

**L'achat public de véhicules électriques, d'infrastructures de recharge et de produits/services connexes au Canada :**

**Analyse au regard des règles du commerce international**

**Rapport de recherche  
remis à Mobilité électrique Canada**

**Le 11 février 2021**

**Chercheurs :**

**Geneviève Dufour, professeure titulaire, Faculté de droit, UdeS**

**David Pavot, professeur adjoint, École de gestion, UdeS**

## Chercheurs

**Geneviève Dufour**, Ph. D., avocate inscrite au Barreau du Québec depuis 2002 et professeure titulaire à la Faculté de droit de l'Université de Sherbrooke. Elle dirige la maîtrise en droit international et politique internationale appliqués et assume la direction du BAJI, le Bureau d'assistance juridique internationale, dans le cadre duquel elle intervient devant les tribunaux internationaux et conseille diverses organisations internationales. Elle est présidente de la Société québécoise de droit international et membre du Conseil d'administration du Conseil canadien de droit international. Ses travaux de recherche portent sur le droit international public et le droit international économique. En 2018, elle a obtenu le prix Tremplin pour sa contribution exceptionnelle à la recherche. Elle intervient fréquemment dans les médias d'ici et d'ailleurs à titre d'experte. Par ailleurs, elle est consultante pour plusieurs organisations et entreprises en matière de commerce international et a participé aux conférences ministérielles de l'OMC à titre d'experte pour le gouvernement du Bénin.

**David Pavot**, Ph, D., professeur adjoint de droit international à l'École de gestion de l'Université de Sherbrooke et titulaire de la Chaire de recherche sur l'antidopage dans le sport. Il est titulaire d'un doctorat en droit international (2016), d'un master et d'un DESS obtenus à l'Université Nice Sophia Antipolis. Ses travaux portent sur le droit international du sport et le droit international économique. Il est régulièrement invité dans d'autres universités pour enseigner ou prononcer des conférences au Canada comme à l'étranger. Il est aussi consultant en droit international.

## Table des matières

<b>Chercheurs .....</b>	<b>2</b>
<b>Table des matières .....</b>	<b>3</b>
<b>Introduction .....</b>	<b>4</b>
<b>Rapport sommaire.....</b>	<b>5</b>
<b>Analyse .....</b>	<b>7</b>
<i>Contexte du verdissement des marchés publics au Canada.....</i>	<i>7</i>
<i>L'inclusion de considérations environnementales : une pratique déjà bien établie à l'étranger.....</i>	<i>8</i>
<i>Cadre juridique international encadrant l'action des acheteurs publics.....</i>	<i>10</i>
<i>La protection de l'environnement dans les appels d'offres : une autorisation des accords internationaux .....</i>	<i>12</i>
<i>Les outils permettant aux acheteurs publics de verdir les marchés publics .....</i>	<i>14</i>
<i>Impact d'une meilleure prise en compte de l'environnement sur l'industrie de l'électrification au Canada .....</i>	<i>16</i>

## Introduction

Ce rapport de recherche est rendu à la Mobilité électrique Canada, à la demande de son président et directeur général, monsieur Daniel Breton. Il a été produit entre le 11 novembre et le 14 décembre 2020.

Le rapport est issu d'une recherche menée depuis 2013 par les chercheurs sur l'inclusion par une trentaine de pays de critères environnementaux dans les appels d'offres. Il s'inspire donc des meilleures pratiques empruntées par les pays étrangers. Cette recherche inclut aussi une analyse des incidences des accords internationaux relatifs aux marchés publics, ce qui inclut les accords de libre-échange auxquels le Canada est partie.

Quelques mises en garde doivent être faites.

D'abord, ce rapport n'est pas un avis juridique. Il n'analyse pas une situation donnée en particulier mais vise à donner une compréhension générale des principes susceptibles d'être mobilisés dans le cadre des achats publics faits en matière de véhicules électriques canadiens et d'infrastructure de recharge.

Ensuite, ce rapport n'entre pas dans le détail des règles applicables dans chaque province canadienne. En fait, certains accords internationaux conclus par le gouvernement fédéral s'appliquent, avec les modulations nécessaires, aux entités fédérales et provinciales. Toutefois, certaines provinces concluent en sus des ententes prévoyant des règles en matière de marchés publics qui leur sont exclusivement applicables. C'est le cas de l'Accord de commerce et de coopération entre le Québec et l'Ontario ou encore de l'Accord de libéralisation des marchés publics du Québec et du Nouveau-Brunswick. Ce rapport ne tient pas compte de l'ensemble des accords conclus au niveau provincial.

