

**DÉCISION (UE) 2019/62 DE LA COMMISSION****du 19 décembre 2018**

**concernant le document de référence sectoriel relatif aux meilleures pratiques de management environnemental, aux indicateurs de performance environnementale spécifiques et aux repères d'excellence pour le secteur de la construction automobile au titre du règlement (CE) n° 1221/2009 concernant la participation volontaire des organisations à un système communautaire de management environnemental et d'audit (EMAS)**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 1221/2009 du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2009 concernant la participation volontaire des organisations à un système communautaire de management environnemental et d'audit (EMAS), abrogeant le règlement (CE) n° 761/2001 et les décisions de la Commission 2001/681/CE et 2006/193/CE<sup>(1)</sup>, et notamment son article 46, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

- (1) En vertu du règlement (CE) n° 1221/2009, la Commission est tenue d'élaborer des documents de référence sectoriels pour certains secteurs économiques. Les documents doivent comprendre les meilleures pratiques de management environnemental, des indicateurs de performance environnementale et, le cas échéant, des repères d'excellence et des systèmes de classement permettant de déterminer les niveaux de performance environnementale. Les organisations enregistrées dans le système de management environnemental et d'audit établi par le règlement (CE) n° 1221/2009, ou qui souhaitent s'y enregistrer, doivent tenir compte des documents de référence sectoriels lorsqu'elles élaborent leur système de management environnemental et lorsqu'elles évaluent leurs performances environnementales dans leur déclaration environnementale, ou déclaration environnementale actualisée, préparée conformément à l'annexe IV dudit règlement.
- (2) En vertu du règlement (CE) n° 1221/2009, la Commission est tenue d'établir un plan de travail comportant la liste indicative des secteurs à considérer comme prioritaires pour l'adoption des documents sectoriels ou transsectoriels de référence. La communication de la Commission «Établissement du plan de travail comportant la liste indicative des secteurs pour l'adoption des documents sectoriels ou transsectoriels de référence, conformément au règlement (CE) n° 1221/2009 du Parlement européen et du Conseil concernant la participation volontaire des organisations à un système communautaire de management environnemental et d'audit (EMAS)»<sup>(2)</sup> a déterminé que le secteur de la construction automobile était un secteur prioritaire.
- (3) Le document sectoriel de référence pour le secteur de la construction automobile devrait être axé sur les meilleures pratiques, les indicateurs et les repères pour les constructeurs automobiles, y compris les fabricants de pièces et de composants, ainsi que sur les installations de traitement des véhicules hors d'usage. Il devrait faire référence aux recommandations existantes en ce qui concerne les aspects couverts par d'autres instruments politiques de l'Union, notamment la directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>(3)</sup> ou les documents de référence sur les meilleures techniques disponibles (documents de référence MTD) élaborés dans le cadre de la directive 2010/75/UE du Parlement européen et du Conseil<sup>(4)</sup>. Par ailleurs, il devrait recenser, sous la forme de meilleures pratiques de management environnemental pour le secteur, des mesures concrètes destinées à améliorer le management environnemental général des entreprises du secteur, y compris les aspects directement liés au processus de fabrication par exemple, ainsi que les aspects indirects, notamment la gestion de la chaîne d'approvisionnement, dans le but de favoriser une économie plus circulaire.
- (4) Afin de laisser aux organisations, aux vérificateurs environnementaux et aux autres intervenants suffisamment de temps pour se préparer à l'introduction du document de référence sectoriel pour le secteur de la construction automobile, il y a lieu de reporter la date d'application de la présente décision d'une période de 120 jours à compter de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.
- (5) Lors de l'élaboration du document de référence sectoriel annexé à la présente décision, la Commission a consulté les États membres et les autres parties prenantes conformément au règlement (CE) n° 1221/2009.

<sup>(1)</sup> JO L 342 du 22.12.2009, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO C 358 du 8.12.2011, p. 2.

<sup>(3)</sup> Directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 septembre 2000 relative aux véhicules hors d'usage (JO L 269 du 21.10.2000, p. 34).

<sup>(4)</sup> Directive 2010/75/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 relative aux émissions industrielles (prévention et réduction intégrées de la pollution) (JO L 334 du 17.12.2010, p. 17).

- (6) Les mesures prévues dans la présente décision sont conformes à l'avis du comité institué par l'article 49 du règlement (CE) n° 1221/2009,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

*Article premier*

Le document de référence sectoriel relatif aux meilleures pratiques de management environnemental, aux indicateurs de performance environnementale spécifiques et aux repères d'excellence pour le secteur de la construction automobile aux fins du règlement (CE) n° 1221/2009 figure à l'annexe de la présente décision.

*Article 2*

La présente décision entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*. Elle s'applique à partir du 18 mai 2019.

Fait à Bruxelles, le 19 décembre 2018.

*Par la Commission*

*Le président*

Jean-Claude JUNCKER

---

## ANNEXE

**1. INTRODUCTION**

Le présent document de référence sectoriel (DRS) pour le secteur de la construction automobile s'appuie sur un rapport scientifique et stratégique détaillé <sup>(1)</sup> [«Best Practice Report» (rapport sur les meilleures pratiques)] établi par le Centre commun de recherche (JRC) de la Commission européenne.

**Cadre juridique applicable**

Le système communautaire de management environnemental et d'audit (EMAS), qui prévoit la participation volontaire des organisations, a été mis en place en 1993 par le règlement (CEE) n° 1836/93 du Conseil <sup>(2)</sup>. Par la suite, l'EMAS a fait l'objet de deux révisions majeures:

- règlement (CE) n° 761/2001 du Parlement européen et du Conseil <sup>(3)</sup>, et
- règlement (CE) n° 1221/2009.

Un élément nouveau important de la dernière révision, qui est entrée en vigueur le 11 janvier 2010, est l'article 46 relatif à l'élaboration des DRS. Les DRS doivent comprendre les meilleures pratiques de management environnemental (MPME), les indicateurs de performance environnementale propres aux secteurs et, le cas échéant, des repères d'excellence et des systèmes de classement permettant de déterminer les niveaux de performance.

**Interprétation et utilisation du présent document**

Le système de management environnemental et d'audit (EMAS) est un système auquel peuvent participer volontairement les organisations qui s'engagent en faveur d'une amélioration constante dans le domaine de l'environnement. Dans ce cadre, le présent DRS contient des orientations spécifiques à l'intention du secteur de la construction automobile et met en évidence un certain nombre de possibilités d'amélioration et de meilleures pratiques.

Le document a été rédigé par la Commission européenne à partir des contributions des parties prenantes. Les meilleures pratiques de management environnemental, les indicateurs de performance environnementale propres au secteur et les repères d'excellence décrits dans le présent document ont été examinés puis approuvés par un groupe de travail technique, composé d'experts et de parties prenantes du secteur, sous la houlette du JRC; les repères d'excellence, en particulier, ont été jugés représentatifs des niveaux de performance environnementale atteints par les organisations les plus performantes du secteur.

Le DRS est destiné à aider l'ensemble des organisations qui souhaitent améliorer leurs performances environnementales en leur donnant des idées et en leur servant de source d'inspiration, ainsi qu'en leur fournissant des recommandations pratiques et techniques.

Le DRS s'adresse en premier lieu aux organisations qui sont déjà enregistrées dans le cadre de l'EMAS, puis aux organisations qui envisagent l'enregistrement EMAS et, enfin, à l'ensemble des organisations qui souhaitent en savoir davantage sur les meilleures pratiques de management environnemental afin d'améliorer leurs performances environnementales. L'objectif du présent document est donc d'aider l'ensemble des organisations du secteur de la construction automobile à se concentrer sur les aspects environnementaux importants, tant directs qu'indirects, et à trouver des informations sur les meilleures pratiques, sur les indicateurs de performance environnementale spécifiques appropriés pour mesurer leurs performances environnementales et sur les repères d'excellence.

**Comment les organisations enregistrées EMAS doivent-elles prendre en compte les DRS?**

Conformément au règlement (CE) n° 1221/2009, les organisations enregistrées EMAS doivent prendre en compte les DRS à deux niveaux:

- 1) lors de l'élaboration et de la mise en œuvre de leur système de management environnemental, à la lumière des analyses environnementales [article 4, paragraphe 1, point b)]:

---

<sup>(1)</sup> Le rapport scientifique et stratégique est accessible sur le site web du JRC à l'adresse suivante: [http://susproc.jrc.ec.europa.eu/activities/emas/documents/BEMP\\_CarManufacturing.pdf](http://susproc.jrc.ec.europa.eu/activities/emas/documents/BEMP_CarManufacturing.pdf). Les conclusions sur les meilleures pratiques de management environnemental et leur applicabilité, ainsi que les indicateurs de performance environnementale spécifiques définis et les repères d'excellence contenus dans le présent document de référence s'appuient sur les conclusions exposées dans le rapport scientifique et stratégique. Celui-ci contient toutes les informations générales et tous les détails techniques.

<sup>(2)</sup> Règlement (CEE) n° 1836/93 du Conseil du 29 juin 1993 permettant la participation volontaire des entreprises du secteur industriel à un système communautaire de management environnemental et d'audit (JO L 168 du 10.7.1993, p. 1).

<sup>(3)</sup> Règlement (CE) n° 761/2001 du Parlement européen et du Conseil du 19 mars 2001 permettant la participation volontaire des organisations à un système communautaire de management environnemental et d'audit (EMAS) (JO L 114 du 24.4.2001, p. 1).

Les organisations doivent utiliser les éléments pertinents du DRS lorsqu'elles fixent ou révisent leurs objectifs environnementaux généraux ou spécifiques en fonction des aspects environnementaux pertinents mis en évidence dans l'analyse environnementale et la politique environnementale, ainsi que lorsqu'elles décident des actions à mettre en œuvre pour améliorer leurs performances environnementales;

2) lors de l'élaboration de la déclaration environnementale [article 4, paragraphe 1, point d), et article 4, paragraphe 4]:

a) les organisations doivent tenir compte des indicateurs de performance environnementale sectoriels pertinents figurant dans le DRS lorsqu'elles choisissent les indicateurs<sup>(4)</sup> à utiliser pour la communication d'informations concernant leurs performances environnementales.

Lors du choix de la série d'indicateurs à utiliser pour la communication d'informations, l'organisation doit tenir compte des indicateurs proposés dans le DRS correspondant et prendre en considération leur pertinence au regard des aspects environnementaux significatifs qu'elle a répertoriés dans son analyse environnementale. Ces indicateurs ne doivent être pris en compte que lorsqu'ils sont pertinents pour les aspects environnementaux qui sont considérés comme étant les plus significatifs dans l'analyse environnementale;

b) lorsqu'elles communiquent des informations sur leurs performances environnementales et sur d'autres facteurs connexes, les organisations doivent indiquer dans leur déclaration environnementale la manière dont les meilleures pratiques de management environnemental et, le cas échéant, les repères d'excellence ont été pris en considération.

Elles doivent décrire la façon dont les meilleures pratiques de management environnemental et les repères d'excellence (qui donnent une indication du niveau de performance environnementale atteint par les organisations les plus performantes) ont été utilisés pour déterminer les mesures et actions requises, et éventuellement pour définir les priorités, en vue de (continuer à) améliorer leurs performances environnementales. Toutefois, l'application des meilleures pratiques de management environnemental ou le respect des repères d'excellence définis ne sont pas obligatoires, étant donné qu'il appartient aux organisations elles-mêmes, compte tenu du caractère volontaire de l'EMAS, d'apprécier la faisabilité des repères et de la mise en œuvre des meilleures pratiques sur le plan des coûts et des avantages.

De même que pour les indicateurs de performance environnementale, la pertinence et l'applicabilité des meilleures pratiques de management environnemental et des repères d'excellence doivent être évaluées par l'organisation au regard des aspects environnementaux significatifs qu'elle a recensés dans son analyse environnementale, ainsi que des aspects techniques et financiers.

