INSTITUT FÉDÉRAL POUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE

ACTUALISATION DU GUIDE FÉDÉRAL DES ACHATS DURABLES

VOYAGES DE SERVICE À L'ÉTRANGER (2024)

1. CHAMP D'APPLICATION

Cette catégorie de produits comprend les voyages de service internationaux en train, en bus, en voiture et en avion. On s'arrête aussi sur les possibilités d'éviter les déplacements à l'étranger, le partage des moyens de transport et les options possibles de compensation des émissions de CO_2 produites par la suite.

Les nuitées et les hébergements n'entrent pas dans le champ d'application de cette fiche.

Codes CPV applicables :

60000000-8	Services de transport (à l'exclusion du transport des déchets)
63000000-9	Services d'appui et services auxiliaires dans le domaine des transports, services des agences de voyage
60112000-6	Services de transport routier public
63510000-7	Services d'agences de voyages **et services similaires**

2. RISQUES

2.1. DROITS DE L'HOMME : moyen

Lors d'un voyage d'affaires à l'étranger en avion, en voiture, en bus ou en train, plusieurs droits de l'homme peuvent être compromis, en fonction des circonstances et du contexte. Voici quelques exemples[1] :

- **Environnement sain et santé** : risque de pollution environnementale, qualité de l'air, pollution sonore.
- **Conditions de travail** : les conducteurs, les pilotes et le personnel de cabine peuvent être exposés à de mauvaises conditions de travail, telles que de longues heures de travail sans repos adéquat, de faibles salaires et l'absence de protection sociale. Dans le secteur des transports, en particulier dans les régions moins réglementées du monde, les travailleurs peuvent être confrontés à des salaires bas et à des contrats de travail précaires.
- **Déplacement dû au développement d'infrastructures** : les grands projets d'infrastructures pour les aéroports, les autoroutes ou les liaisons ferroviaires peuvent

[1] https://www.mvorisicochecker.nl/ ;https://ourworldindata.org/travel-carbon-footprint;https://stay-grounded.org/new-research-airport-projects-responsible-for-human-rights-violations-and-ecological-destruction-around-the-world/;https://www.bsr.org/en/primers/10-human-rights-priorities-for-the-transport-and-logistics-sector;https://eu.boell.org/en/2021/10/05/not-moving-target-responsibility-respect-human-rights-transport-and-logistics-sector;https://www.ohchr.org/en/press-releases/2022/03/polluted-planet-un-expert-urges-ambitious-urgent-action-tackle-human-rights

entraîner le déplacement forcé de communautés locales, ce qui constitue une violation de leur droit au logement.

- **Surveillance de masse** : les voyages aériens exigent souvent que les personnes partagent des données personnelles (par exemple, lors des contrôles de sécurité et des contrôles de passeport). Il peut y avoir des violations de la vie privée, en particulier lorsque les données sont stockées ou utilisées sans consentement.

Ces violations peuvent varier en fonction de la situation spécifique et des parties impliquées.

Les traités internationaux contribuent à prévenir les violations des droits de l'homme. Les entreprises qui recherchent la durabilité dans le secteur du voyage doivent comprendre comment leur chaîne d'approvisionnement traite les droits de l'homme conformément à la Déclaration universelle des droits de l'homme, à la Déclaration de l'OIT et aux lignes directrices de l'OCDE sur la responsabilité sociale des entreprises.

La directive *Corporate Sustainability Due Diligence* (CS3D, directive sur le devoir de vigilance des entreprises en matière de durabilité), introduite le 25 juillet 2024, impose aux très grandes entreprises[2] d'agir de manière durable et responsable. Les entreprises entrant dans son champ d'application doivent identifier et traiter les impacts négatifs sur les droits de l'homme et l'environnement dans leur chaîne de valeur mondiale, ce qui conduit à une meilleure protection des droits de l'homme, à un environnement de travail sain, à une plus grande transparence et à un meilleur accès à la justice pour les personnes défavorisées. La directive CS3D fait également référence, dans son article 31, aux options offertes aux acheteurs pour travailler sur la problématique.

