieu de production. En exigeant de l'exportateur qu'il présente ou établisse un tel système de gestion sociale, vous garantissez la transparence dans l'identification des risques et vous assurez que l'organisation s'engage

activement à améliorer en permanence les conditions sociales au sein de la chaîne d'approvisionnement. *Vérification* : le moyen de preuve possible est la certification SA8000 ou équivalent. Vous pouvez également vous référer aux normes BSCI et ISO 26000 sur la responsabilité sociale, mais attention, ces normes ne sont pas certifiables.

	Dans les deux cas, il est également possible de se référer à des systèmes équivalents ou de demander des preuves, sans exiger nécessairement une certification.

De plus, certaines autorités publiques sont elles-mêmes certifiées EMAS, ISO 14 001 ou détentrices du label bruxellois « Entreprise Écodynamique ». Elles mentionnent fréquemment leur système de gestion environnementale dans leurs cahiers des charges, soulignant l'importance des enjeux environnementaux pour le pouvoir adjudicateur. Par conséquent, elles attendent des prestataires de services qu'ils intègrent de manière effective leur politique environnementale interne lors de l'exécution des contrats.

4.5. ENVIRONNEMENT : SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES

Les spécifications techniques concernent le contenu de l'offre et, plus précisément, les caractéristiques auxquelles le service de nettoyage doit satisfaire. Pour les établir, il est possible de s'appuyer sur des normes ou des labels, tant pour fixer les spécifications techniques que pour démontrer qu'elles ont été respectées.

Cyclologistique (basé sur l'EU GPP Criteria et le guide BBL)	
Le soumissionnaire doit proposer une flotte de services comprenant des cycles, des remorques de cycle et éventuellement des cycles à assistance électrique, afin de minimiser l'utilisation de véhicules motorisés et de résoudre les problèmes du « dernier kilomètre ». Un partenariat avec un centre de consolidation urbain, doté d'une flotte de vélos et de vélos-cargos, peut être envisagé. *Vérification* : le soumissionnaire devra fournir les spécifications de sa flotte ainsi que, si applicable, l'accord de partenariat avec le centre de consolidation.	
	La cyclologistique permet également de favoriser les acteurs de l'économie sociale.

Utilisation de carburants alternatifs
Le soumissionnaire doit proposer [x %] des véhicules électriques ou fonctionnant avec des moteurs hybrides ou hydrogènes.

Norme Euro (basé sur le guide BBL)
L'ensemble des véhicules utilisés doivent respecter au minimum la norme Euro V et au moins 50 % doivent être conformes à la norme Euro VI. 30 % de la flotte des véhicules doivent être assurés par des véhicules zéro émission. L'ensemble des véhicules N2 et N3 doivent être conformes à la norme Euro VI.

D'ici 2025, tous les véhicules N1 doivent respecter au moins la norme Euro 6c, avec 60 % conformes à Euro 6d en 2024, 75 % en 2025 et 90 % en 2026. *Vérification* : le soumissionnaire devra fournir les fiches techniques, ainsi que les itinéraires des véhicules.

Compensation carbone
Le soumissionnaire doit compenser les émissions de carbone associées à son activité sur le marché, en utilisant des crédits carbone conformes aux normes[43] internationales et, plus précisément, à l'une des normes ci-dessous : • **Certificat Gold Standard** est un label de qualité, mis en place par le WWF et d'autres organismes, attribué aux projets contribuant au développement durable d'une région donnée qui a pour objectif de réduire ses émissions de CO_2 : https://www.goldstandard.org/gold-standard-for-the-global-goals/our-standard • **Norme Fairtrade Climate** aide les petits agriculteurs et les communautés rurales à produire des crédits de carbone et à accéder au marché du carbone. Il fournit des critères supplémentaires pour la réduction des émissions de carbone et le développement durable : https://www.fairtrade.net/standard/climate En plus de ces normes, les projets de compensation doivent répondre aux critères suivants : • Contribuer au développement durable sans causer de dommages environnementaux ; • Impliquer toutes les parties prenantes dans le processus ; • Réduire les émissions de gaz à effet de serre et/ou favoriser la capture du carbone ; • Respecter la législation en vigueur, faire preuve de transparence et être soumis à un suivi, ainsi qu'à une vérification indépendante.

Attention : la compensation carbone n'est pas une étape finale, il faut d'abord se concentrer sur la réduction des émissions de CO_2. La compensation, sans une démarche préalable de réduction, n'est pas souhaitable.