Les éléments des DRS (indicateurs, MPME ou repères d'excellence) qui ne sont pas jugés pertinents au regard des aspects environnementaux significatifs recensés par l'organisation dans son analyse environnementale ne doivent pas être décrits ni mentionnés dans la déclaration environnementale.

La participation à l'EMAS est un processus continu: chaque fois qu'une organisation prévoit d'améliorer ses performances environnementales (et qu'elle analyse ces performances), elle doit consulter le DRS sur certains sujets spécifiques afin de s'en inspirer pour déterminer les prochaines questions à aborder dans le cadre d'une approche par étapes.

Les vérificateurs environnementaux EMAS doivent vérifier si, et comment, lors de la préparation de sa déclaration environnementale, l'organisation a pris en considération le DRS [article 18, paragraphe 5, point d), du règlement (CE) n° 1221/2009].

---

<sup>(4)</sup> Conformément à l'annexe IV [partie B, point e)] du règlement EMAS, la déclaration environnementale doit contenir «une synthèse des données disponibles sur les performances de l'organisation par rapport à ses objectifs environnementaux généraux et spécifiques au regard des incidences environnementales significatives. Les informations doivent porter sur les indicateurs de base et sur les autres indicateurs de performance environnementale pertinents existants énumérés à la partie C». Aux termes de l'annexe IV, partie C, «[c]haque organisation doit également rendre compte chaque année de ses performances en ce qui concerne les aspects environnementaux plus spécifiques répertoriés dans sa déclaration environnementale et, le cas échéant, tenir compte des documents de référence sectoriels visés à l'article 46».

Lors de la réalisation d'un audit, les vérificateurs environnementaux accrédités auront besoin que l'organisation leur démontre comment elle a sélectionné les éléments pertinents du DRS à la lumière de l'analyse environnementale et comment elle les a pris en compte. Les vérificateurs ne sont pas tenus de vérifier le respect des repères d'excellence décrits, mais ils doivent vérifier les éléments qui démontrent comment l'organisation s'est inspirée du DRS pour définir des indicateurs et les mesures volontaires appropriées qu'elle pourrait mettre en œuvre pour améliorer ses performances environnementales.

Étant donné le caractère volontaire de l'EMAS et du DRS, les organisations ne devraient pas être sollicitées de manière disproportionnée pour produire de tels éléments de preuve. En particulier, les vérificateurs ne doivent pas exiger de justification individuelle pour chacune des meilleures pratiques et chacun des indicateurs de performance environnementale sectoriels et des repères d'excellence qui sont mentionnés dans le DRS mais que l'organisation ne considère pas pertinents compte tenu de son analyse environnementale. En revanche, ils peuvent suggérer d'autres éléments à prendre en considération à l'avenir par l'organisation, comme une preuve supplémentaire de son engagement en faveur d'une amélioration continue de ses performances.

### Structure du document de référence sectoriel

Le présent document se compose de cinq chapitres. Le chapitre 1 présente le cadre juridique de l'EMAS et décrit la manière d'utiliser le document, tandis que le chapitre 2 définit le champ d'application du présent DRS. Les chapitres 3 et 4 décrivent brièvement les différentes meilleures pratiques de management environnemental (MPME) <sup>(5)</sup> et fournissent des informations sur leur applicabilité, pour la construction de véhicules et pour le sous-secteur du traitement des véhicules hors d'usage, respectivement. Lorsqu'il est possible de définir des indicateurs de performance environnementale et des repères d'excellence propres à une MPME donnée, ceux-ci sont également mentionnés. Toutefois, la définition de repères d'excellence n'a pas été possible pour toutes les MPME, soit en raison de la disponibilité limitée des données, soit parce que les conditions spécifiques de chaque entreprise et/ou usine (diversité des processus de fabrication exécutés dans chaque installation de fabrication, degré d'intégration verticale, etc.) varient dans une telle mesure qu'un repère d'excellence ne serait pas significatif. Même lorsque des repères d'excellence sont indiqués, il ne s'agit pas d'objectifs à atteindre pour toutes les entreprises ou de paramètres pour comparer les performances environnementales entre les entreprises du secteur, mais plutôt d'une mesure de ce qui est possible pour aider les différentes entreprises à évaluer les progrès qu'elles ont accomplis et les motiver pour s'améliorer davantage. Certains des indicateurs et des repères sont valables pour plusieurs MPME et ils sont donc répétés chaque fois que nécessaire. Enfin, le chapitre 5 présente un tableau complet dans lequel figurent les indicateurs de performance environnementale les plus pertinents, les explications associées et les repères d'excellence correspondants.

## 2. CHAMP D'APPLICATION

Le présent document de référence porte sur la performance environnementale du secteur de la construction automobile et sur certains aspects du secteur du traitement des véhicules hors d'usage. Le groupe cible du document englobe les entreprises appartenant au secteur de la construction automobile selon les codes NACE ci-après [conformément à la nomenclature statistique des activités économiques établie par le règlement (CE) n° 1893/2006 du Parlement européen et du Conseil <sup>(6)</sup>]:

- NACE 29.1 Construction de véhicules automobiles,
- NACE 29.2 Fabrication de carrosseries et remorques,
- NACE 29.3 Fabrication d'équipements automobiles,
- NACE 38.31 Démantèlement d'épaves.

Outre ce qui précède, deux activités supplémentaires peuvent être prises en compte en ce qui concerne le traitement des véhicules hors d'usage, correspondant à des sous-ensembles de domaines plus larges: la récupération de déchets triés (NACE 38.32, y compris le broyage de véhicules hors d'usage) et le commerce de gros de déchets et débris (NACE 46.77, y compris le démontage de véhicules hors d'usage pour obtenir et revendre des pièces réutilisables).

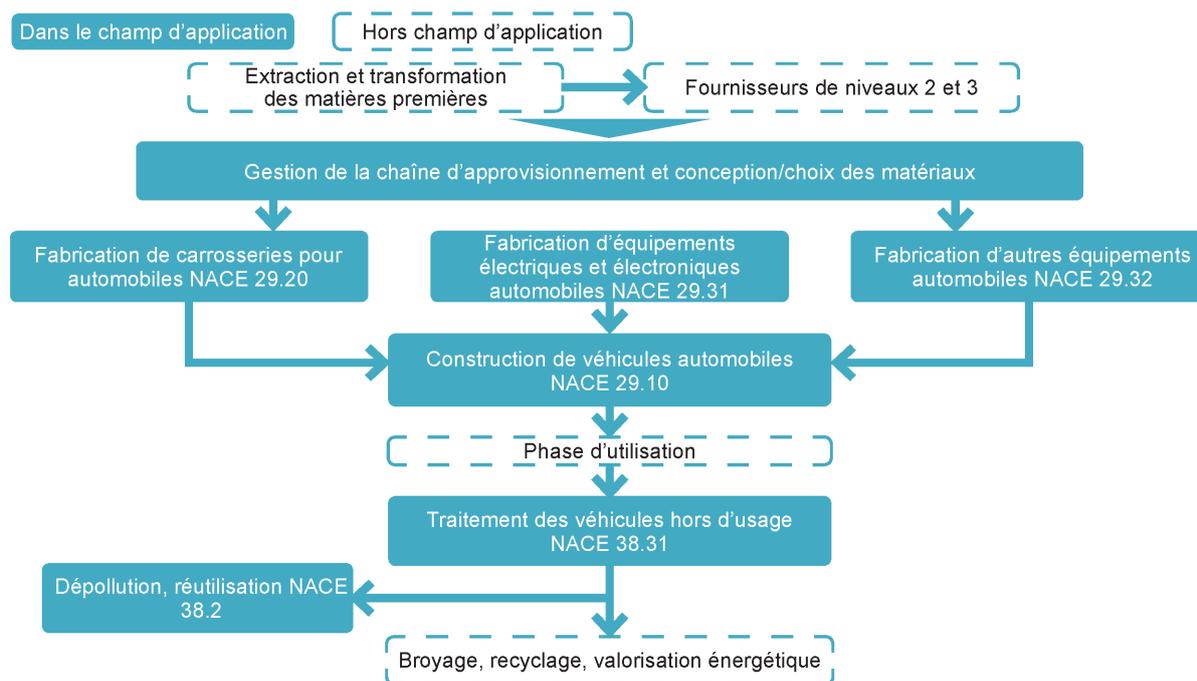
Le présent document de référence couvre les mesures que peuvent mettre en œuvre les constructeurs automobiles et les fabricants de pièces et de composants automobiles et qui donnent lieu à des améliorations de la performance environnementale sur l'ensemble de la chaîne de valeur automobile, comme indiqué figure 1. Les principaux secteurs entrant dans le champ d'application de ce document sont surlignés dans le schéma.

<sup>(5)</sup> Le rapport sur les meilleures pratiques («Best Practice Report») publié par le JRC, consultable en ligne à l'adresse [http://susproc.jrc.ec.europa.eu/activities/emas/documents/BEMP\\_CarManufacturing.pdf](http://susproc.jrc.ec.europa.eu/activities/emas/documents/BEMP_CarManufacturing.pdf), donne une description détaillée de chacune des meilleures pratiques, accompagnée de recommandations concernant leur mise en œuvre. Le lecteur est invité à le consulter s'il souhaite en savoir plus sur certaines des meilleures pratiques décrites dans le présent document de référence.

<sup>(6)</sup> Règlement (CE) n° 1893/2006 du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 établissant la nomenclature statistique des activités économiques NACE Rév. 2 et modifiant le règlement (CEE) n° 3037/90 du Conseil ainsi que certains règlements (CE) relatifs à des domaines statistiques spécifiques (JO L 393 du 30.12.2006, p. 1).

Figure 1

### Vue d'ensemble des activités dans la chaîne de valeur de la construction automobile



De nombreuses étapes opérationnelles entrent dans le champ d'application des activités de construction automobile, notamment: atelier d'emboutissage, production de carrosseries nues, atelier de peinture, fabrication de composants et de sous-ensembles, fabrication des transmissions et des châssis, pré-assemblage et habillage, et assemblage final. Dans le présent document, les MPME ont été élaborées pour être applicables aussi largement que possible dans différents types d'usines. Cependant, compte tenu des variations importantes dans l'intégration verticale des activités susmentionnées au sein d'une même usine, il est difficile de procéder à une évaluation directe et à une comparaison des performances environnementales entre les usines. Par conséquent, l'applicabilité et la pertinence des meilleures pratiques (ainsi que des indicateurs et des repères) devront être évaluées au regard des caractéristiques de chaque installation.

Le tableau suivant (tableau 1) présente les aspects environnementaux directs et indirects les plus significatifs pour le secteur de la construction automobile et ceux qui sont inclus dans le champ d'application de ce document de référence. En outre, le tableau 1 illustre les principales pressions environnementales associées aux aspects environnementaux les plus pertinents, ainsi que les moyens d'action proposés dans le présent document: ces questions sont traitées soit par les MPME décrites aux chapitres 3 et 4, soit par le renvoi à d'autres documents de référence disponibles, tels que les documents de référence sur les meilleures techniques disponibles (MTD) [les BREF <sup>(7)</sup>, cités ici au moyen de leur code].