Finalement, le mandat ne visait pas une analyse des dispositions propres aux différents territoires canadiens, qu'ils soient fédéral, provincial ou municipal.

## Rapport sommaire

Dans une majorité de pays européens et dans plusieurs autres pays du monde, les marchés publics ont connu une transformation écologique. Les acheteurs publics sont appelés à exiger des fournisseurs des produits et des services plus respectueux de l'environnement. Encore plus, les acheteurs publics se soucient non seulement des produits et des services en tant que tels, mais portent une attention de plus en plus soutenue aux processus et méthodes de production. Autrement dit, la chaîne d'approvisionnement et le cycle de vie des produits et des services sont de plus en plus pris en compte dans les appels d'offres.

Au Canada, les acheteurs publics peuvent exiger des services et des produits écologiques. Le cadre législatif ne l'interdit pas. Dans cette optique, une plus grande prise en compte de l'environnement dans les marchés publics pourrait bénéficier à l'industrie de l'électrification des transports.

Les Accords de libre-échange sont souvent perçus comme entravant la possibilité de limiter le commerce pour des raisons de protection de l'environnement. L'*Accord sur les marchés publics révisé* de l'Organisation mondiale du commerce, auquel le Canada est partie, permet expressément aux États d'insérer des exigences environnementales dans les appels d'offres. Aucune Accord de libre-échange auquel le Canada est partie ne l'interdit.

Dans ce contexte, les acheteurs publics devraient être encouragés à insérer des exigences environnementales. Cela favoriserait certainement l'industrie des véhicules électriques et des bornes de recharge, et de tout autre entreprise liée à l'électrification des transports.

Ces exigences environnementales doivent toutefois répondre à un besoin d'atteindre des objectifs de protection de l'environnement. Autrement dit, elles ne doivent pas être des prétextes pour favoriser une branche de production nationale. Le recours à des cibles nationales, provinciales ou municipales concrètes de diminution des gaz à effet de serre peut certainement permettre de justifier un recours à des exigences environnementales dans les appels d'offres dans la mesure où il ne fait aucun doute que l'électrification des transports participe à une diminution des gaz à effet

de serre. L'utilisation de normes internationales ou de normes de certification apporte aussi un fondement scientifique et consensuel à des appels d'offres plus verts.

Les acheteurs publics bénéficient d'un large éventail d'outils leur permettant de verdir les marchés publics. En matière d'électrification des transports, il semble que 1) l'insertion de spécifications techniques, 2) le recours à des clauses d'exécution contractuelle et 3) l'évaluation de la qualité selon des critères d'attribution soient les outils les plus pertinents. Un appel d'offres peut sélectionner l'outil le mieux adapté en fonction du marché visé, ou cumuler deux ou trois outils. Dans tous les cas, les acheteurs publics devraient être tenus par le principe de non-régression.

De toute évidence, la règle du plus bas soumissionnaire ne peut continuer à être appliquée; les critères de développement durable doivent aussi être pris en compte. Si l'obligation était faite aux acheteurs publics de prendre en compte l'impact environnemental de leurs achats, ou si à tout le moins, les gouvernements encourageaient fortement leurs entités à agir ainsi, cela aurait certainement pour effet d'avantager l'industrie de l'électrification des transports. Il pourrait donc y avoir une augmentation importante de la demande en la matière.

## Analyse

### Contexte du verdissement des marchés publics au Canada

Traditionnellement, les marchés publics ont été gouvernés par la règle du plus bas soumissionnaire. Si on permettait aux acheteurs d'imposer certaines exigences techniques, celles-ci devaient s'en tenir aux strictes caractéristiques du produit. Or, de plus en plus depuis la fin des années 2000, certaines considérations non reliées nécessairement aux caractéristiques intrinsèques des produits deviennent usuelles. C'est le cas des critères et exigences reliées à la protection de l'environnement qui participent au phénomène de verdissement des marchés publics.

Concrètement, lors de la rédaction des appels d'offres, les acheteurs publics insèrent des exigences environnementales. Ces dernières peuvent certes concerner le produit ou le service à acheter (donc, ses caractéristiques propres), mais elles peuvent aussi concerner la chaîne de production, voire le cycle de vie complet du produit ou du service.