En ce qui concerne la surveillance de masse, le Règlement général sur la protection des données 2016/679 (RGPD ou aussi connu sous le nom de GDPR en anglais) fournit aux personnes physiques un cadre législatif pour la protection dans le traitement des données personnelles et la libre circulation de ces données. La loi belge du 30 juillet 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel est une transposition des règlements européens avec des spécifications différentes.

2.2. ENVIRONNEMENT : élevé

Les principaux risques écologiques liés aux voyages de service à l'étranger :

- **Les émissions de CO_2 contribuent au changement climatique**. Leur impact est le plus important pour les voyages en avion, mais il est évident qu'il joue également un rôle pour les voyages en voiture ou en bus et, dans une moindre mesure, pour les voyages en train,

[2] Elle s'applique à environ 6.000 entreprises européennes employant plus de 1.000 personnes et réalisant un chiffre d'affaires de plus de 450 millions d'euros dans le monde. Elle couvre également environ 900 entreprises non européennes dont le chiffre d'affaires dans l'UE est supérieur à 450 millions d'euros.

en fonction de la source d'énergie qui alimente le train (charbon, gaz, nucléaire, etc.). En outre, les émissions portent atteinte à la couche d'ozone.

- **Pollution atmosphérique** : due aux véhicules qui émettent de l'azote et des particules fines en plus du CO_2.
- **Pollution sonore** : peut avoir un impact négatif à la fois sur les personnes vivant à proximité et sur les populations d'animaux sauvages.
- **Consommation de** ressources naturelles **non renouvelables**, telles que le pétrole.
- **Pollution du sol** : les fuites de carburant et les déversements d'hydrocarbures peuvent entraîner une contamination du sol et des sources d'eau.[3]
- **Impact sur la biodiversité** : la construction et l'entretien des infrastructures pour voyage, telles que les routes, les aéroports et les chemins de fer, peuvent perturber les habitats et nuire à la biodiversité.[4]

3. MATURITÉ DU MARCHÉ

3.1. CIRCULARITÉ : moyen

La crise du coronavirus a incité les entreprises à chercher d'autres solutions pour faire du commerce international à une époque où les voyages en avion étaient limités.[5] En conséquence, de nombreuses entreprises et administrations ont depuis lors investi dans des infrastructures TIC afin de faciliter les forums de concertation non physiques. En outre, la majorité des voyageurs d'affaires souhaitent que leur employeur adopte une politique de voyage durable.[6] Pourtant, pour les voyages de longue distance, l'avion reste le mode de transport le plus utilisé.[7]

Certaines agences de voyages d'affaires (Travel Management Companies) proposent déjà des solutions pour cartographier l'empreinte carbone des voyages d'affaires ou des voyages de service et la faire prendre en charge. Cela peut aller de l'orientation vers des vols qui émettent

[3] https://www.klimaathelpdesk.org/answers/hoe-milieuonvriendelijk-is-vliegen-tegenover-trein-of-bus-met-aanleg-en-onderhoud-van-infrastructuur-meegerekend/;https://www.milieucentraal.nl/duurzaam-vervoer/duurzaam-op-vakantie/vliegen-of-ander-vakantievervoer/

[4] Duurzaamheidsprogramma Buitenlandse Zaken | Ministerie van Buitenlandse Zaken | Rijksoverheid.nl;https://www.bondbeterleefmilieu.be/artikel/nieuwe-studie-wijst-uit-klimaatimpact-van-de-luchtvaart-enorm-onderschat

[5] Het nieuwe zakenreizen: bewuster en met meer oog voor comfort - Data News (knack.be)

[6] Zakenreiziger omarmt duurzaamheid - Ecotips; https://www.businesstravelpioneers.be/en/news/majority-belgian-business-travellers-want-sustainable-travel-policy;https://www.bondbeterleefmilieu.be/artikel/meerderheid-belgische-zakenreizigers-wilt-een-duurzaam-reisbeleid; https://www.bondbeterleefmilieu.be/artikel/praktische-kenniswijzer-helpt-bedrijven-uit-het-vliegtuig