<sup>(7)</sup> BREF: Best Available Techniques Reference Documents (documents de référence sur les meilleures techniques disponibles). Pour obtenir de plus amples informations sur le contenu des documents de référence sur les meilleures techniques disponibles ainsi qu'une explication exhaustive des termes, des acronymes et des codes de documents, consulter le site web du Bureau européen pour la prévention et la réduction intégrées de la pollution à l'adresse suivante: <http://eippcb.jrc.ec.europa.eu/>

Tableau 1

**Aspects et pressions environnementaux les plus significatifs pour le secteur de la construction automobile et moyens d'action proposés dans ce document de référence**

| Principaux aspects environnementaux             | Pression environnementale associée |                    |     |           |              | MPME  |
|---|------------------------------------|--------------------|-----|-----------|--------------|---|
|   | Énergie/changement climatique      | Ressources/déchets | Eau | Émissions | Biodiversité |   |
| <b>Gestion de la chaîne d'approvisionnement</b> |                                    |                    |     |           |              | <b>MPME concernant la gestion de la chaîne d'approvisionnement (point 3.6)</b>  |
| <b>Ingénierie et conception</b>                 |                                    |                    |     |           |              | <b>MPME concernant la conception durable (point 3.6.3)</b><br><b>MPME concernant le reconditionnement de composants (point 3.7.1)</b>   |
| <b>Fabrication et étape d'assemblage</b>        |                                    |                    |     |           |              |   |
| Atelier d'emboutissage                          |                                    |                    |     |           |              | Référence aux MPME pour le secteur de la fabrication de produits métalliques <sup>(1)</sup><br><b>MPME concernant le management environnemental et la gestion de l'énergie, des déchets, de l'eau et de la biodiversité (points 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5)</b>                                      |
| Carrosseries nues                               |                                    |                    |     |           |              | <b>MPME concernant le management environnemental et la gestion de l'énergie, des déchets, de l'eau et de la biodiversité (points 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5)</b>   |
| Atelier de peinture                             |                                    |                    |     |           |              | Voir MTD dans les BREF pour les secteurs STS (traitement des surfaces avec solvants organiques) et STM (traitement des surfaces métaux et plastiques)   |
| Fabrication des transmissions et des châssis    |                                    |                    |     |           |              | Référence aux MPME pour le secteur de la fabrication de produits métalliques<br><b>MPME concernant le management environnemental et la gestion de l'énergie, des déchets, de l'eau et de la biodiversité (points 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5)</b>   |
| Fabrication d'autres composants                 |                                    |                    |     |           |              | Voir MTD dans les BREF pour les secteurs FMP (métaux ferreux), SF (forges et fonderies), IS (fer et acier), TAN (tanneries), GLS (verre), POL (polymères), TXT (textiles), etc.<br>Référence aux MPME pour le secteur de la fabrication d'équipements électriques et électroniques <sup>(2)</sup> |

| Principaux aspects environnementaux   | Pression<br>environnementale associée |                    |     |           |              | MPME  |
|---------------------------------------|---------------------------------------|--------------------|-----|-----------|--------------|---|
|                                       | Énergie/changement<br>climatique      | Ressources/déchets | Eau | Émissions | Biodiversité |   |
| Chaînes de montage                    |                                       |                    |     |           |              | <b>MPME concernant le management environnemental et la gestion de l'énergie, des déchets, de l'eau et de la biodiversité (points 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5)</b>   |
| Infrastructures des usines            |                                       |                    |     |           |              | <b>MPME concernant le management environnemental et la gestion de l'énergie, des déchets, de l'eau et de la biodiversité (points 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5)</b>   |
| <b>Phase d'utilisation</b>            |                                       |                    |     |           |              | Hors champ d'application, voir figure 1   |
| <b>Véhicules hors d'usage</b>         |                                       |                    |     |           |              |   |
| Dépollution                           |                                       |                    |     |           |              | Référence aux directives 2000/53/CE et à la directive 2006/66/CE <sup>(3)</sup> du Parlement européen et du Conseil<br><b>MPME concernant la mise en œuvre d'un système de management environnemental avancé (point 3.1.1)</b><br><b>MPME concernant la dépollution optimisée des véhicules (point 4.2.1)</b> |
| Récupération et réutilisation         |                                       |                    |     |           |              | Directives 2000/53/CE et 2006/66/CE (voir références ci-dessous)<br><b>MPME concernant la mise en œuvre d'un système de management environnemental avancé (point 3.1.1)</b><br><b>MPME concernant les réseaux de récupération des composants et des matériaux (point 4.1.1)</b>                               |
| Démontage et recyclage des composants |                                       |                    |     |           |              | Directive 2000/53/CE et directive 2006/66/CE (voir références ci-dessus)<br><b>MPME concernant la mise en œuvre d'un système de management environnemental avancé (point 3.1.1)</b><br><b>MPME concernant les pièces en matières plastiques et composites (point 4.2.2)</b>                                   |

| Principaux aspects environnementaux | Pression environnementale associée |                    |     |           |              | MPME  |
|-------------------------------------|------------------------------------|--------------------|-----|-----------|--------------|---|
|                                     | Énergie/changement climatique      | Ressources/déchets | Eau | Émissions | Biodiversité |   |
| Traitement après broyage            |                                    |                    |     |           |              | Hors champ d'application [voir MTD dans le BREF-WT (traitement des déchets)], voir figure 1 |

- (<sup>1</sup>) Les meilleures pratiques de management environnemental pour la fabrication de produits métalliques sont en cours de recensement; pour obtenir plus d'informations et consulter les mises à jour publiées, voir: [http://susproc.jrc.ec.europa.eu/activities/emas/fab\\_metal\\_prod.html](http://susproc.jrc.ec.europa.eu/activities/emas/fab_metal_prod.html)
- (<sup>2</sup>) Les meilleures pratiques de management environnemental pour la fabrication d'équipements électriques et électroniques sont en cours de recensement; pour obtenir plus d'informations et consulter les mises à jour publiées, voir: <http://susproc.jrc.ec.europa.eu/activities/emas/eeem.html>.
- (<sup>3</sup>) Directive 2006/66/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 septembre 2006 relative aux piles et accumulateurs ainsi qu'aux déchets de piles et d'accumulateurs et abrogeant la directive 91/157/CEE (JO L 266 du 26.9.2006, p. 1).

Les aspects environnementaux présentés dans le tableau 1 ont été sélectionnés parce qu'ils sont considérés comme les plus pertinents en général dans le secteur. Cependant, une analyse au cas par cas est nécessaire pour déterminer les aspects environnementaux à prendre en charge par des entreprises spécifiques.

En outre, la mise en œuvre des MPME demeure un processus volontaire qui doit être adapté à la situation particulière de chaque organisation. Par conséquent, il est important que les parties prenantes se concentrent en priorité sur les MPME les plus à même de leur être utiles. Le tableau ci-après recense les parties prenantes spécifiques concernées par le présent document qui sont les plus susceptibles de trouver les MPME dans chaque section correspondante:

Tableau 2

**Principales parties prenantes ciblées par groupe de MPME [X = cible principale, (x) = également potentiellement pertinent]**

| Secteur      | Aspect principal  | Parties prenantes  |                          |                                    |                                  |                      |          |     |
|--------------|---|--|--------------------------|------------------------------------|----------------------------------|----------------------|----------|-----|
|              |   | FEO ( <sup>1</sup> )   | Fournisseurs de niveau 1 | Fournisseurs de niveau 2 et autres | Entreprises de reconditionnement | ITA ( <sup>2</sup> ) | Broyeurs |     |
| CONSTRUCTION | FABRICATION TRANSVERSALE                                    | Management environnemental   | X                        | X                                  | X                                | X                    | X        | (x) |
|              | Gestion de l'énergie  | X  | X                        | X                                  | X                                | X                    | (x)      |     |
|              | Gestion des déchets   | X  | X                        | X                                  | X                                | X                    | (x)      |     |
|              | Gestion de l'eau  | X  | X                        | X                                  | X                                | X                    | (x)      |     |
|              | Biodiversité  | X  | X                        | X                                  | X                                | X                    | (x)      |     |
|              | CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT, CONCEPTION ET RECONDITIONNEMENT | Gestion de la chaîne d'approvisionnement, logistique et conception | X                        | X                                  | X                                |                      |          |     |
|              |   | Reconditionnement  | (x)                      |                                    |                                  | X                    |          |     |

|                                       | Secteur  | Aspect principal | Parties prenantes  |                          |                                    |                                  |                    |          |
|---------------------------------------|--|------------------|--------------------|--------------------------|------------------------------------|----------------------------------|--------------------|----------|
|                                       |  |                  | FEO <sup>(1)</sup> | Fournisseurs de niveau 1 | Fournisseurs de niveau 2 et autres | Entreprises de reconditionnement | ITA <sup>(2)</sup> | Broyeurs |
| TRAITEMENT DES VÉHICULES HORS D'USAGE | Logistique concernant les véhicules hors d'usage | Collecte         |                    |                          |                                    | (x)                              | X                  |          |
|                                       | Traitement des véhicules hors d'usage            |                  |                    |                          |                                    |                                  | X                  | (x)      |

<sup>(1)</sup> FEO = fabricants d'équipements d'origine, à savoir les constructeurs de véhicules dans le contexte automobile.

<sup>(2)</sup> ITA = installations de traitement autorisées, au sens de la directive 2000/53/CE relative aux véhicules hors d'usage.

### 3. MEILLEURES PRATIQUES DE MANAGEMENT ENVIRONNEMENTAL, INDICATEURS DE PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE SPÉCIFIQUES ET REPÈRES D'EXCELLENCE POUR LE SECTEUR DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE

#### 3.1. MPME pour le management environnemental

Ce point concerne les constructeurs de véhicules automobiles et les fabricants de pièces et composants automobiles; il est également largement pertinent pour les installations de traitement autorisées des véhicules hors d'usage.

##### 3.1.1. Mise en œuvre d'un système de management environnemental avancé

Ces MPME consistent à mettre en œuvre un système de management environnemental (EMS) avancé sur tous les sites de l'entreprise. Ce système doit permettre un contrôle et une amélioration continus de tous les aspects environnementaux les plus significatifs.

Un EMS est un outil facultatif qui aide les organisations à développer, mettre en œuvre, maintenir, évaluer et suivre une politique environnementale et à améliorer leurs performances environnementales. Les systèmes avancés peuvent être appliqués conformément à la norme ISO 14001-2015 ou à l'EMAS, de préférence, qui sont des systèmes reconnus à l'échelle internationale certifiés ou vérifiés par un tiers, et qui portent sur l'amélioration continue et l'évaluation comparative des performances environnementales de l'organisation.

#### Applicabilité

En règle générale, un EMS convient à toutes les organisations et tous les sites. La portée et la nature de l'EMS peuvent varier en fonction de l'échelle et de la complexité de l'organisation et de ses opérations, ainsi que des incidences environnementales spécifiques concernées. Dans certains cas, les aspects relatifs à la gestion de l'eau, la biodiversité ou la contamination des sols peuvent ne pas être couverts ou contrôlés dans le cadre des EMS mis en place par les entreprises du secteur automobile. Le présent document de référence (points 3.2, 3.3, 3.4 et 3.5) est à même de proposer des orientations utiles sur ces aspects.

## Indicateurs de performance environnementale et repères d'excellence associés

| Indicateurs de performance environnementale   | Repères d'excellence   |
|---|--|
| i1) Sites disposant d'un système de management environnemental avancé (% des installations/opérations)<br>i2) Nombre d'indicateurs de performance environnementale généralement utilisés sur l'ensemble de l'organisation et/ou communiqués dans les déclarations environnementales<br>i3) Utilisation de repères internes ou externes pour stimuler les performances environnementales (O/N) | b1) Un système de management environnemental avancé est mis en place sur tous les sites de production à l'échelle mondiale |

## 3.2. MPME pour le management de l'énergie

Ce point concerne les constructeurs de véhicules automobiles et les fabricants de pièces et composants automobiles. Les principes de base sont également largement pertinents pour les installations de traitement autorisées des véhicules hors d'usage.

## 3.2.1. Mise en œuvre de systèmes détaillés de contrôle et de management de la consommation d'énergie

Ces MPME consistent à mettre en place sur tous les sites de fabrication un contrôle détaillé de la consommation d'énergie au niveau des processus, en combinaison avec un système de management de l'énergie certifié ou vérifié par un tiers, dans le but d'optimiser la consommation d'énergie.

Les plans de management de l'énergie des meilleures pratiques comprennent les aspects suivants; ils sont systématisés selon un système de management nécessitant des améliorations organisationnelles, par exemple un système certifié ISO 50001 ou intégré dans l'EMAS:

- mise en place d'une politique, d'une stratégie et d'un plan d'action en matière de consommation d'énergie,
- obtention de l'engagement actif des équipes dirigeantes,
- mesure et suivi des performances,
- formation du personnel,
- communication,
- amélioration continue,
- investissements.