4.6. ENVIRONNEMENT : CRITÈRES D'ATTRIBUTION

Les critères d'attribution peuvent servir de levier pour stimuler l'innovation en développement durable. La législation sur les marchés publics permet d'intégrer divers critères qualitatifs, y compris ceux liés à la durabilité, dans le processus d'attribution, en complément du prix.

Participation à l'économie sociale
Des points sont attribués en fonction de l'engagement à collaborer avec des acteurs de l'économie sociale, en tenant compte du nombre total de trajets. *Vérification* : le soumissionnaire doit présenter les documents justificatifs attestant que les produits à fournir satisfont aux critères définis ci-dessus.

Utilisation de carburants alternatifs

[43] https://contribution-neutralite-carbone.info/ecosysteme/les-standards-internationaux-2/#:~:text=VCS%20reste%20aujourd'hui%20le,%2C%20mesurables%2C%20v%C3%A9rifiables%20et%20additionnelles.

Des points sont attribués en fonction de la part de véhicules (cfr. 4.5.] électriques ou fonctionnant avec des moteurs hybrides ou hydrogènes, par rapport au nombre total de trajets. *Vérification* : le soumissionnaire doit présenter les documents justificatifs attestant que les produits à fournir satisfont aux critères définis ci-dessus.

Plusieurs accords-cadres fédéraux incitent les soumissionnaires à soumettre une liste comprenant un maximum de services et produits écolabellisés. Dans le cas d'un marché public (également) lié à la logistique et au transport, les soumissionnaires pourraient être encouragés à se conformer aux systèmes de certification généraux, aux normes ou programmes spécifiques mentionnés à la section 4.1. de la présente fiche. Les soumissionnaires reçoivent donc davantage de points si leur service est en lien avec ces derniers. Ce faisant, ils peuvent utiliser des feuilles de calcul pour examiner rapidement le rapport écologie/prix de chacun des services et produits proposés.

Par ailleurs, le pouvoir adjudicateur exige des soumissionnaires qu'ils incluent dans leur offre un plan d'action en faveur de l'économie circulaire, lequel est pris en compte lors de l'évaluation des offres. Ce plan doit notamment aborder la gestion, la surveillance et la certification des flux de déchets. Des efforts en matière de logistique et de transport durables, de collaboration avec des entreprises de l'économie sociale, de gestion interne du prestataire respectueuse du climat, ainsi que des initiatives liées à la réparation, sont également requis.

4.7. DROITS HUMAINS : CRITÈRES D'ATTRIBUTION

Les risques en matière de droits humains dans les services de transport et de logistique, y compris ceux liés à la sous-traitance, sont principalement inhérents à la nature même de ce type de service et largement couverts par les directives de la Circulaire du 10 juillet 2017 (BS 17/07/17) relative à la lutte contre le dumping social dans les marchés publics et les contrats de concession, que les acheteurs doivent intégrer dans leur Cahier Spécial des Charges (CSC). À cet effet, le SPF (Service Public Fédéral) Chancellerie du Premier Ministre a publié un guide intitulé « *Lutte contre le dumping social dans les marchés publics et les concessions* »[44], qui propose des recommandations aux autorités responsables des achats, en abordant notamment la question du prix. Il en est de même en Wallonie[45], à Bruxelles[46] et en Flandre[47].

Le marché doit être attribué à l'offre économiquement la plus avantageuse, déterminée sur la base du meilleur prix, du meilleur coût ou du meilleur rapport qualité/prix. En général, il n'est pas recommandé, du point de vue de la lutte contre le dumping social, d'attribuer un marché sur la base d'un unique critère prix. Dans tous les cas, un pouvoir adjudicateur doit enquêter sur les prix anormaux dans les offres et demander au soumissionnaire de les justifier.

Dans certains cas, il peut au contraire être pertinent de prévoir un prix fixe, déterminé par le pouvoir adjudicateur, de telle sorte que les soumissionnaires sont en concurrence sur la base

[44] https://www.siod.belgie.be/sites/default/files/Downloads/Sociale%20dumping/dumping_social_guide_et_chartre.pdf
[45] https://marchespublics.wallonie.be/files/March%c3%a9s%20publics%20responsables/Dumping_guide_2018.pdf
[46] https://www.erap-gsob.brussels/sites/default/files/2021-03/Lutte%20contre%20le%20dumping%20Social%20par%20les%20march%C3%A9s%20publics-FR.pdf
[47] https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1711373765/Vlaamse_gids_tegen_sociale_dumping_171026_s0rurl.pdf

de la seule qualité. Dans ce cas, une approche rigoureuse de la part du pouvoir adjudicateur est nécessaire, car un prix fixé trop bas pourrait favoriser le dumping social et engendrer des atteintes aux droits humains.