[7] https://www.kimnet.nl/binaries/kimnet/documenten/publicaties/2021/11/23/zakelijk-vliegen-de-reiziger-de-reizen-de-motieven-en-de-vooruitzichten/KiM+Brochure+Zakelijk-vliegen_def.pdf ; https://www.kimnet.nl/binaries/kimnet/documenten/brochures/2020/05/25/de-mobiliteit-bij-vakanties-naar-het-buitenland/Mobiliteit+bij+vakanties+naar+het+buitenland_def_PDFa.pdf ; Gemotoriseerd vervoer: trein, vliegtuig, auto of boot – welke is het groenst? — Europees Milieuagentschap (europa.eu)

moins de CO_2 au calcul de l'empreinte CO_2 du voyage de service, en passant par la mise à disposition d'options de transport public et d'options de compensation des émissions de CO_2.

La KU Leuven, par exemple, est une source d'inspiration pour la mise en place d'une politique de voyage durable. L'université dispose de lignes directrices claires à ce sujet, conformément au principe AVOID - SHIFT- COMPENSATION :

- AVOID : éviter complètement les voyages
- SHIFT : rendre les déplacements plus écologiques en prenant le train
- COMPENSATION : compensation des émissions de CO_2 pour les voyages aériens inévitables

La KU Leuven utilise également une liste de destinations dite blanche et grise, à laquelle est ensuite associée une politique de transport.[8]

Pourtant, il existe encore des obstacles aux voyages durables. Par exemple, il est parfois très difficile de réserver un voyage en train. De plus, voyager en train peut s'avérer plus coûteux que voyager en avion. Dans ce cas, les objectifs des autorités liés aux restrictions budgétaires d'une part et à la durabilité d'autre part sont en contradiction. Or, le coût des voyages est souvent très fluctuant dans le temps. Enfin, l'utilisation des facteurs d'émission et le contrôle de l'impact des voyages d'affaires restent très ambigus.[9]

3.2. ÉCONOMIE SOCIALE : faible

En Belgique, un certain nombre d'entreprises de l'économie sociale jouent un rôle dans différentes parties de la chaîne d'approvisionnement, même si elles ne sont pas directement impliquées dans l'organisation de voyages de service internationaux. Il peut s'agir, par exemple, d'activités telles que la gestion des bagages dans les aéroports ou les gares, des services de restauration dans les avions ou les trains, les services de mobilité verte (entretien des véhicules électriques, location, maintenance, soutien logistique)...

Ces activités ne font toutefois pas partie de l'appel d'offres public.

Il est possible de trouver des entreprises d'économie sociale qui peuvent offrir de tels services :

- À Bruxelles :
  https://economie-emploi.brussels/entreprises-sociales-recherche

- En Flandre :
  https://www.socialeeconomie.be/nl/databank?province=All&city_or_postal_code=&working_form=All&activities=17&s=

- En Wallonie :

  https://conso.economiesociale.be/recherche/?s=peinture
  et :

[8] https://www.kuleuven.be/duurzaamheid/duurzaam-reisbeleid;
https://www.kuleuven.be/duurzaamheid/duurzaam-reisbeleid/witte-en-grijze-lijst
[9] https://www.bondbeterleefmilieu.be/artikel/frequent-flying-goedkoper-dan-internationaal-treinen-alleen-een-krachtig-reisbeleid-kan-dit

https://leseta.be/annuaire/?filter_directory_category%5B0%5D=1337&settings_cache_id=40ddedd2366b8733a25cff49575879f7&filter=1

Les travailleurs peu qualifiés, les personnes handicapées ou celles qui ont des difficultés à accéder au marché du travail sont relativement faciles à employer dans le secteur du voyage.