## Applicabilité

Un système de management de l'énergie certifié ISO 50001 ou intégré dans l'EMAS est applicable à n'importe quelle usine ou site.

L'instauration de systèmes détaillés de contrôle et de management de l'énergie, bien qu'elle ne soit pas systématiquement fondamentale, peut être bénéfique à toute installation et devrait être envisagée au niveau approprié afin de promouvoir les actions.

## Indicateurs de performance environnementale et repères d'excellence associés

| Indicateurs de performance environnementale  | Repères d'excellence  |
|--|---|
| i4) Nombre d'installations disposant de systèmes détaillés de suivi de l'énergie (nombre ou % des installations/opérations)                                    | b2) Des plans de gestion de l'énergie spécifiques sont mis en place sur tous les sites (au niveau de l'organisation)  |
| i5) Nombre d'installations disposant d'un système de gestion de l'énergie certifié ISO 50001 ou intégré dans l'EMAS (nombre ou % des installations/opérations) | b3) Un suivi détaillé par processus est mis en place sur le site (au niveau des sites)<br>b4) L'usine met en place des contrôles portant sur la gestion de la consommation d'énergie, par exemple pour désactiver certaines zones de l'usine pendant les périodes non productives, pour les sites disposant d'un suivi détaillé (au niveau des sites) |

### 3.2.2. Amélioration de l'efficacité des processus consommateurs d'énergie

Ces MPME consistent à faire en sorte de maintenir de hauts niveaux d'efficacité énergétique, en menant des évaluations régulières des processus consommateurs d'énergie et en déterminant les possibilités d'amélioration des contrôles, de la gestion, des réparations et/ou du remplacement des équipements.

Les principes de base pouvant être appliqués pour accroître l'efficacité énergétique dans les installations sont les suivants:

- réalisation d'évaluations des performances énergétiques,
- automatisation et synchronisation pour réduire la charge de base,
- zonage,
- contrôles de détection des fuites et des pertes,
- mise en place d'une isolation sur les conduites et les équipements,
- étude des possibilités d'installation de systèmes de récupération de chaleur, par exemple échangeurs thermiques,
- installation de systèmes de cogénération (production combinée de chaleur et d'électricité),
- mise à niveau des équipements,
- changement ou combinaison de sources d'énergie.

#### Applicabilité

Les techniques mentionnées dans ces MPME sont en principe applicables aussi bien dans les usines neuves que dans les installations existantes. Toutefois, le potentiel d'optimisation est généralement plus élevé dans les installations existantes qui se sont développées de façon organique durant de nombreuses années afin de s'adapter à l'évolution des contraintes de production, où les synergies et les rationalisations sont susceptibles de donner des résultats plus évidents.

Toutes les usines ne pourront pas mettre en place la cogénération: dans les usines n'ayant pas de besoins importants en termes de procédés thermiques ou de chauffage, la cogénération ne constitue pas une stratégie présentant un bon rapport coût-efficacité.

#### Indicateurs de performance environnementale et repères d'excellence associés

| Indicateurs de performance environnementale  | Repères d'excellence |
|--|----------------------|
| i6) Mise en place d'évaluations régulières des systèmes, de l'automatisation, des réparations, de la maintenance et des mises à niveau (% des sites) | —                    |
| i7) Consommation d'énergie totale (kWh) par unité fonctionnelle <sup>(1)</sup>   |                      |

<sup>(1)</sup> Dans le cas de cet indicateur et de plusieurs autres, le terme «unité fonctionnelle» renvoie à une unité de production, d'activité ou d'utilisation de ressources choisie par chaque organisation pour représenter les aspects les plus pertinents de son cas particulier (et qui peut être adaptée en fonction du site, de l'aspect environnemental considéré, etc.). Les indicateurs couramment utilisés dans le secteur en tant qu'unités fonctionnelles (mesurés généralement sur une période de référence, par exemple 1 an) incluent notamment:

- le nombre d'unités (véhicules, moteurs, boîtes de vitesses, pièces, etc.) produites,
- le chiffre d'affaires en EUR,
- la valeur ajoutée en EUR,
- le volume produit mesuré en kg,
- le nombre d'employés en ETP (équivalent temps plein),
- le nombre d'heures travaillées.

### 3.2.3. Utilisation de sources d'énergie renouvelables et alternatives

Ces MPME consistent à utiliser des énergies renouvelables, produites sur place ou à l'extérieur du site, afin de répondre aux besoins en énergie d'une usine de construction automobile.

Après des efforts visant à réduire autant que possible la consommation d'énergie (voir point 3.2.2), les sources d'énergie renouvelables ou alternatives pouvant être envisagées incluent:

- les énergies renouvelables produites sur place, par exemple énergie solaire thermique, panneaux photovoltaïques, éoliennes, géothermie, biomasse ou production hydroélectrique,
- les sources de substitution (à intensité de carbone potentiellement plus faible sur place, par exemple la production combinée de chaleur et d'électricité ou la trigénération,
- l'achat d'énergie renouvelable produite à l'extérieur du site, soit directement, soit par l'intermédiaire des grands services publics.

#### Applicabilité

La faisabilité, le coût et les technologies requis varieront considérablement en fonction des ressources renouvelables locales. La faisabilité de la production d'énergie renouvelable sur place varie fortement selon des facteurs spécifiques à la région en général et au site proprement dit, notamment le climat, le terrain et le sol, l'ombrage et l'exposition, ainsi que l'espace disponible. Les permis d'urbanisme peuvent aussi représenter un obstacle administratif spécifique à la juridiction.

L'achat d'énergie provenant de l'extérieur est plus généralement applicable, soit par l'intermédiaire de partenariats avec des producteurs d'énergie (par exemple à l'échelon local), soit en choisissant tout simplement une option d'énergie renouvelable auprès d'un fournisseur de service public, une offre qui devient courante dans la plupart des États membres.

#### Indicateurs de performance environnementale et repères d'excellence associés

| Indicateurs de performance environnementale   | Repères d'excellence  |
|---|---|
| i8) Pourcentage des sites de production évalués sur le plan des potentiels et des opportunités d'utilisation de sources d'énergie renouvelables (%) | b5) Tous les sites de production sont évalués sur le plan de l'utilisation potentielle de sources d'énergie renouvelables |
| i9) Part de la consommation d'énergie des sites issue de sources renouvelables (%)  | b6) La consommation d'énergie fait l'objet de rapports déclarant la part d'énergies fossiles et non fossiles              |
| i10) Consommation d'énergie issue de combustibles fossiles (MWh ou TJ) par unité fonctionnelle  | b7) Une politique incitant à augmenter l'utilisation d'énergies renouvelables est mise en place                           |

### 3.2.4. Optimisation de l'éclairage dans les usines de construction automobile

Ces MPME consistent à réduire la consommation d'énergie pour l'éclairage grâce à une combinaison entre une conception optimisée, un placement optimal, l'emploi de technologies d'éclairage efficaces et des stratégies de gestion par zones.

Une approche intégrée pour l'optimisation de l'efficacité énergétique de l'éclairage doit prendre en compte les éléments suivants:

- la configuration de l'espace: lorsque c'est possible, utiliser la lumière du jour associée à l'éclairage artificiel,
- l'optimisation de la position et de la répartition des luminaires: hauteur et distance entre les luminaires, dans la limite des contraintes imposées par la maintenance, le nettoyage, la réparabilité et le coût,
- l'amélioration de l'efficacité des systèmes d'éclairage: choix de solutions techniques performantes (au niveau du système) délivrant une luminosité suffisante pour travailler en toute sécurité,

— la gestion de l'éclairage par «zones»: allumage ou extinction de l'éclairage en fonction des besoins et de l'occupation.

La combinaison des mesures indiquées ci-dessus est probablement le moyen le plus efficace et complet de réduire la consommation d'énergie consacrée à l'éclairage.

#### Applicabilité

Ces MPME sont applicables de façon générale, même si les différentes technologies d'éclairage ont des domaines d'application divers et présentent des limites qui rendent certaines d'entre elles inadaptées à des environnements de travail donnés.

#### Indicateurs de performance environnementale et repères d'excellence associés

| Indicateurs de performance environnementale   | Repères d'excellence   |
|---|--|
| i11) Mise en place d'un éclairage mieux positionné avec une meilleure efficacité énergétique (% de zones éclairées sur un site, % du nombre total de sites) | b8) Les solutions d'éclairage les plus efficaces sur le plan énergétique, adaptées aux besoins spécifiques des postes de travail, sont mises en place sur tous les sites |
| i12) Mise en œuvre de stratégies d'éclairage par zones (% de zones éclairées sur un site, % du nombre total de sites)                                       | b9) Des systèmes de zonage sont mis en place sur tous les sites  |
| i13) Consommation d'énergie des équipements d'éclairage <sup>(1)</sup> (kWh/an pour une usine)  |  |
| i14) Rendement moyen des luminaires dans toute l'usine (lm/W)   |  |

<sup>(1)</sup> En cas de mesure à un niveau détaillé.

#### 3.2.5. Utilisation rationnelle et efficace de l'air comprimé

Ces MPME consistent à réduire la consommation d'énergie en modélisant et en analysant l'utilisation d'air comprimé, en optimisant les systèmes d'air comprimé et en supprimant les fuites, en faisant mieux correspondre l'offre et la demande en air, en augmentant l'efficacité énergétique des compresseurs et en installant un système de récupération de la chaleur résiduelle.

L'utilisation d'air comprimé peut être optimisée au moyen d'un large éventail de mesures dans trois domaines:

- Mesures axées sur la demande:
  - prévenir et remédier aux utilisations abusives d'air comprimé,
  - évaluer l'emploi des outils à air comprimé,
  - contrôler et surveiller la demande,
  - mettre en place des programmes de sensibilisation;
- Mesures concernant le réseau de distribution et le système:
  - détecter et minimiser les fuites,
  - dépressurisation,
  - zonage,
  - utilisation de vannes;
- Mesures axées sur l'offre:
  - dimensionner et gérer le système de compresseur en fonction de la demande,
  - accroître l'efficacité énergétique générale du système d'air comprimé,

- procéder à des inspections régulières de la pression du système,
- accroître l'efficacité énergétique des principaux composants du système,
- inspecter régulièrement les filtres,
- choisir des sècheurs efficaces sur le plan énergétique et un système de drainage optimal,
- installer un système de récupération de la chaleur résiduelle.

### Applicabilité

Les approches visant à améliorer l'efficacité énergétique des systèmes d'air comprimé peuvent être appliquées par toutes les entreprises qui disposent d'un tel système, quelle que soit la taille.

Le remplacement des appareils à air comprimé et l'élimination des fuites sont largement applicables à tous les systèmes, indépendamment de leur ancienneté et de leur état actuel.

En ce qui concerne l'optimisation de la conception des systèmes, les recommandations sont particulièrement pertinentes pour les systèmes qui se sont agrandis sur plusieurs dizaines d'années: on estime que cette approche peut s'appliquer à au moins 50 % de tous les systèmes d'air comprimé.

S'agissant de l'utilisation de la chaleur résiduelle, une demande permanente en chauffage industriel est nécessaire pour concrétiser les potentiels existants en termes d'économies d'énergie et de coût.