	Prévoir des critères qualitatifs suffisamment pondérés à côté du critère prix, dont le poids devrait être limité à 40 % des critères d'attribution du marché.

	Le SPW (Service Public de Wallonie) a publié un guide de bonnes pratiques quant à la vérification des prix des marchés publics : https://marchespublics.wallonie.be/files/Guide%20v%C3%A9rification%20des%20prix%20des%20march%C3%A9s%20publics%20-%20V12_20181206.pdf

	Le SIRS (Service d'Information et de Recherche Sociale) en Belgique coordonne les services d'inspection sociale pour lutter contre le travail illégal et la fraude sociale. Il facilite la coopération et le partage d'informations entre les organismes publics pour rendre les contrôles plus efficaces : https://www.siod.belgie.be/fr/service-dinformation-et-de-recherche-sociale

Pour détecter d'éventuels prix anormaux dans le secteur du transport et de la logistique, la liste des salaires minimaux de la commission paritaire 1400000, disponible dans la base de données relative aux salaires minimaux, est consultable via le lien suivant : https://www.salairesminimums.be/jc_overview.html

D'autres clauses sociales[48] peuvent également être intégrées dans les critères d'attribution :

- **Formation du personnel** – prévoir que chaque travailleuse et travailleur ait la possibilité de suivre un module de formation de base ou de rafraichissement durant ses heures de travail ;

- **Santé au travail** - fournir du matériel davantage ergonomique et les produits les moins nocifs possibles pour l'environnement et la santé ;

- **Horaires de travail** – proposer des solutions organisationnelles en interne pour éviter les heures de prestations avant 7h le matin et après 18h le soir ;

- **Non-discrimination** - rappeler qu'il est interdit de discriminer sur base du genre, de l'âge et/ou de l'origine. Vous trouverez davantage d'information via le lien suivant : https://www.unia.be/fr/connaissances-recommandations/recommandation-clauses-non-discrimination-marches-publics?lang=fr

  Par ailleurs, il convient de préciser que les travailleuses et travailleurs peuvent également faire appel au service[49] des plaintes pour violence ou harcèlement au travail, via le conseiller en prévention de leur organisation.

[48] https://www.actiris.brussels/media/jzjdfik1/vade-mecum-clauses-sociales-h-A52D444A.pdf
[49] https://emploi.belgique.be/fr/themes/bien-etre-au-travail/risques-psychosociaux-au-travail/moyens-daction-du-travailleur-la-9

4.8. RAPPORTAGE INTERMÉDIAIRE ET KPI

Le pouvoir adjudicateur indiquera que les initiatives environnementales et sociales stipulées dans l'offre nécessiteront des efforts de la part du soumissionnaire, en lui offrant également un avantage économique compétitif par rapport aux autres candidats. Ces engagements devront être effectivement mis en œuvre durant l'ensemble de l'exécution du marché. Le soumissionnaire devra ainsi se déclarer prêt à discuter et à adopter des mesures correctives concernant les indicateurs clés de performance (KPI) relatifs aux aspects environnementaux et sociaux [à définir plus précisément] chaque année avec le pouvoir adjudicateur.

Exemples :

- La collaboration avec les acteurs de l'économie sociale ;
- La mise en œuvre effective du système de gestion environnementale et sociale ;
- La consommation effective de services certifiés ou en conformité avec certaines normes et autres programmes durables ;
- Les émissions de CO_2 liées au transport ;
- Le suivi des efforts en matière de transports multimodaux ;
- Le suivi des efforts en matière de formation du personnel à l'éco-conduite.

Le respect de ces indicateurs doit couvrir l'ensemble de la période d'exécution de la mission.

5. INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

L'Atlas européen de la mobilité explore les enjeux et les opportunités associés à la transition du transport de marchandises de la route vers le rail en Europe, en mettant l'accent sur les solutions logistiques durables : https://eu.boell.org/en/2021/10/18/roads-rails-european-freight-transport-and-green-logistics

Le plan d'approvisionnement en matériaux de construction de Rotterdam explique la stratégie de la Ville pour rendre la logistique plus durable : https://sustainable-procurement.org/fileadmin/templates/sp_platform/lib/sp_platform_resources//tools/push_resource_file.php?uid=9894995a

Exemple de CSC[50] :

- https://environnement.brussels/sites/default/files/user_files/mobilite_-_livraison_de_brochures_ecologiques_be.pdf

[50] Cahier Spécial des Charges.