Le cadre législatif relève de chacun des paliers de gouvernement fédéral, provincial et municipal. Peu importe les différences de chacun, il est important de mentionner qu'aucun d'entre eux n'empêche les entités adjudicatrices d'insérer des critères environnementaux dans les appels d'offres au Canada. Certes, il serait opportun que ces différents cadres législatifs soient revues afin d'autoriser explicitement les critères environnementaux, mais encore plus qu'à l'instar de ce qui se fait déjà ailleurs<sup>1</sup>, ces derniers obligent les acheteurs publics à imposer des critères environnementaux.

---

<sup>1</sup> Par exemple, la Californie oblige ses acheteurs publics à privilégier des biens ayant un effet moindre ou réduit pour la santé et l'environnement par rapport aux produits concurrents (Executive Order, B-18-12, 25 avril 2012). La ville de Berlin oblige ses acheteurs publics à inclure des critères environnementaux, ainsi qu'une analyse du coût de la vie (Decree on the application of regulation for environmentally-friendly purchases and other placements for deliveries, construction work and services, 2013). L'Espagne a, quant à elle, fixé des cibles dans le temps afin d'obliger ses acheteurs à imposer un verdissement des marchés publics. Par exemple, 50% du papier acheté devait être recyclé en 2010 alors que 90% du papier devait être recyclé en 2015. Au Massachussets, les acheteurs publics doivent considérer l'impact environnemental d'un achat (Executive Order 515 Establishing an Environmental Purchasing Policy, Mass register n1143).

Le secteur canadien de l'électrification des transports pourrait certainement profiter de ce verdissement des marchés publics. D'une part, à l'instar de l'État de la Californie<sup>2</sup>, afin de rencontrer leur cible de réduction des émissions de gaz à effet de serre, les gouvernements pourraient être tentés d'accélérer l'électrification, ce qui conduirait à une augmentation des achats en la matière. D'autre part, la production canadienne dans le domaine peut offrir des avantages comparatifs qui pourraient permettre à l'industrie de se positionner avantageusement dans le cadre d'appels d'offres et de devenir encore plus compétitive sur les marchés internationaux<sup>3</sup>, ce qui pourrait conduire à une augmentation des achats *canadiens*.

### **L'inclusion de considérations environnementales : une pratique déjà bien établie à l'étranger**

Depuis de nombreuses années, plusieurs pays dans le monde permettent explicitement ou imposent à leurs acheteurs publics de tenir compte des impacts sur l'environnement. Certains vont même jusqu'à accompagner leurs acheteurs publics en leur fournissant des logiciels détaillant le type de critères environnementaux pouvant être facilement ajoutés à un appel d'offres, et ce, en fonction du secteur visé, du produit ou du service à acquérir. C'est le cas des pays européens et de plusieurs États américains. Leurs appels d'offres doivent de plus en plus être axés sur des considérations de développement durable.

Voici de manière très synthétique un portrait non exhaustif de ce qui se fait à l'étranger :

---

<sup>2</sup> Depuis 2012, l'État de la Californie ordonne à ses agences de fournir des stations de recharge pour véhicules électriques dans les stationnements des employés des bâtiments existants et nouveaux (Executive Order, B-18-12, 25 avril 2012).

<sup>3</sup> Le projet de règlement européen sur les batteries vise entre autres à encourager les producteurs locaux à devenir plus compétitifs : Kate Abnett, « With green battery standards, EU seeks a competitive edge », The Telegram, 10 décembre 2020, en ligne : [https://www.thetelegram.com/business/reuters/with-green-battery-standards-eu-seeks-a-competitive-edge-529553/?mc\\_cid=32955fdac4&mc\\_eid=d90b0e714f](https://www.thetelegram.com/business/reuters/with-green-battery-standards-eu-seeks-a-competitive-edge-529553/?mc_cid=32955fdac4&mc_eid=d90b0e714f).



- Au niveau national, des gouvernements permettent ou imposent explicitement de prendre en compte le cycle de vie des produits<sup>4</sup>, d'autres imposent des spécifications techniques environnementales<sup>5</sup>, certains reconnaissent la possibilité d'inclure des critères environnementaux<sup>6</sup>.
- Au niveau provincial, certains gouvernements adoptent des politiques d'achat public visant à protéger l'environnement, en prenant en compte le cycle de vie<sup>7</sup>, encourageant l'utilisation des marges préférentielles afin de favoriser les achats verts<sup>8</sup>, imposant le recours à des spécifications techniques environnementales<sup>9</sup>.