### Indicateurs de performance environnementale et repères d'excellence associés

| Indicateurs de performance environnementale  | Repères d'excellence  |
|--|---|
| i15) Consommation d'électricité du système d'air comprimé par unité de volume au niveau du point d'utilisation finale (kWh/m <sup>3</sup> d'air comprimé fourni) | <p>b10) La consommation d'énergie du système à air comprimé est inférieure à 0,11 kWh/m<sup>3</sup> d'air comprimé fourni, pour les grandes installations fonctionnant à une valeur effective de 6,5 bars, avec un flux de volume normalisé à 1 013 mbars et 20 °C, et des écarts de pressions n'excédant pas de 0,2 bar.</p> <p>b11) Une fois tous les consommateurs d'air éteints, la pression du réseau reste stable et les compresseurs (en veille) ne passent pas à l'état de chargement</p> |

#### 3.2.6. Optimisation de l'usage des moteurs électriques

Ces MPME consistent à réduire la consommation d'électricité grâce à une utilisation optimale des moteurs électriques, notamment en utilisant des entraînements à vitesse variable pour adapter le régime du moteur à la demande, généralement pour des applications telles que les pompes.

Les moteurs électriques sont présents dans la plupart des processus de fabrication et peuvent être optimisés pour un meilleur rendement. Les étapes préliminaires consistent à étudier les options possibles de réduction de la charge des moteurs, ainsi qu'à faire le point sur la qualité de la puissance, les commandes du moteur et l'efficacité du moteur et de la transmission. Il est possible d'envisager un remplacement car les moteurs modernes et efficaces sur le plan énergétique peuvent contribuer à réduire la consommation d'énergie jusqu'à 40 % par rapport aux modèles plus anciens.

Une autre amélioration pour les applications à vitesse/charge variable consiste à installer des entraînements à vitesse variable afin d'adapter le fonctionnement du moteur par des moyens électroniques avec un minimum de pertes. Cette solution est particulièrement pertinente et renferme le plus important potentiel d'économies pour des applications courantes telles que les pompes et les ventilateurs. Un délai d'amortissement court rend souvent ces investissements économiquement intéressants.

## Applicabilité

Le type de charge et le moteur électrique approprié doivent être pris en considération avant toute évaluation du potentiel d'amélioration d'une optimisation. La mise à niveau de l'équipement renferme le potentiel d'optimisation le plus important, une fois que l'on a déterminé si un moteur d'une puissance nominale inférieure peut être installé (si la charge est réduite) et que l'on a tenu compte, entre autres, de la taille, du poids et de la fonctionnalité de démarrage. Néanmoins, faire concorder aussi étroitement que possible le choix du moteur avec l'usage, y compris dans le cas de nouvelles constructions ou de nouvelles acquisitions, renferme un potentiel de fonctionnement optimisé.

Lorsque l'installation d'un entraînement à vitesse variable est envisagée, les principaux effets négatifs qui doivent être pris en compte sont les distorsions harmoniques, les problèmes de refroidissement à faible vitesse de rotation et la résonance mécanique à certaines vitesses de rotation.

## Indicateurs de performance environnementale et repères d'excellence associés

| Indicateurs de performance environnementale  | Repères d'excellence |
|--|----------------------|
| i16) Part des moteurs électriques disposant d'un entraînement à vitesse variable (% de la puissance totale installée ou du nombre total) | —                    |
| i17) Part des pompes disposant d'un entraînement à vitesse variable (% de la puissance totale installée ou du nombre total)              |                      |
| i18) Rendement moyen des pompes (%)  |                      |

### 3.3. MPME pour la gestion des déchets

Ce point concerne les constructeurs de véhicules automobiles et les fabricants de pièces et composants automobiles; il est également largement pertinent pour les installations de traitement autorisées des véhicules hors d'usage.

#### 3.3.1. Prévention et gestion des déchets

Ces MPME consistent à mettre en place une stratégie générale de gestion des déchets à l'échelle de l'organisation, avec des objectifs de haut niveau pour la réduction au minimum des déchets, et à l'appliquer au niveau des sites au moyen de plans de gestion des déchets élaborés sur mesure, qui visent à limiter la production de déchets lors des opérations et à établir des partenariats stratégiques en vue de trouver des marchés pour les fractions de déchets résiduelles.

Une stratégie efficace de gestion des déchets à l'échelle de l'organisation a pour but d'éviter l'élimination ultime en suivant la hiérarchie des déchets <sup>(8)</sup>, c'est-à-dire par ordre de priorité:

- réduire les déchets au moyen d'une planification prospective, prolonger la durée de vie d'un produit avant qu'il ne devienne un déchet, améliorer les méthodes de fabrication et la gestion des déchets au niveau de la chaîne d'approvisionnement;
- réutiliser les matériaux sous leur forme actuelle;
- recycler en mettant en place:
  - la collecte et le tri sélectif,
  - une mesure et un suivi de la production de déchets,
  - des procédures et des méthodes,

<sup>(8)</sup> La directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative aux déchets et abrogeant certaines directives (JO L 312 du 22.11.2008, p. 3), appelée directive-cadre sur les déchets, instaure un ordre de préférence pour les actions visant à réduire et gérer les déchets. Cet ordre est appelé «hiérarchie des déchets». Il fixe comme priorité absolue la prévention des déchets, suivie par la réutilisation, puis le recyclage et la valorisation (énergétique) des fractions de déchets qui ne peuvent être ni évités, ni réutilisés, ni recyclés. Enfin, l'élimination des déchets doit être envisagée uniquement lorsqu'aucune des voies précédentes n'est possible.

- une logistique des déchets,
- des partenariats et l'engagement des parties prenantes;
- récupérer l'énergie des déchets via leur incinération ou des techniques plus avancées.

#### Applicabilité

Dans certaines régions, le caractère limité des infrastructures de recyclage locales et les réglementations en matière d'élimination des déchets peuvent constituer un obstacle qui ne permet pas d'éviter la mise en décharge des déchets. Dans de tels cas, la collaboration avec les parties prenantes locales représente un aspect important du plan de gestion des déchets.

Le choix des options de traitement des déchets les plus appropriées implique de prendre en compte aussi bien la logistique que les propriétés des matériaux et leur valeur économique.

Les PME risquent de ne pas pouvoir assumer le coût en capital de certaines techniques de réduction des déchets, qui peuvent nécessiter de nouveaux équipements, une formation ou un logiciel.

Enfin, des objectifs très ambitieux tels que le «zéro déchet» mis en décharge risquent de ne pas être réalisables pour certaines installations, en fonction du degré d'intégration verticale des processus dans l'usine.

#### Indicateurs de performance environnementale et repères d'excellence associés

| Indicateurs de performance environnementale   | Repères d'excellence   |
|---|--|
| i19) Production de déchets par unité fonctionnelle (kg/unité fonctionnelle)   |  |
| i20) Production de déchets dangereux par unité fonctionnelle (kg/unité fonctionnelle)   |  |
| i21) Déchets envoyés vers des flux spécifiques, y compris le recyclage, la valorisation énergétique et la mise en décharge (kg/unité fonctionnelle, % des déchets totaux) | b12) Des plans de gestion des déchets sont en place [sur tous les sites]   |
| i22) Élaboration et mise en œuvre d'une stratégie globale de gestion des déchets avec un contrôle et des objectifs d'amélioration (O/N)                                   | b13) Zéro déchet envoyé à la mise en décharge par la totalité des activités/sites de production et hors production |
| i23) [Pour les organisations à plusieurs sites] Nombre de sites disposant de plans de gestion des déchets avancés (nombre)  |  |
| i24) [Pour les organisations à plusieurs sites] Nombre de sites atteignant le zéro déchet mis en décharge (nombre)  |  |

### 3.4. MPME pour la gestion de l'eau

Ce point concerne les constructeurs de véhicules automobiles et les fabricants de pièces et composants automobiles. Les principes de base sont également largement pertinents pour les installations de traitement autorisées des véhicules hors d'usage.

#### 3.4.1. Stratégie et management de la consommation d'eau

La gestion de l'eau est une question de plus en plus préoccupante, qui n'est généralement pas couverte dans le détail par les systèmes de management environnemental standard. Par conséquent, les MPME consistent à mettre en œuvre un suivi et à procéder à une évaluation des questions de gestion de l'eau selon un cadre consolidé reconnu pour la gestion de l'eau, permettant aux organisations:

- d'évaluer la consommation d'eau et les rejets,
- d'évaluer les risques au niveau du bassin versant local et de la chaîne d'approvisionnement,
- d'élaborer un plan pour une utilisation plus efficace de l'eau et une amélioration des rejets d'eaux usées,
- de collaborer avec la chaîne d'approvisionnement et les autres organisations,

- d'assurer la responsabilisation de l'organisation et des autres,
- de communiquer des résultats.

### Applicabilité

La gestion de l'eau est un sujet très localisé: un même niveau de consommation d'eau peut solliciter de manière extrême les ressources en eau disponibles dans les régions déficitaires en eau et ne poser aucun problème dans les régions où les réserves d'eau sont abondantes. Les efforts mis en œuvre par les entreprises dans la gestion de l'eau doivent donc être proportionnels à la situation locale.

Recueillir suffisamment de données pour une évaluation d'impact complète sur les ressources en eau présente quelques défis. Par conséquent, les organisations devraient concentrer en priorité leurs efforts sur les processus, les domaines et les produits les plus gourmands en eau, ainsi que sur les régions jugées les plus à risque en termes de déficit en eau.

### Indicateurs de performance environnementale et repères d'excellence associés

| Indicateurs de performance environnementale  | Repères d'excellence   |
|--|--|
| i25) Consommation d'eau par unité fonctionnelle (m <sup>3</sup> /unité fonctionnelle)                              | b14) Mise en place d'une stratégie de gestion de l'eau selon un outil reconnu, par exemple le CEO Water Mandate, qui intègre une évaluation de la rareté de la ressource en eau<br><br>b15) La consommation d'eau sur place est mesurée pour chaque site et chaque processus, le cas échéant au moyen d'un logiciel automatisé |
| i26) Sites ayant mené une évaluation de la stratégie de gestion de l'eau (% des installations/opérations)          |  |
| i27) Sites pratiquant un suivi de la consommation d'eau (%)  |  |
| i28) Sites ayant mis en place un suivi de l'eau distinct pour les processus de production et l'usage sanitaire (%) |  |

#### 3.4.2. Possibilités d'économies d'eau dans les usines de construction automobile

Ces MPME consistent à réduire au minimum la consommation d'eau dans toutes les installations, évaluer régulièrement la mise en œuvre des mesures pour une utilisation rationnelle de l'eau et faire en sorte que la majorité des procédés et des appareils soient classés comme hautement performants.

Le potentiel d'économies d'eau dans l'ensemble d'une usine <sup>(9)</sup> peut être déterminé:

- en évitant la consommation d'eau:
  - balayer à sec toutes les zones avant d'arroser au jet,
  - supprimer les fuites,
  - utiliser des solutions de substitution aux pompes à anneau liquide;
- en réduisant la consommation d'eau:
  - améliorer l'efficacité des opérations,
  - installer des réducteurs de débit sur les conduites d'alimentation des robinets,
  - utiliser des buses à économie d'eau pour le rinçage par pulvérisation/l'arrosage au jet,
  - utiliser des commandes de rinçage à minuterie,

<sup>(9)</sup> Ces MPME ne concernent pas spécifiquement les ateliers de peinture (où des économies d'eau importantes peuvent être réalisées), car il existe des orientations dans ce domaine dans les BREF correspondants (STS, STM).

- installer des toilettes économes en eau pour le personnel,
- utiliser des procédés de nettoyage par ultrasons,
- utiliser le rinçage à contre-courant,
- effectuer des rinçages intermédiaires.

#### Applicabilité

Les dispositifs permettant d'économiser l'eau sont largement utilisables et ne compromettent pas les performances s'ils sont choisis et installés correctement.

#### Indicateurs de performance environnementale et repères d'excellence associés

| Indicateurs de performance environnementale  | Repères d'excellence  |
|--|---|
| i25) Consommation d'eau par unité fonctionnelle (m <sup>3</sup> /unité fonctionnelle)  | b16) Tous les nouveaux sites sont conçus avec des équipements sanitaires économes en eau et la mise à niveau avec des dispositifs d'économie d'eau se fait progressivement sur tous les sites existants |
| i29) Pourcentage des opérations sur les sites existants mises à niveau au moyen de dispositifs et de procédés sanitaires économes en eau (%) |   |
| i30) Pourcentage de nouveaux sites conçus avec des dispositifs et des procédés économes en eau (%)   |   |

#### 3.4.3. Recyclage de l'eau et récupération des eaux de pluie

Ces MPME consistent à éviter/supprimer la consommation d'eau de haute qualité dans des processus pour lesquels ce n'est pas nécessaire, ainsi qu'à accroître la réutilisation et le recyclage pour répondre aux autres besoins.