4. UNE POLITIQUED'ACHATS PLUS DURABLES

Ce chapitre propose quelques suggestions non exhaustives pour introduire des pratiques d'achat plus durables pour les voyages de service à l'étranger. Un ensemble de critères de sélection, de spécifications techniques, de critères d'attribution et de conditions de prestation ont été retenus comme bonnes pratiques.
Pour plus d'inspiration, vous pouvez consulter les ressources suivantes :

- Critères de l'UE pour des marchés publics écologiques (MPE) : https://circabc.europa.eu/ui/group/44278090-3fae-4515-bcc2-44fd57c1d0d1/library/b7a6cda6-f52a-4b86-9cea-3e6ddb69be8e/details

- MVI-Criteriatool (Pays-Bas, outil relatif aux critères pour des achats socialement responsables) : https://www.mvicriteria.nl/nl/webtool?cluster=2#//13/2,6//nl[10]

- MVOO-criteriatool : (Flandre, outil relatif aux critères pour des marchés publics socialement responsables) : https://www.mvoocriteria.be/nl
  Les critères relatifs aux voyages de service à l'étranger seront ajoutés au MVOO-criteriatool au cours du second semestre 2025.

Ces outils liés aux critères sont régulièrement mis à jour. Lors de la préparation d'un marché public, il est préférable de relire les informations contenues dans ces outils afin d'être complet.

4.1. POLITIQUE DE VOYAGE INTERNE

Bien qu'il existe sur le marché des options pour des voyages d'affaires plus durables, elles ne peuvent pas offrir une solution globale. Il est donc important que les organismes publics eux-mêmes réfléchissent à la question des déplacements durables et élaborent leurs propres politiques à cet effet. Cela permet de s'assurer que des mesures supplémentaires peuvent également être prises (directives dans certains cas pour ne pas voyager ou pour voyager moins, exceptions, etc.).

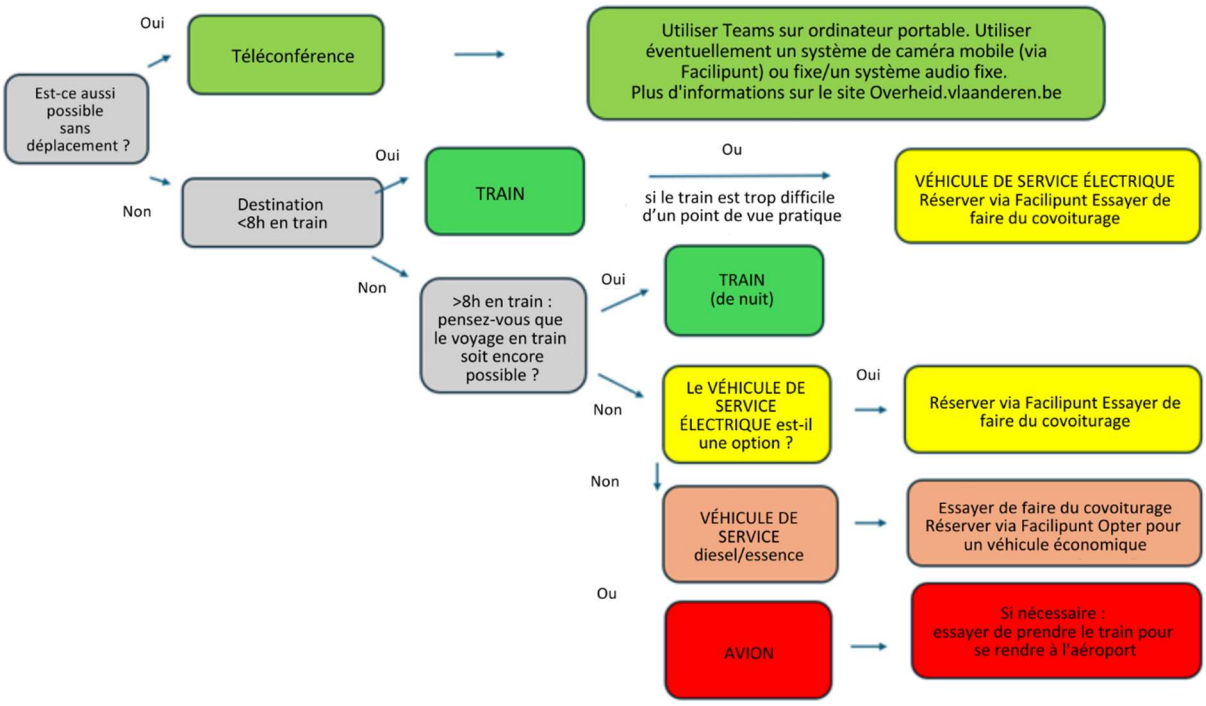
De nombreuses instances publiques disposent déjà de telles politiques ou au moins de directives pour des déplacements de service durables. Certains services publics l'intègrent également dans leur politique environnementale EMAS ou ISO 14.001 plus large ou dans le label bruxellois Entreprise écodynamique (voir ci-dessous 4.2.).