---

<sup>4</sup> Au Chili, la Loi sur l'achat public numéro 19886 dispose en son article 6 que les critères d'attribution doivent permettre d'établir la combinaison la plus avantageuse entre les biens ou les services achetés et leurs coûts, passés, présents ou futurs. Au Japon, les textes précisent que les biens et services sélectionnés dans un appel d'offres en considérant leur capacité à respecter l'environnement tout au long de leur cycle de vie (Politique de base pour la promotion d'un achat public écologiquement responsable », p. 4).

<sup>5</sup> En Tunisie, la loi 2003-72 du 2 août 2004 indique que les nouveaux bâtiments publics sont assujettis à des « spécifications techniques visant l'économie dans la consommation d'énergie » (art. 10) ».

<sup>6</sup> Japon, *Politique de base pour la promotion d'un achat public écologiquement responsable*, p. 2.

<sup>7</sup> Massachusetts, *Section 2, Executive order 414*.

<sup>8</sup> Plusieurs États américains voisins ont déjà adopté cette pratique depuis plusieurs années. Par exemple, on peut mentionner que le guide d'achat public du Massachusetts (2014) permet d'attribuer des marges préférentielles entre 5 et 10% pour les produits et services verts. Le Connecticut autorise aussi explicitement à l'acheteur public d'allouer jusqu'à 10% de marge préférentielle (*Chap. 58 : Procedures promoting the procurement and Use of recycled products and environmentally preferable products and services by State Agencies*, para. 4a-67h, 2014). Le Vermont fait de même (*Statuts du Vermont, titre 29, para. 93*).

<sup>9</sup> Connecticut, *Chap. 58: Procedures promoting the procurement and Use of recycled products and environmentally preferable products and services by State Agencies*, para. 4a-67h, 2014 : dans le cadre des produits nettoyants. De son côté, le gouvernement Basque a fonctionné par paliers. En 2016, il a suggéré l'inclusion de spécifications techniques à ses acheteurs. 50 % des appels d'offres dans 10 catégories de marchés devaient obligatoirement en inclure en 2018, et dans 20 catégories de marchés en 2020, *Green Public Procurement Programme of the Basque Country 2020*, en ligne : [http://www.oneplanetnetwork.org/sites/default/files/gpp-programme-basque-country-2020\\_eng.pdf](http://www.oneplanetnetwork.org/sites/default/files/gpp-programme-basque-country-2020_eng.pdf)

- Au niveau municipal, certaines communes imposent la prise en compte de l'environnement à ses acheteurs publics<sup>10</sup> par le biais de critères environnementaux<sup>11</sup> et une analyse du cycle de vie<sup>12</sup>.

Une récente initiative de la Commission européenne propose de moderniser le cadre législatif européen sur les batteries de manière à imposer une production durables tenant compte de l'ensemble du cycle de vie<sup>13</sup>. La nouvelle réglementation, applicable à tous les types de batteries commercialisées en Europe, obligerait « l'utilisation de matières issues de sources responsables avec un usage limité de substances dangereuses, la teneur minimale en matières recyclées, l'empreinte carbone, la performance, la durée et le marquage, ainsi que la réalisation des objectifs de collecte et de recyclage »<sup>14</sup>.

## Cadre juridique international encadrant l'action des acheteurs publics

Le cadre juridique international relatif aux marchés publics est fragmenté. En effet, de nombreux traités sont susceptibles de s'appliquer à un appel d'offres. Parmi les plus importants, on compte

---

<sup>10</sup> En 2013, la ville de Berlin a adopté le Programme *Beschaffung und Umwelt* (Marchés publics et environnement) : <[www.umweltbundesamt.de/en/topics/economics-consumption/green-procurement/incorporating-green-procurement-into-your](http://www.umweltbundesamt.de/en/topics/economics-consumption/green-procurement/incorporating-green-procurement-into-your)>.