Pour de nombreux usages, tels que l'eau de refroidissement, la chasse d'eau des toilettes et des urinoirs, le lavage des véhicules et des composants et l'arrosage des terres non cultivées, il est possible de remplacer l'eau potable ou de haute qualité par de l'eau issue de la récupération des eaux de pluie ou de l'eau recyclée provenant d'autres usages.

L'installation de tels systèmes nécessite généralement les éléments suivants:

- pour les systèmes de recyclage des eaux usées:
  - des cuves de prétraitement,
  - un système de traitement,
  - un système de pompage;
- pour les systèmes de collecte des eaux de pluie:
  - une zone de captage,
  - un système d'acheminement,
  - une installation de stockage,
  - un système de distribution.

#### Applicabilité

Des systèmes de recyclage de l'eau peuvent être intégrés dans tous les bâtiments neufs. L'installation a posteriori de ces systèmes dans des bâtiments existants est coûteuse et peut être difficile à réaliser, à moins que le bâtiment ne fasse l'objet d'une rénovation lourde.

La faisabilité économique des systèmes de récupération des eaux de pluie dépend largement du climat.

## Indicateurs de performance environnementale et repères d'excellence associés

| Indicateurs de performance environnementale   | Repères d'excellence   |
|---|--|
| i25) Consommation d'eau par unité fonctionnelle (m <sup>3</sup> /unité fonctionnelle)                           | b17) Un recyclage des eaux en circuit fermé est mis en place avec un taux de valorisation d'au moins 90 % lorsque cela est faisable<br><br>b18) 30 % des besoins en eau sont couverts par de l'eau récupérée (dans les régions où les précipitations sont suffisantes) |
| i31) Installation d'un système de recyclage des eaux usées (O/N)  |  |
| i32) Installation d'un système de recyclage des eaux de pluie (O/N)   |  |
| i33) Quantité annuelle de consommation d'eau de pluie et de réutilisation d'eaux usées (m <sup>3</sup> /an)     |  |
| i34) Pourcentage de la consommation d'eau totale couverte par des eaux de pluie ou des eaux usées recyclées (%) |  |

## 3.4.4. Toitures végétales pour la gestion des eaux d'orage

Ces MPME consistent à installer des toitures végétales sur des bâtiments neufs ou existants de sites industriels, en particulier dans des zones sensibles sur le plan environnemental où la gestion du ruissellement des eaux d'orage est importante.

Là où elle est possible sur le plan structurel, l'installation de toitures végétales peut contribuer aux objectifs suivants:

- réduction des eaux de ruissellement, surtout en cas de phénomènes météorologiques violents,
- allongement de la durée de vie de la toiture (consommation réduite de matériaux),
- effet isolant (réduction de la consommation d'énergie pour le chauffage, la ventilation et la climatisation),
- préservation de la biodiversité,
- amélioration de la qualité de l'eau.

## Applicabilité

Les toitures végétales peuvent être intégrées à de nombreuses configurations de bâtiments neufs et existants, mais en pratique, peu d'endroits sont adaptés à un déploiement à grande échelle de cette solution. Parmi les limites rencontrées figurent le risque réel d'orages et de tempêtes, les contraintes structurelles sur le bâtiment, l'accès à la lumière du soleil, l'humidité, l'étanchéité, les systèmes de toiture existants et la gestion des eaux de pluie collectées.

En outre, ce type d'emploi de la toiture doit être mis en rapport avec les autres emplois bénéfiques pour l'environnement, à savoir l'installation de systèmes d'énergie solaire (thermique/photovoltaïque) et les puits de lumière.

## Indicateurs de performance environnementale et repères d'excellence associés

| Indicateurs de performance environnementale  | Repères d'excellence |
|--|----------------------|
| i35) Pourcentage de sites adaptés à l'installation de toitures végétales avec des toitures végétales mises en place (%)                | —                    |
| i36) Capacité de retenue d'eau de la toiture végétale: part de rétention d'eau (%), ruissellement (m <sup>3</sup> )                    |                      |
| i37) Effet de refroidissement: réduction des besoins en énergie pour le chauffage, la ventilation et la climatisation (MJ)             |                      |
| i38) Indicateurs qualitatifs de biodiversité (par exemple nombre d'espèces vivant dans la toiture), en fonction des conditions locales |                      |

### 3.5. MPME pour la gestion de la biodiversité

Ce point concerne les constructeurs de véhicules automobiles et les fabricants de pièces et composants automobiles. Les principes de base sont également largement pertinents pour les installations de traitement autorisées des véhicules hors d'usage.

#### 3.5.1. Analyse et stratégie de gestion des écosystèmes et de la biodiversité tout au long de la chaîne de valeur

Ces MPME consistent à effectuer une analyse de gestion des écosystèmes, de manière à pouvoir comprendre clairement les incidences des services écosystémiques tout au long de la chaîne de valeur, et à travailler avec les parties prenantes concernées pour limiter au maximum les problèmes.

Les organisations peuvent suivre des méthodes telles que le *Corporate Ecosystem Services Review* (développé par le World Resources Institute avec le World Business Council for Sustainable Development), qui comprend cinq étapes:

- sélection du champ d'application,
- recensement des services écosystémiques prioritaires (qualitatifs),
- analyse des tendances dans les services prioritaires,
- détermination des risques et opportunités économiques,
- élaboration de stratégies.

#### Applicabilité

Les analyses des écosystèmes peuvent être mises en œuvre facilement par les entreprises de toute taille, à des niveaux de détail et d'envergure variables dans la chaîne d'approvisionnement. Les approches décrites consistent à intégrer la gestion de la biodiversité dans le plan de management (environnemental) de l'organisation, et peuvent donc facilement faire le lien avec beaucoup d'autres processus et techniques d'analyse existants au sein des entreprises, comme l'évaluation du cycle de vie, les plans de gestion foncière, les évaluations d'impact économique, les rapports des entreprises et les évaluations de la durabilité.

#### Indicateurs de performance environnementale et repères d'excellence associés

| Indicateurs de performance environnementale   | Repères d'excellence   |
|---|--|
| i39) Application de méthodes d'analyse des services écosystémiques par rapport à la chaîne de valeur (O/N ou % de couverture) | b19) Une analyse des écosystèmes de haut niveau est réalisée tout au long de la chaîne de valeur, suivie d'une analyse des écosystèmes plus détaillée dans les zones à haut risque identifiées                         |
| i40) Couverture du champ d'application correspondant, selon l'ordre de priorité défini (O/N ou % de couverture)               | b20) Des stratégies d'atténuation des problèmes dans les zones prioritaires identifiées de la chaîne d'approvisionnement sont élaborées, en collaboration avec les parties prenantes locales et des experts extérieurs |

#### 3.5.2. Gestion de la biodiversité au niveau des sites

Ces MPME consistent à améliorer les incidences directes sur la biodiversité dans les enceintes des entreprises en mesurant, en gérant et en établissant des rapports sur les actions en faveur de la biodiversité, en collaboration avec les parties prenantes locales.

Trois étapes clés sont essentielles pour améliorer les incidences sur la biodiversité sur les sites:

- mesurer la biodiversité pour suivre les incidences positives et négatives d'une organisation sur la biodiversité, en ciblant par exemple l'utilisation des terrains, les incidences environnementales et les espèces protégées. Les meilleures pratiques incluent notamment des examens localisés de la biodiversité ou des risques, y compris l'évaluation des zones environnantes, ainsi que des mesures effectuées en fonction d'indicateurs et d'inventaires des espèces;

- gestion et collaboration avec les parties prenantes: gérer le site pour promouvoir et maintenir la biodiversité, appliquer des mesures de compensation écologique, tout en travaillant avec des organisations spécialisées impliquées dans la biodiversité et en éduquant le personnel et les sous-traitants;
- établissement de rapports: échanger avec les parties prenantes les informations concernant les activités, les incidences et les performances d'une organisation en lien avec la biodiversité.

### Applicabilité

Plusieurs de ces approches sont généralement applicables et peuvent être mises en œuvre à tout moment pendant la période d'exploitation du site. Les sites existants disposent parfois de peu d'espace, voire aucun, pour de nouveaux développements, même si certaines solutions peuvent exploiter des surfaces déjà bâties (voir point 3.4.4).

L'un des problèmes auxquels se heurtent les organisations qui mettent en œuvre ces MPME est la menace de voir les zones consacrées à la biodiversité devenir des zones protégées, empêchant une utilisation future pour des extensions prévues à long terme, par exemple.

### Indicateurs de performance environnementale et repères d'excellence associés

| Indicateurs de performance environnementale   | Repères d'excellence  |
|---|---|
| i41) Nombre de projets de collaborations avec des parties prenantes sur les questions de biodiversité (nombre)  | b21) Un plan complet pour la biodiversité est en place pour assurer l'intégration systématique des questions relatives à la biodiversité au moyen de mesures, de contrôles et de rapports |
| i42) Procédures/instruments mis en place pour analyser les retours des clients, des parties prenantes, des fournisseurs en lien avec la biodiversité (O/N)  | b22) La coopération avec des experts et les parties prenantes locales est en place  |
| i43) Inventaire des terres ou autres zones dont l'entreprise est propriétaire, locataire ou gestionnaire, situées dans des zones protégées ou des zones à haute valeur en termes de biodiversité ou limitrophes de telles zones (m <sup>2</sup> ) |   |
| i44) Mise en place d'un plan de jardinage respectueux de la biodiversité dans l'enceinte de l'entreprise ou d'autres zones dont l'entreprise est propriétaire, locataire ou gestionnaire (O/N)  |   |
| i45) Indice de la biodiversité (à développer selon les conditions locales)  |   |

### 3.6. MPME pour la gestion et la conception de la chaîne de valeur

Ce point concerne les constructeurs de véhicules automobiles et les fabricants de pièces et composants automobiles.

#### 3.6.1. Promotion des améliorations environnementales tout au long de la chaîne de valeur

Ces MPME consistent à obliger l'ensemble des principaux fournisseurs à disposer de systèmes de management environnemental certifiés, à fixer des objectifs pour les critères environnementaux et à réaliser des audits des fournisseurs à haut risque pour assurer la conformité. Ces actions s'appuient sur la formation des fournisseurs et la collaboration avec ces derniers afin de faire en sorte que leurs performances environnementales s'améliorent.

Les organisations chefs de file s'efforcent d'améliorer leurs performances environnementales dans leur chaîne de valeur:

- en faisant un suivi des matériaux à l'aide de l'IMDS (*International Material Data System*/Système international de collecte de données matières de la filière automobile);

- en obligeant les fournisseurs directs à disposer de systèmes de management environnemental certifiés ou vérifiés;
- en fixant des objectifs d'amélioration environnementale et en collaborant avec les fournisseurs de niveau 1 sur les moyens de les atteindre (il s'agit généralement de: réduire les déchets et augmenter le recyclage, réduire la consommation d'énergie et les émissions de CO<sub>2</sub>, augmenter le pourcentage de matériaux durables dans les composants achetés et améliorer la biodiversité);
- en aidant les fournisseurs à améliorer leur incidence environnementale;
- en assurant le contrôle et l'exécution.