La politique de voyage interne de la **KU Leuven** (voir point 3.1.) est une première source d'inspiration.

[10] Résultats du MVI-criteriatool en octobre 2024

Le **Departement Omgeving Vlaanderen** est un autre bon exemple de politique de voyage durable. En collaboration avec CO2logic, ils ont élaboré un certain nombre d'actions :

- Cartographie annuelle des émissions de CO_2
- Mise en œuvre d'un plan d'action de réduction axé sur le parc automobile
- Sensibilisation du personnel par le biais d'une lettre d'information récurrente, large utilisation du logo neutre en CO_2 (voir infra - labels)...
- Une politique de voyage respectueuse de l'environnement qui aborde différentes options :
  - Évaluer la nécessité d'un déplacement
  - Transports publics
  - Voiture de service avec possibilité de covoiturage
  - Avion : en dernier recours
  - Compensation des émissions restantes par des projets certifiés dans le Sud (agroforesterie, purification de l'eau, feux écologiques décourageant l'exploitation forestière)[11]



[11] https://omgeving.vlaanderen.be/node/1691

Pour les voyages aériens inévitables liés à la coopération au développement du gouvernement belge, **l'Agence belge de développement** recherche régulièrement des organisations qui peuvent compenser les émissions des voyages en avion.[12]

Le **SPF Mobilité et Transports** souhaite également examiner la possibilité de prévoir un contrat-cadre pour la compensation des émissions de CO_2 occasionnées par les missions à l'étranger.

Selon les études de la Coalitie Duurzame Zakenreizen (Business Travel Pioneers) du Bond Beter Leefmilieu[13], une politique de voyage durable se compose idéalement de plusieurs éléments :

- Des directives concrètes pour savoir **quand ne pas voyager**. Exemples : Les réunions 1-1 se déroulent sous forme numérique, pas de voyages d'affaires internationaux pour les réunions de moins de 4 heures, fournir un bon équipement pour les vidéoconférences...
- Pour les **voyages d'affaires** : définir des directives qui mettent autant que possible l'accent sur des moyens de transport plus durables. Des exemples peuvent être trouvés dans la politique susmentionnée du département Environnement de la KU Leuven, ou dans le Kenniswijzer[14] de la Coalitie Duurzame Zakenreizen.
- Possibilités de **réduire l'impact sur l'environnement** : voyages en classe économique, compensation des émissions de CO_2.
- **La communication** renforce le soutien. Une liste ou une carte des destinations facilement accessibles en train peut être fournie. On peut aussi prévoir un système pour cartographier l'impact CO_2 du voyage de service prévu ou un outil de calcul qui cartographie la différence de temps de voyage porte-à-porte et les émissions de CO_2 du train, de la voiture et de l'avion.

Conseil : un premier pas vers une politique de voyage durable peut être fait avec le principe AVOID - SHIFT- COMPENSATION de la KU Leuven ou une politique d'achat durable telle que celle du Departement Omgeving Vlaanderen. Ensuite, vous pouvez intégrer d'éventuelles autres étapes.

Conseil : pour les itinéraires plus complexes à l'étranger, vous pouvez envisager de travailler avec une agence de voyages d'affaires qui propose des solutions durables pour les voyages d'affaires.

4.2. SYSTÈMES DE GESTION ENVIRONNEMENTALE

Certaines instances publiques, comme de nombreuses autres organisations et entreprises, disposent de leur propre système de gestion environnementale. Un tel système de gestion régit au moins les points suivants :

- Les principes de la politique environnementale de l'organisation.
- Les mesures concrètes que l'organisation a prises ou prendra pour diminuer ou prévenir les incidences sur l'environnement des processus d'entreprise liés à l'exécution du marché, au moins en ce qui concerne [à préciser].