<sup>11</sup> Ville de Berlin, *Decree on the application of regulations for environmentally friendly purchases and order placements for deliveries, construction work and services* (2013). Voir aussi la ville de Pampelune : Fisseha Tessema and Cecile Marsille (2009) Practical insights and illustrative examples on Sustainable Public Procurement, Case Studies from Europe, SuPP-Urb-China Paper No. 3 En ligne : [https://www.scp-centre.org/wp-content/uploads/2016/05/32\\_Tessema\\_Marsille\\_2009\\_-\\_SPP\\_in\\_Urban\\_Administrations\\_in\\_China\\_en.pdf](https://www.scp-centre.org/wp-content/uploads/2016/05/32_Tessema_Marsille_2009_-_SPP_in_Urban_Administrations_in_China_en.pdf).

<sup>12</sup> Ville de Berlin, *Decree on the application of regulations for environmentally friendly purchases and order placements for deliveries, construction work and services*, 2013.

<sup>13</sup> Commission européenne, Pacte vert : des batteries durables pour une économie circulaire et climatiquement neutre, 10 décembre 2020, en ligne : <[https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_20\\_2312](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_2312)>.

<sup>14</sup> *Ibid.* Quant au recyclage, le projet de règlement mentionne que « toutes les batteries collectées doivent être recyclées et des niveaux élevés de valorisation doivent être atteints, notamment en ce qui concerne les matières valorisables telles que le cobalt, le lithium, le nickel et le plomb ». En sus, le règlement souhaite faciliter « la réaffectation des batteries de véhicules électriques afin de leur donner une seconde vie, par exemple en tant que systèmes de stockage d'énergie par batterie stationnaire, ou par leur intégration dans les réseaux électriques en tant que ressources énergétiques ».

l'*Accord sur les marchés publics révisé* de l'Organisation mondiale du commerce, mais aussi tous les accords de libre-échange que le gouvernement du Canada ou des provinces concluent.

Afin de déterminer si un accord est applicable, il faut essentiellement vérifier si l'entité adjudicatrice est visée par l'accord et si le montant de l'appel d'offres rencontre les seuils établis par l'accord.

Par exemple, le Canada a accepté d'être lié par les règles de l'*Accord sur les marchés publics révisé* de l'Organisation mondiale du commerce. ***Toutefois, cet Accord ne vise que les appels d'offres lancés par le gouvernement fédéral, certaines de ses entités et les gouvernements provinciaux. Il ne s'applique donc pas aux appels d'offre lancées par les municipalités, les établissements scolaires ou encore les sociétés urbaines de transports.*** Qui plus est, les appels d'offres sont soumis aux règles du commerce international seulement lorsque les seuils sont rencontrés. Ceux-ci diffèrent en fonction de l'entité visée et de la nature du contrat dépendant de s'il s'agit d'un contrat de marchandise, de services ou de construction.

Il se peut aussi que plus d'un accord soit applicable. Dans ce cas, l'appel d'offres doit respecter les termes de chacun des accords internationaux. Toutefois, les négociateurs reproduisent sensiblement les mêmes règles d'un accord à l'autre. Lorsqu'ils s'appliquent, ils prévoient des règles d'ouverture, de non-discrimination, d'équité et de transparence dans l'adjudication des marchés publics.

Plus spécifiquement en ce qui nous concerne, ces accords interdisent aux États de discriminer en faveur de leurs produits, de leurs services ou de leurs fournisseurs nationaux. Autrement dit, lorsqu'un appel d'offres est lancé et qu'un accord international est applicable, l'acheteur public ne peut écrire l'appel d'offres de manière à privilégier les produits, les services ou les fournisseurs locaux. Cette règle peut apparaître frustrante, mais elle est à la base du système commercial multilatéral depuis au moins 70 ans. Certaines exceptions existent, mais celles-ci sont extrêmement restreintes et ne s'appliquent que dans des cas très particuliers.

Par exemple, le gouvernement canadien exclut habituellement du champ d'application des accords sur les marchés publics les contrats de matériel et de systèmes de transport en commun urbain et les projets de route. Il peut aussi relativiser certaines obligations, comme en l'occurrence l'obligation de non-discrimination, en prévoyant qu'une partie du contrat puisse être donnée à des fournisseurs nationaux.