#### Applicabilité

De nombreux OEM imposent à l'ensemble de leurs fournisseurs de niveau 1 d'adopter le même code de conduite environnemental général, qui est intégré dans les contrats d'achat. Dans un premier temps, il peut être intéressant de se concentrer sur les fournisseurs de niveau 1, qui représentent la part la plus importante sur le budget total des achats, ou sur ceux qui présentent des incidences environnementales élevées. L'audit des fournisseurs de niveau 1 nécessite un effort considérable qui semble faisable uniquement pour les grandes organisations, qui pratiquent déjà une inspection détaillée des opérations de leurs fournisseurs. Sur le long terme, les exigences peuvent être étendues à davantage de fournisseurs.

Concernant l'applicabilité de ces meilleures pratiques aux fournisseurs de niveau 1 directement plutôt qu'aux FEO, les fournisseurs devraient prendre en compte l'effet de levier que l'organisation est en mesure d'utiliser pour répercuter les exigences sur ses propres fournisseurs, au regard de leur propre taille ou de leur capacité d'achat et de leur poids relatif dans le portefeuille de leurs propres fournisseurs.

#### Indicateurs de performance environnementale et repères d'excellence associés

| Indicateurs de performance environnementale   | Repères d'excellence   |
|---|--|
| i46) Pourcentage de fournisseurs de niveau 1 (directs) (en nombre ou en budget/valeur d'achat) appliquant les normes requises selon des audits internes ou externes (%) | b23) Tous les principaux fournisseurs sont obligés de disposer d'un système de management environnemental pour pouvoir conclure des contrats d'achat                       |
| i47) Questionnaires d'auto-évaluation envoyés aux fournisseurs directs à haut risque (O/N)  | b24) Des critères environnementaux sont fixés dans tous les domaines ayant une incidence sur l'environnement pour les contrats d'achat                                     |
| i48) Organisation du développement et de la formation des fournisseurs directs (O/N)  | b25) Tous les fournisseurs directs reçoivent des questionnaires d'auto-évaluation et les fournisseurs à haut risque font l'objet d'audits par les clients ou par des tiers |
|   | b26) Le développement et la formation des fournisseurs directs sont organisés  |
|   | b27) Des procédures d'exécution sont définies pour les cas de non-conformité   |

#### 3.6.2. Collaboration avec les fournisseurs et les clients en vue de limiter les emballages

Ces MPME consistent à réduire les emballages utilisés pour la fourniture de matériaux et de composants et à les réutiliser.

Ces meilleures pratiques s'appuient sur les principes suivants:

- réduire les emballages inutiles tout en assurant une fonctionnalité adéquate (intégrité des pièces, facilité d'accès);
- étudier la possibilité d'utiliser des matériaux alternatifs pour les emballages, qui soient moins gourmands en ressources ou plus faciles à réutiliser/recycler;

- développer une logistique inversée pour renvoyer les emballages vides aux fournisseurs/les récupérer auprès des clients, en circuit fermé;
- envisager d'autres usages possibles pour les emballages jetables, afin d'éviter de les mettre à la poubelle [remonter la «hiérarchie des déchets» <sup>(10)</sup>].

#### Applicabilité

Ces principes sont largement applicables à l'ensemble des emballages utilisés à l'heure actuelle. La faisabilité concrète des solutions innovantes trouvera ses limites dans la volonté des fournisseurs ou des clients à participer au système.

#### Indicateurs de performance environnementale et repères d'excellence associés

| Indicateurs de performance environnementale  | Repères d'excellence |
|--|----------------------|
| i20) Production de déchets par unité fonctionnelle (kg/unité fonctionnelle)                                  | —                    |
| i49) Production de déchets d'emballage par unité fonctionnelle (kg/unité fonctionnelle)                      |                      |
| i50) Production de déchets d'emballage par site ou groupe de maintenance (kg/site, kg/groupe de maintenance) |                      |

#### 3.6.3. Conception durable au moyen de l'évaluation du cycle de vie (ECV)

L'évaluation du cycle de vie (ECV) permet de recenser les améliorations potentielles et les compromis possibles entre différentes incidences environnementales, tout en contribuant à éviter le déplacement de charges environnementales d'une partie du cycle de vie du produit vers une autre.

Ces MPME consistent à réaliser des ECV à grande échelle au moment de la phase de conception, à faciliter la mise en place d'objectifs spécifiques d'amélioration sur différentes incidences environnementales et à faire en sorte que ces objectifs soient atteints. Elles consistent également à soutenir la prise de décision en utilisant les outils d'ECV pour:

- assurer la durabilité des ressources,
- garantir une utilisation minimale de ressources dans la production et le transport,
- garantir une utilisation minimale de ressources durant la phase d'utilisation,
- assurer une durabilité adéquate du produit et des composants,
- permettre le démontage, le tri et l'épuration,
- permettre d'établir des comparaisons entre différents types de concepts de mobilité.

#### Applicabilité

En principe, il n'existe aucune limite à l'applicabilité de l'ECV pour éclairer les décisions en matière de conception au niveau des véhicules, tout comme pour les pièces et matériaux individuels. Toutefois, la plupart des PME ne disposent pas de l'expertise et des ressources nécessaires pour répondre aux demandes d'informations sur les performances environnementales du cycle de vie, et une assistance supplémentaire peut être requise.

Il existe également des limites aux méthodes actuelles d'ECV, car certaines catégories d'incidences ne sont pas bien prises en compte dans ces méthodes, comme la perte de biodiversité et les effets indirects dus au déplacement de la production agricole, par exemple.

<sup>(10)</sup> Voir point 3.3.1.

L'ECV peut s'avérer être un outil inefficace pour comparer les véhicules entre OEM, car les délimitations, les paramètres et les ensembles de données utilisés peuvent varier considérablement, même en suivant les lignes directrices des normes ISO. En effet, ce n'était pas le but de cet outil lors de son développement initial. Néanmoins, comme c'est le cas pour les systèmes de management environnemental tels que l'EMAS, l'ECV est très utile pour mesurer les progrès qu'une entreprise peut accomplir en matière de performance environnementale de ses produits, généralement en comparant un véhicule avec son prédécesseur au sein d'une même gamme.

#### Indicateurs de performance environnementale et repères d'excellence associés

| Indicateurs de performance environnementale  | Repères d'excellence   |
|--|--|
| i51) Réalisation d'une ECV des principales gammes de produits pour éclairer les décisions en matière de conception et de développement (O/N)   | b28) Une ECV est réalisée pour les principales gammes de produits selon les normes ISO 14040:2006 ou leur équivalent                           |
| i52) Améliorations des indicateurs environnementaux (CO <sub>2</sub> , consommation d'énergie, pollution, etc.) pour les nouveaux modèles dans les principales gammes de produits par rapport aux modèles précédents (%) | b29) Des objectifs sont fixés pour assurer des améliorations continues dans les incidences environnementales des nouveaux modèles de véhicules |
| i53) Établissement de comparaisons entre différents types de concepts de mobilité (O/N)  |  |

### 3.7. MPME pour le reconditionnement

Ce point concerne les constructeurs de véhicules automobiles et les fabricants de pièces et composants automobiles.

#### 3.7.1. Meilleures pratiques générales pour le reconditionnement de composants

Le fait d'atteindre des niveaux de reconditionnement plus élevés a une influence notable sur la préservation des matériaux et les économies d'énergie.

Ces MPME consistent à accroître les activités de reconditionnement en établissant des procédures pour garantir la qualité des pièces reconditionnées, tout en réduisant les incidences environnementales et en intensifiant les activités pour couvrir davantage de composants.

#### Applicabilité

En règle générale, le reconditionnement est viable pour les produits dont la valeur de revente est élevée, et les marchés concernant certains composants sont déjà parvenus à maturité (par exemple, les démarreurs, les alternateurs, etc.). D'autres domaines en sont à un stade plus précoce de leur développement (comme les composants électriques et électroniques), car leur complexité est plus importante, et il existe un potentiel considérable de croissance du marché dans ces domaines. Le reconditionnement peut aussi être utile dans des situations où les générations de produits précédentes sont encore sur le marché et nécessitent une maintenance, mais ne sont plus produites.

#### Indicateurs de performance environnementale et repères d'excellence associés

| Indicateurs de performance environnementale                              | Repères d'excellence |
|--|----------------------|
| i54) Niveau de reconditionnement (poids par composant en %)              | —                    |
| i55) Niveaux de reconditionnement en général (% de composants valorisés) |                      |

## 4. MEILLEURES PRATIQUES DE MANAGEMENT ENVIRONNEMENTAL, INDICATEURS DE PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE SPÉCIFIQUES ET REPÈRES D'EXCELLENCE POUR LE SECTEUR DU TRAITEMENT DES VÉHICULES HORS D'USAGE

### 4.1. MPME pour la collecte des véhicules hors d'usage

Ce point concerne les installations de traitement autorisées des véhicules hors d'usage.

#### 4.1.1. Réseaux de récupération des composants et des matériaux

Ces MPME consistent à déployer des réseaux de récupération efficaces pour augmenter le taux de réutilisation, de recyclage et de valorisation économiquement atteignable dans le traitement des véhicules hors d'usage. Ceci implique une collaboration de grande ampleur entre les différents acteurs du secteur pour récupérer les composants, procéder à un regroupement avec d'autres flux de déchets lorsque c'est possible et assurer une formation et un appui.

Les installations de traitement autorisées chefs de file ont mis en place ces meilleures pratiques:

- en collaborant avec les acteurs du secteur: pour coordonner le suivi, la collecte et le transport des composants et des matériaux et veiller à mettre en place les bonnes incitations pour les acteurs de la chaîne;
- en gérant et en encourageant le retour des produits;
- en procédant à un regroupement avec d'autres flux de déchets afin de limiter les charges administratives et mettre en commun les compétences;
- en fournissant un appui technique et en favorisant la sensibilisation.

#### Applicabilité

Le plus fort potentiel en matière de gains environnementaux réside dans la collecte de technologies avancées ayant une durée de service limitée (comme les batteries des véhicules hybrides ou électriques), ainsi que des composants/matériaux dont le démontage est moins intéressant financièrement (comme les composants en plastique et en verre). En ce qui concerne la gestion et la promotion du retour des produits, l'applicabilité des modèles économiques alternatifs (lorsqu'ils existent) dépend de la réglementation locale, de la base de clientèle, de la dispersion géographique et du type de produit concerné.

Dans certains États membres, les programmes de récupération pourraient être confrontés à la concurrence du secteur informel dans le démantèlement des véhicules hors d'usage.

#### Indicateurs de performance environnementale et repères d'excellence associés

| Indicateurs de performance environnementale  | Repères d'excellence  |
|--|---|
| i56) Taux de produits ou matériaux spécifiques récupérés par l'intermédiaire des réseaux de véhicules hors d'usage (%) | b30) Une collaboration et des partenariats sont en place avec des organisations locales/nationales pour mettre en œuvre les réseaux de récupération |

#### 4.2. Traitement des véhicules hors d'usage

Ce point concerne les installations de traitement autorisées des véhicules hors d'usage.

##### 4.2.1. Dépollution optimisée des véhicules

Ces MPME consistent à procéder soigneusement à la dépollution obligatoire des véhicules au moyen d'équipements spécialement conçus à cet effet, lorsque c'est possible. Les considérations environnementales concernent la contamination des sols et de l'eau, mais aussi le potentiel de récupération des matériaux en vue d'une réutilisation et d'un recyclage.

Les meilleures pratiques consistent à disposer de systèmes de dépollution efficaces, tels que:

- des équipements permettant de percer en toute sécurité les réservoirs de carburant et d'en retirer le contenu par des moyens hydrauliques,
- des équipements de vidange et de collecte des huiles, fluides hydrauliques, etc. et permettant de retirer l'huile des amortisseurs,
- des outils permettant de déposer les convertisseurs catalytiques,
- des équipements permettant de retirer et de stocker en toute sécurité les gaz de climatisation,
- des équipements pour l'explosion des airbags, et

- des équipements pour déposer les rétracteurs des ceintures de sécurité;
- ou à employer des méthodes alternatives pour atteindre les mêmes niveaux de dépollution.