[12] https://diplomatie.belgium.be/fr/politique/themes-politiques/sous-la-loupe/quoi-sert-votre-compensation-carbone
[13] https://www.bondbeterleefmilieu.be/artikel/praktische-kenniswijzer-helpt-bedrijven-uit-het-vliegtuig
[14] https://drive.google.com/file/d/1nHYjcikUag6YRIi6xylTp0HyVPGanYNK/view

- La manière dont les aspects environnementaux de l'organisation mentionnés ci-dessus sont contrôlés et réévalués en vue d'une amélioration continue.
- La manière dont 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.

La vérification du système de gestion environnementale s'effectue au moyen d'un certificat ISO 14001, d'un certificat EMAS, du label bruxellois « Entreprise écodynamique » ou d'un certificat équivalent.

4.3. SYSTÈMES DE GESTION SOCIALE ET DURABLE

La norme SA8000 est une norme mondiale pour de bonnes conditions de travail, basée sur les normes de l'OIT et les droits de l'homme, entre autres. Les entreprises peuvent obtenir la certification SA8000 en se conformant à ces normes.

https://sa-intl.org/programs/sa8000/

La Business Social Compliance Initiative (BSCI), gérée par Amfori, aide les entreprises disposant d'un code de conduite à améliorer les conditions de travail dans la chaîne d'approvisionnement.

https://www.amfori.org/en

La norme ISO 26000 fournit des directives pour la responsabilité sociale des entreprises, mais n'est pas certifiable.

https://www.iso.org/iso-26000-social-responsibility.html

4.4. UTILISATION DE CERTIFICATS ET LABELS

Les certificats et les labels peuvent être utilisés dans le cadre de la sélection qualitative, des spécifications techniques et des critères d'attribution. Ils peuvent également être utilisés comme preuve dans les conditions d'un contrat.

Les certificats suivants sont d'application :

Concernant une norme pour la compensation des émissions de CO2 :

- **Certificat Gold Standard**
  Gold Standard est un label, créé par le WWF et d'autres organisations, pour les projets qui garantissent le développement durable d'une certaine région. Ces projets visent à réduire les émissions de CO2. Des organisations aux Pays-Bas peuvent acheter des crédits produits par un tel projet. Elles investissent donc dans le projet et compensent leurs propres émissions de CO2.
  https://www.goldstandard.org/gold-standard-for-the-global-goals/our-standard

- **Fairtrade Climate standard**
  Fairtrade International a développé le Fairtrade Climate Standard pour aider les petits agriculteurs et les communautés rurales à produire des Fairtrade Carbon Credits et à

accéder au marché du carbone. Les projets Fairtrade Carbon Credit aident les producteurs à lutter contre le changement climatique et à s'adapter à ses effets. La norme Fairtrade pour le climat, développée en collaboration avec le Gold Standard, fournit des critères supplémentaires en matière de réduction des émissions de carbone et de développement durable.
https://www.fairtrade.net/standard/climate

4.5. CRITÈRES DE SÉLECTION QUALITATIFS POUR L'ENVIRONNEMENT

Les critères de sélection ne portent pas sur le contenu de la soumission, mais sur la capacité des soumissionnaires potentiels à exécuter le marché. Ils peuvent porter non seulement sur la capacité économique et financière du soumissionnaire, mais aussi sur ses compétences techniques et professionnelles.

Système de gestion de l'environnement (basé sur MVI-Criteriatool)
Le soumissionnaire dispose de son propre système de gestion environnementale. Un tel système de gestion régit au moins les points suivants : • Les principes de la politique environnementale de l'organisation. • Les mesures concrètes que l'organisation a prises ou prendra pour diminuer ou prévenir les incidences sur l'environnement des processus d'entreprise liés à l'exécution du marché, au moins en ce qui concerne [à préciser] : • La manière dont les aspects environnementaux de l'organisation mentionnés ci-dessus sont contrôlés et réévalués en vue d'une amélioration continue. • La manière dont 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. *Moyens de preuve possibles* • Certificat ISO 14001, certificat EMAS, label bruxellois « Entreprise écodynamique ». • 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 certificateur (accrédité) dont l'expertise peut être démontrée. • Ou équivalent.