### **La protection de l'environnement dans les appels d'offres : une autorisation des accords internationaux**

Les accords internationaux n'empêchent pas les acheteurs d'inclure dans le cadre d'un appel d'offres des exigences techniques de nature environnementale. L'*Accord sur les marchés publics révisé* de l'Organisation mondiale du commerce mentionne explicitement que les États peuvent « établir, adopter ou appliquer des spécifications techniques pour encourager la préservation des ressources naturelles ou protéger l'environnement » (art. X :6). Certains accords de libre-échange reprennent les termes de cette disposition<sup>15</sup> ou, à tout le moins, prévoient qu'un pays puisse déroger aux principes du libre-échange pour des motifs environnementaux<sup>16</sup>.

Certes, cette permission ne doit pas viser à discriminer en faveur des produits locaux ou à créer des obstacles non nécessaires au commerce. En règle générale, une spécification technique ne peut donc pas mentionner l'origine du produit à acheter ou exiger que le produit provienne d'un territoire en particulier<sup>17</sup>. L'écriture des exigences techniques requiert évidemment un savoir-faire particulier et une connaissance du marché visé, mais doit aussi témoigner d'une réelle sincérité. Autrement dit, l'inclusion d'une exigence visant uniquement à discriminer les produits canadiens des produits étrangers ne passerait pas les tests du droit du commerce international. La protection de l'environnement doit demeurer l'objectif visé par l'insertion d'une exigence. Il n'en demeure pas

---

<sup>15</sup> Par exemple, l'*Accord économique et commercial global*, article 19.9, par. 6 et le *Partenariat transpacifique global et progressiste*, article 15.12, par. 6.

<sup>16</sup> *Accord économique et commercial global*, article 19.3, par. 2 et *Partenariat transpacifique global et progressiste*, article 15.3.

<sup>17</sup> Sous réserve d'exceptions. Par exemple, un appel d'offre visant à acheter des produits couverts par des appellations d'origine contrôlée ou des indications géographiques, comme le Champagne, le savon de Marseille ou les couteaux Laguiole renvoient directement à l'origine du produit.

moins que pareille exigence peut avoir pour effet de discriminer en faveur des produits nationaux ou locaux. Dans une telle situation, qu'on appelle une discrimination *de facto*, la sincérité de l'acheteur peut être mise en cause. Des tests juridiques ont été développés par les organes de règlement des différends permettant de déterminer les motivations profondes ayant mené à l'insertion de critères techniques<sup>18</sup>.

Le recours aux normes techniques internationales, telles que celles édictées par ISO ou par d'autres organisations de normalisation, peut constituer une base solide pour justifier une exigence environnementale. Plus les exigences seront inspirées de normes scientifiques établies, plus elles seront faciles à justifier. Par exemple, la Norme ISO 26 000 relative à la responsabilité sociétale peut être utilisée aisément à titre d'indication ou d'inspiration lors de la rédaction des appels d'offres. Cette norme ne donne pas lieu à une certification, mais prévoit plutôt des lignes directrices visant entre autres à contribuer au développement durable et renseigne sur les meilleures pratiques des entreprises tout au long du cycle de vie.

Les normes de certification peuvent aussi être prises en compte dans l'élaboration des appels d'offres afin de justifier le recours à des exigences environnementales. L'acheteur public peut soit se référer à la norme en tant que telle, qui contient une série d'exigences, ou sélectionner les critères environnementaux qui lui conviennent en fonction du contrat à donner et, surtout, de l'état de l'offre sur un marché donné<sup>19</sup>.

---

<sup>18</sup> Les tests juridiques n'ont pas été développés au regard de l'insertion d'exigences environnementales dans les appels d'offres, mais plutôt dans le cadre de loi à portée environnementales ayant une incidence sur le commerce international. L'idée demeure la même : lorsqu'on impose une exigence environnementale qui a pour effet de limiter l'accès au marché national et qui, dans les faits, défavorise les produits ou fournisseurs locaux, l'exigence environnementale doit être fondée de manière rationnelle. En cette matière, la jurisprudence a tendance à recourir aux normes internationales fondées sur le consensus scientifique ou, à défaut, sur un fondement scientifique justifiant la nécessité d'adopter pareille exigence pour protéger l'environnement.

<sup>19</sup> Cette précision est importante dans la mesure où les appels d'offres doivent tenir compte de l'offre du marché. En d'autres termes, un appel d'offres trop exigeants pourrait simplement s'avérer infructueux si aucune produit ou aucun fournisseur ne remplit les critères. De plus, un acheteur public ne peut pas ajouter des critères pour la seule raison qu'il souhaite restreindre le marché à moins de trois fournisseurs, voire à un fournisseur unique.