4.6. ENVIRONNEMENT : SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES

Tous les voyages proposés doivent être conformes à la politique de voyage du pouvoir adjudicateur. Les alternatives de voyage moins chères ou plus onéreuses qui ne correspondent pas à cette politique de voyage ne seront pas acceptées.

La politique de voyage se trouve en annexe [*à joindre*].

Voyager en avion ou en train (sur la base du MVI-criteriatool)
Proposer uniquement le train pour les voyages d'une durée inférieure à 8 heures ou d'une distance inférieure à 500 km

Dans le cadre d'une demande de voyage de service à l'étranger, le soumissionnaire offre uniquement la possibilité de voyager en train lorsque[15] :

- la durée du trajet en train pour l'aller simple entre la gare d'arrivée et la gare de destination est inférieure ou égale à 8 heures selon l'horaire de la liaison la plus rapide ; OU :
- la distance entre le lieu d'affectation et l'adresse de destination est inférieure ou égale à 500 km ; OU :
- le temps de trajet en train est inférieur à une fois et demie le temps de trajet en avion. Le temps de trajet est le temps de déplacement calculé entre le lieu de travail du salarié et sa destination. Cela comprend le temps de transport jusque et depuis la gare ou l'aéroport, ainsi que le temps d'attente (temps d'enregistrement).

Dans les situations exceptionnelles suivantes, le soumissionnaire propose également des options de voyage par d'autres modes de transport : [*à ajouter*]

Conseil : si le voyage dure plus de 8 heures (en train) ou si la durée du voyage en train est plus d'une fois et demie la durée du voyage en avion : dans la mesure du possible, demandez à l'agence de voyage de présenter les différentes alternatives.

COMPENSATION DU CO_2 (basée sur le MVI-criteriatool)

Le CO_2 émis par les voyages de service (des collaborateurs) de l'adjudicateur (en avion, en train, en voiture et autres transports publics) est compensé à 100 %.[16]

Seuls sont acceptés les crédits de CO_2 pour lesquels des réductions de CO_2 ont été réalisées conformément aux directives de la Clean Development Mechanism (CDM)[17].

Moyens de preuve possibles

Le certificat Gold Standard répond aux exigences ci-dessus concernant les *Moyens de preuve possibles*.

La compensation des émissions de CO_2 consiste à compenser les émissions de gaz à effet de serre (traduites en équivalents CO_2) en capturant le CO_2 dans les arbres ou en évitant .

Explications pour l'organisation acheteuse

Si l'administration acheteuse ou le service acheteur a conclu un contrat de compensation CO_2 pour cette activité ou ce service, cela peut être inclus dans les dispositions du contrat.

Disposition correspondante du contrat

L'adjudicataire soumet chaque année, au plus tard à la date [x], un rapport écrit à l'organisation acheteuse sur les voyages de service effectués au cours de l'année calendrier précédente par (les collaborateurs de) l'organisation acheteuse. Il appartient au donneur d'ordre (service adjudicateur) de décider s'il compense lui-même les émissions de CO2 des kilomètres (aériens) ou s'il laisse cette tâche à l'adjudicataire.

[15] https://www.mvicriteria.nl/nl/webtool?cluster=2#//13/2,6//nl
[16] https://www.mvicriteria.nl/nl/webtool?cluster=2#//13/2,6//nl
[17] https://cdm.unfccc.int/methodologies/documentation/meth_booklet.pdf

Pour plus d'informations sur ces clauses du cahier des charges, voir le MVI-criteriatool.[18]
Conseil : vérifiez s'il est possible d'inclure le coût de la compensation CO_2 directement dans le marché public pour les voyages de service à l'étranger et les budgets de voyage. Cela peut se faire, par exemple, en déterminant directement le calcul de la quantité de CO_2 au moment de la réservation d'un voyage de service auprès d'une agence de voyages d'affaires et en l'ajoutant à la facture de la Travel Management Company.