## Les outils permettant aux acheteurs publics de verdir les marchés publics

Plusieurs outils sont à la disposition des acheteurs publics pour verdir leurs marchés publics. Ceux-ci peuvent être utilisés au choix ou être cumulés au sein d'un même appel d'offres. Tout dépend du produit ou du service à acheter, et de l'état du marché. Chaque acheteur public doit connaître le marché, le niveau de concurrence qui y existe et la capacité des fournisseurs à rencontrer les exigences. Un acheteur public pourrait dès lors décider d'imposer peu d'exigences environnementales en raison du fait que les fournisseurs ne sont pas prêts. Il pourrait aussi évaluer qu'un appel d'offres est susceptible d'encourager, à court terme, les fournisseurs à modifier leurs façons de faire.

Dans ce contexte, l'acheteur public s'affiche comme moteur de changement social dans la mesure où les exigences qu'il choisit d'ajouter dans un appel d'offres obligent de manière raisonnable les fournisseurs à évoluer et à offrir des produits ou des services plus durables. Si le premier appel d'offres inclut une ou deux exigences environnementales, l'appel d'offres suivant pourrait augmenter le niveau d'exigence, encourageant encore une fois l'industrie à attendre un niveau de protection environnementale plus élevé. À terme, l'industrie acquiert une spécificité enviable non seulement au niveau national ou local, mais au niveau international. Elle devient plus respectueuse de l'environnement, mais aussi plus compétitive sur les marchés internationaux.

Voici une liste non exhaustive d'outils à la portée des acheteurs publics leur permettant d'insérer des exigences environnementales. Ces derniers peuvent être utilisés pour encourager directement l'achat de véhicules électriques ou de bornes de recharge et pourraient avoir pour effet d'encourager indirectement l'achat de produits fabriqués au pays.

1. Insérer des spécifications techniques de développement durable dans les appels d'offres, basées ou non sur des certifications reconnues<sup>20</sup>. À ce titre, dans le cadre d'un appel d'offres

---

<sup>20</sup> Bien que l'acheteur public ne puisse exiger l'obtention par un fournisseur d'une certification précise, ils peuvent s'y référer afin de clarifier les spécifications techniques qu'il exige. Il peut aussi s'en inspirer et sélectionner les spécifications techniques qui illustrent le mieux l'état de l'offre en vigueur.

concernant le remplacement de véhicules, un acheteur public pourrait exiger que ces véhicules soient électriques. L'appel d'offres pourrait aussi spécifier un type de matériaux plus écologique dans la conception des véhicules, des batteries, des bornes, etc. La spécification technique peut concerner la chaîne de production et prévoir le recours à une énergie renouvelable pour la production d'un certain pourcentage d'intrants ou de certains produits en particulier. La spécification technique peut aussi viser le cycle de vie complet du produit, en prévoyant par exemple des exigences en matière de recyclage des produits en fin de vie. La spécification peut aussi exiger que les produits soient soumis à un marché du carbone. Compte tenu de la haute technicité de ces spécifications techniques, les gouvernements devraient mettre au point un système de comptabilité permettant de bien évaluer les coûts à long terme<sup>21</sup>.

2. Imposer que les contrats contiennent des clauses d'exécution de nature à diminuer l'impact environnemental. Cet outil est un des plus intéressants en matière d'électrification des transports dans la mesure où il peut permettre de viser tous les secteurs, et d'encourager par le fait même le secteur des véhicules électriques et des bornes de recharge. Par exemple, un acheteur public pourrait imposer que le contrat soit exécuté en recourant à des livraisons au moyen de véhicules électriques. Par exemple, pour remporter un marché de fournitures de denrées alimentaires dans les écoles, les hôpitaux, les garderies ou les ministères, le fournisseur devrait être en mesure de démontrer que la livraison se fera dans des voitures électriques. À l'instar de ce que font déjà les Européens dans le cadre de plusieurs contrats, les acheteurs publics pourraient prévoir l'ajout de bonus en cas de respect de ces exigences et de malus en cas d'irrespect de la clause contractuelle.
3. Évaluation de la qualité des offres par le biais de critères d'attribution relatifs au développement durable, tout en leur permettant de payer 10% plus cher afin d'atteindre ce résultat. Lorsqu'un

---

<sup>21</sup> Il s'agit souvent d'un frein important à l'achat vert pour les acheteurs publics : F. Testa, E. Annunziata et M. Frey, « Drabacks and opportunity of green public procurement : An effective tool for sustainable production » (2016) 112 Journal of Cleaner Production 1893-900. Vidal Rosario et Nuria Pantoja ont élaboré une méthode permettant d'évaluer les projets en fonction des exigences (spécifications techniques, critères d'attribution, etc) et du coût relié au cycle de vie du produit : « Method bases on life cycle assessment and TOPSIS to integrate environmental award criteria into green public procurement » (2018) 44 Journal of sustainable cities and society 464-474.

acheteur public considère que l'état du marché ne permet pas d'imposer des spécifications techniques détaillées, car cela risquerait de réduire la compétition et de produire un appel d'offres infructueux, il peut recourir à un outil commun en matière d'achat public : l'évaluation de la qualité. En ajoutant des critères d'attribution relatifs à la protection de l'environnement, l'acheteur public indique aux industries qu'elles n'ont pas à atteindre des standards environnementaux mais que celles les atteignant pourront être privilégiées. L'acheteur public pourra même payer jusqu'à 10% de plus pour privilégier ces industries plus respectueuses de l'environnement.

4. Les acheteurs publics peuvent s'imposer un principe de non-régression, de manière à ce que si un appel d'offres inclut des critères de développement durable, les prochaines ne puissent plus être moins exigeantes. Il s'agit en quelque sorte d'un effet cliquet.

Les acheteurs publics disposent de plusieurs outils pour verdir les marchés publics. Ces outils peuvent être utilisés individuellement, au choix de l'acheteur public, mais ils peuvent aussi être cumulés dans le cadre d'un appel d'offres. Par exemple, il serait possible qu'un marché nécessitant du verre offre une marge préférentielle pouvant aller jusque 10% pour les fournisseurs capables de démontrer le recours à un système de traitement des eaux usées. Il serait aussi possible que le même marché exige en sus, à titre de spécification technique, que le verre soit produit à partir d'énergie recyclable. Dans ce dernier cas de figure, seuls les fournisseurs de verre utilisant de l'énergie recyclable seront retenus et une marge préférentielle sera en plus octroyée aux fournisseurs traitant leurs eaux usées.

### **Impact d'une meilleure prise en compte de l'environnement sur l'électrification des transports au Canada**

Si l'obligation était faite aux acheteurs publics de prendre en compte l'impact environnemental de leurs achats, ou si à tout le moins, les gouvernements encourageaient fortement leurs entités à agir ainsi, cela aurait certainement pour effet d'avantager l'industrie de l'électrification des transports.



Par exemple, les acheteurs publics pourraient être tenus, dans la mesure du possible, de renouveler le parc automobile au moyen de voitures, de camions ou de bus électriques. Une telle mesure aurait pour effet d'augmenter la demande de véhicules électriques et de bornes de recharge.

Dans une optique de préservation de l'environnement et des ressources naturelles, les acheteurs publics de véhicules électriques et de borne de recharge devraient être encouragés à tenir compte du cycle complet de vie d'un produit, en tenant compte par exemple, des impacts de la production des intrants dans le produit fini (et en premier lieu, l'extraction des minerais). Se faisant, les compagnies fabriquant des produits respectueux de l'environnement, recourant à énergie renouvelable ou encore suivant un cahier des charges strictes au niveau du traitement des déchets et des eaux usées, pourraient être privilégiées. De toute évidence, les entreprises recourant à des sources d'énergie renouvelables auraient un pas d'avance.

Des mesures visant des secteurs non nécessairement reliés à la production des véhicules électriques ou des bornes de recharge pourraient néanmoins avantager le secteur de l'électrification des transports. Par exemple, les acheteurs publics pourraient exiger que la livraison des produits faisant l'appel d'offres se fasse au moyen d'un transport électrique, ou encore que le fournisseur utilisant ce type de transport soit privilégié dans l'évaluation de la qualité.

Ces mesures répondraient évidemment à l'urgence d'agir pour que le Canada atteigne ses cibles de réduction de gaz à effet de serre, mais auraient aussi, fort probablement, pour effet de profiter aux entreprises du secteur, et ce, dans nombre de domaines. Celui de l'électrification des transports n'y échappe certainement pas.