4.7. ENVIRONNEMENT : CRITÈRES D'ATTRIBUTION

Proposer des voitures de location portant le label énergétique A ou B (sur la base du **MVI-criteriatool).**
Si, par classe de véhicule, une voiture de location avec le label énergétique A ou B est toujours proposée, la soumission sera mieux notée.[19] *Explications pour l'organisation acheteuse* La méthode d'attribution du label énergétique pour les voitures particulières varie d'un État membre à l'autre. Le label énergétique de la quasi-totalité des voitures particulières y est mentionné. Il n'existe pas encore de critère d'attribution pour les voitures de location en dehors de l'UE. Par conséquent, pour le moment, il est seulement recommandé d'examiner également en dehors de l'UE les possibilités de choisir des voitures de location ayant une meilleure performance énergétique que d'autres voitures. *Moyens de preuve possibles* • Données du véhicule proposé, y compris une spécification du label énergétique. Déclaration du soumissionnaire selon laquelle il ne propose que des voitures de location portant le label A ou B au sein de l'UE.

4.8. DROITS DE L'HOMME : CRITÈRES D'ATTRIBUTION

Des clauses sociales basées sur les thèmes ci-dessous peuvent être incluses dans les critères d'attribution.

- **Formation du personnel** - veiller à ce que chaque travailleur ait la possibilité de suivre un cours de base ou de remise à niveau pendant les heures de travail.
- **Santé au travail** - fournir des équipements et des produits ergonomiques qui minimisent les impacts sur l'environnement et la santé.
- **Horaires de travail** - proposer des solutions organisationnelles internes pour éviter les horaires de travail avant 7 heures et après 18 heures.

[18] https://www.pianoo.nl/sites/default/files/documents/documents/milieucriteria-buitenlandsedienstreizen-maart2017.pdf#page=5
[19] https://www.mvicriteria.nl/nl/webtool?cluster=2#//13/2,6//nl

- **Non-discrimination** - souligner que la discrimination fondée sur le sexe, l'âge et/ou l'origine est interdite. Un exemple de cette clause est disponible sur le site Vlaandere.be.

4.9. RAPPORTAGE INTERMÉDIAIRE ET KPI

Le service adjudicateur indique que les initiatives environnementales et sociales demandées dans le cadre de ce marché public exigeront certains efforts de la part du soumissionnaire. Elles peuvent également lui conférer un avantage économiquement compétitif par rapport aux autres candidats, en particulier si elles sont basées sur les critères d'attribution.
Ces engagements doivent donc être effectivement respectés pendant l'exécution du marché. Le pouvoir adjudicateur y veillera également. En conséquence, le soumissionnaire doit déclarer sa volonté de discuter avec le service adjudicateur chaque année du bon suivi du marché et d'adopter d'éventuelles mesures correctives en ce qui concerne les indicateurs de performance (KPI) [à préciser] liés aux aspects sociaux et environnementaux.

Exemples :

- Mise en œuvre effective du système de gestion environnementale
- Offre effective d'options de voyage durables

5. INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES[20]

- https://omgeving.vlaanderen.be/node/1691
- https://www.developpementdurable.be/sites/default/files/document/files/icdo_jaarverslagen_cellen_do_2023_nl.pdf#page=8
- https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/documents/publications/2024/Milieuverklaring_2024.pdf
- https://www.bondbeterleefmilieu.be/BusinessTravelPioneers
- https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1683894247/Vlaams_Energie-_en_Klimaatplan_actualisatie_12_mei_2023_tpletf.pdf#page=135
- https://www.developpementdurable.be/sites/default/files/document/files/icdo_jaarverslagen_cellen_do_2023_nl.pdf
- https://www.tmleuven.be/nl/project/Vergelijkend-onderzoek-luchtvaartsector-internationaal-spoorvervoer
- https://www.rug.nl/about-ug/profile/facts-and-figures/duurzaamheid/nieuws/sustainable-new-travel-policy
- https://www.pianoo.nl/sites/default/files/documents/documents/milieucriteria-buitenlandsedienstreizen-maart2017.pdf
- https://drive.google.com/file/d/1nHYjcikUag6YRIi6xylTp0HyVPGanYNK/view

[20] Aperçu non exhaustif