#### Applicabilité

Les taux de dépollution dépendront de la spécialisation d'une installation de traitement des véhicules hors d'usage dans un certain type de véhicule (par exemple, en fonction de la taille des véhicules). Certains autres facteurs s'imposent également, par exemple des machines de dépollution industrielles dans certains cas, ou des installations adaptées de stockage et de traitement, pour garantir l'absence de danger pour l'environnement des opérations de dépollution.

#### Indicateurs de performance environnementale et repères d'excellence associés

| Indicateurs de performance environnementale   | Repères d'excellence  |
|---|---|
| i57) Taux de dépose des composants (%)  | b31) Un système de management de la qualité certifié est en place au sein de l'organisation |
| i58) Taux de recyclage des fluides (%)  |   |
| i59) Installation d'une machine de dépollution industrielle ou d'un équipement ayant la même fonctionnalité (O/N) |   |
| i60) Utilisation de techniques de bilan massique pour contrôler les taux de dépollution (O/N)                     |   |
| i61) Adoption d'un système de management de la qualité (O/N)  |   |

#### 4.2.2. Meilleures pratiques générales pour les pièces en matières plastiques et composites

Il existe deux méthodes principales pour le traitement des pièces en matières plastiques et composites: le démontage et le recyclage des composants, d'une part, et le recyclage après broyage, d'autre part. Les avantages et les inconvénients relatifs de ces méthodes dépendent largement de la disponibilité et de la performance des technologies de traitement des véhicules hors d'usage.

Les MPME consistent donc à évaluer les points positifs et négatifs sur la base des informations spécifiques concernant les pièces en matières plastiques et composites. Les organisations chefs de file ont mis en place un recyclage en circuit fermé pour une sélection de composants, et elles continuent de développer de nouveaux domaines pour augmenter le niveau de recyclabilité de leurs véhicules.

#### Applicabilité

Il existe une marge de manœuvre en matière de meilleures pratiques dans le contexte des voies de recyclage tant avant qu'après le broyage.

#### Indicateurs de performance environnementale et repères d'excellence associés

| Indicateurs de performance environnementale  | Repères d'excellence |
|--|----------------------|
| i62) Prise en compte des études d'ECV pour déterminer les parcours optimaux pour les matériaux en fonction des facteurs locaux (O/N) | —                    |
| i63) Pourcentage de composants traités selon le parcours d'ECV optimal (%)   |                      |

### 5. PRINCIPAUX INDICATEURS DE PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE PROPRES AU SECTEUR RECOMMANDÉS

Le tableau ci-dessous contient une sélection de grands indicateurs de performance environnementale utilisables par le secteur de la construction automobile, ainsi que les repères associés et les références aux MPME correspondantes. Ils constituent un sous-ensemble des indicateurs mentionnés aux chapitres 3 et 4.

| N°                             | Indicateur recommandé  | Unité commune   | Principal groupe cible  | Breve description  | Niveau minimal de suivi recommandé | Indicateur de base EMAS associé (1)   | Repères d'excellence  | Meilleure pratique de management environnemental correspondante (2) |
|--------------------------------|--|---|---|--|------------------------------------|---|---|---|
| <b>CONSTRUCTION AUTOMOBILE</b> |  |   |   |  |                                    |   |   |   |
| 1                              | Sites disposant d'un système de management environnemental avancé              | % des installations/opérations                                      | Constructeurs de véhicules automobiles, fabricants de pièces et composants automobiles<br>Installations de traitement autorisées des véhicules hors d'usage | Nombre de sites disposant d'un système de management environnemental avancé (par ex. enregistrés EMAS ou certifiés ISO 14001 et comme indiqué dans les MPME) divisé par le nombre total de sites | Au niveau de l'entreprise          | Efficacité énergétique<br>Utilisation rationnelle des matières<br>Eau<br>Déchets<br>Biodiversité<br>Émissions | Un système de management environnemental avancé est mis en place sur tous les sites de production à l'échelle mondiale  | MPME 3.1.1  |
| 2                              | Nombre d'installations disposant de systèmes détaillés de gestion de l'énergie | Nombre d'installations/opérations<br>% des installations/opérations | Constructeurs de véhicules automobiles, fabricants de pièces et composants automobiles<br>Installations de traitement autorisées des véhicules hors d'usage | Nombre d'installations disposant de systèmes de gestion de l'énergie adaptés. Peut aussi être exprimé en pourcentage du nombre total des installations de l'entreprise.                          | Au niveau de l'entreprise          | Efficacité énergétique  | Des plans de gestion de l'énergie spécifiques sont mis en place sur tous les sites<br><br>Un contrôle détaillé par processus est mis en place sur le site<br><br>L'usine met en œuvre des commandes de gestion de la consommation d'énergie, par exemple pour désactiver certaines zones de l'usine pendant les périodes non productives, pour les sites disposant d'un contrôle détaillé | MPME 3.2.1  |

| N° | Indicateur recommandé   | Unité commune              | Principal groupe cible  | Breve description   | Niveau minimal de suivi recommandé | Indicateur de base EMAS associé (*) | Repères d'excellence   | Méilleure pratique de management environnemental correspondante (2) |
|----|---|----------------------------|---|---|------------------------------------|-------------------------------------|--|---|
| 3  | Consommation d'énergie totale par unité fonctionnelle   | kWh/unité fonctionnelle/an | Constructeurs de véhicules automobiles, fabricants de pièces et composants automobiles<br>Installations de traitement autorisées des véhicules hors d'usage | Quantité d'énergie annuelle (chaleur, froid et électricité) consommée sur le site de production divisée par l'unité fonctionnelle retenue (par ex. véhicules produits)                  | Au niveau de l'entreprise          | Efficacité énergétique              | —  | MPME 3.2.2  |
| 4  | Pourcentage des sites de production évalués sur le plan des potentiels et des opportunités d'utilisation de sources d'énergie renouvelables | %                          | Constructeurs de véhicules automobiles, fabricants de pièces et composants automobiles<br>Installations de traitement autorisées des véhicules hors d'usage | Nombre de sites de production évalués sur le plan des potentiels et des opportunités d'utilisation de sources d'énergie renouvelables divisé par le nombre total de sites de production | Au niveau de l'entreprise          | Émissions                           | Tous les sites de production sont évalués sur le plan des potentiels et des opportunités d'utilisation de sources d'énergie renouvelables<br><br>Une politique incitant à augmenter l'utilisation d'énergies renouvelables est mise en place | MPME 3.2.3  |
| 5  | Pourcentage de la consommation d'énergie des sites issu d'énergie renouvelable  | %                          | Constructeurs de véhicules automobiles, fabricants de pièces et composants automobiles<br>Installations de traitement autorisées des véhicules hors d'usage | Quantité d'énergie renouvelable utilisée (englobant l'énergie produite sur place et l'énergie achetée) divisée par le total de l'énergie utilisée sur le site                           | Au niveau de l'entreprise          | Émissions                           | La consommation d'énergie fait l'objet de rapports déclarant la part d'énergies fossiles et non fossiles   | MPME 3.2.3  |
| 6  | Consommation d'énergie des systèmes d'éclairage   | kWh/an                     | Constructeurs de véhicules automobiles, fabricants de pièces et composants automobiles<br>Installations de traitement autorisées des véhicules hors d'usage | Consommation d'énergie annuelle pour l'éclairage mesurée au niveau de l'installation  | Au niveau de l'installation        | Efficacité énergétique<br>Émissions | —  | MPME 3.2.4  |

| N° | Indicateur recommandé  | Unité commune  | Principal groupe cible  | Brève description  | Niveau minimal de suivi recommandé | Indicateur de base EMAS associé (*) | Repères d'excellence   | Meilleure pratique de management environnemental correspondante (2) |
|----|--|--|---|--|------------------------------------|-------------------------------------|--|---|
| 7  | Mise en place d'un éclairage mieux positionné avec une meilleure efficacité énergétique                          | % de zones éclairées sur un site<br>% du nombre total de sites   | Constructeurs de véhicules automobiles, fabricants de pièces et composants automobiles<br>Installations de traitement autorisées des véhicules hors d'usage | Des systèmes d'éclairage mieux positionnés avec une meilleure efficacité énergétique sont mis en place au niveau de l'installation   | Au niveau de l'installation        | Efficacité énergétique<br>Émissions | Les solutions d'éclairage les plus efficaces sur le plan énergétique, adaptées aux besoins spécifiques des postes de travail, sont mises en place sur tous les sites                   | MPME 3.2.4  |
| 8  | Mise en œuvre de stratégies d'éclairage par zones  | % de zones éclairées sur un site<br>% du nombre total de sites   | Constructeurs de véhicules automobiles, fabricants de pièces et composants automobiles<br>Installations de traitement autorisées des véhicules hors d'usage | La gestion de l'éclairage se fait par «zones», c'est-à-dire avec allumage ou extinction de l'éclairage en fonction des besoins et de l'occupation de chaque zone de l'installation   | Au niveau de l'installation        | Efficacité énergétique<br>Émissions | Des systèmes de zonage sont mis en place sur tous les sites selon les niveaux des meilleures pratiques   | MPME 3.2.4  |
| 9  | Consommation d'électricité du système d'air comprimé par unité de volume au niveau du point d'utilisation finale | kWh/Nm <sup>3</sup> d'air comprimé<br>fourni, à la pression de service spécifiée du système d'air comprimé | Constructeurs de véhicules automobiles, fabricants de pièces et composants automobiles<br>Installations de traitement autorisées des véhicules hors d'usage | Consommation d'électricité par mètre cube standard d'air comprimé fourni au niveau du point d'utilisation finale à une pression donnée   | Au niveau de l'installation        | Efficacité énergétique<br>Émissions | Le système d'air comprimé présente une consommation d'énergie inférieure à 0,11 kWh/Nm <sup>3</sup> pour un fonctionnement du système d'air comprimé à une pression de 6,5 bar environ | MPME 3.2.5  |
| 10 | Pourcentage de moteurs électriques disposant d'un entraînement à vitesse variable                                | %  | Constructeurs de véhicules automobiles, fabricants de pièces et composants automobiles<br>Installations de traitement autorisées des véhicules hors d'usage | Nombre de moteurs disposant d'un entraînement à vitesse variable divisé par le nombre total de moteurs.<br>Cet indicateur peut aussi être calculé en divisant la puissance électrique des moteurs disposant d'un entraînement à vitesse variable par la puissance électrique totale de tous les moteurs électriques. | Au niveau de l'installation        | Efficacité énergétique<br>Émissions | —  | MPME 3.2.6  |

| N° | Indicateur recommandé  | Unité commune          | Principal groupe cible  | Breve description   | Niveau minimal de suivi recommandé | Indicateur de base EMAS associé (*) | Repères d'excellence  | Méilleure pratique de management environnemental correspondante (2) |
|----|--|------------------------|---|---|------------------------------------|-------------------------------------|---|---|
| 11 | Production de déchets par unité fonctionnelle  | kg/unité fonctionnelle | Constructeurs de véhicules automobiles, fabricants de pièces et composants automobiles<br>Installations de traitement autorisées des véhicules hors d'usage | Quantité totale de déchets produite (dangereux et non dangereux) divisée par les unités fonctionnelles retenues (par ex. véhicules produits)                      | Au niveau de l'installation        | Déchets                             | —   | MPME 3.2.7  |
| 12 | Élaboration et mise en œuvre d'une stratégie globale de gestion des déchets avec un contrôle et des objectifs d'amélioration | O/N                    | Constructeurs de véhicules automobiles, fabricants de pièces et composants automobiles<br>Installations de traitement autorisées des véhicules hors d'usage | Une stratégie de gestion des déchets au niveau des sites avec un contrôle et des objectifs d'amélioration est adoptée   | Au niveau de l'installation        | Déchets                             | Des plans de gestion des déchets sont en place [sur tous les sites]   | MPME 3.3.1  |
| 13 | Déchets envoyés vers des flux spécifiques, y compris le recyclage, la valorisation énergétique et la mise en décharge        | kg/unité fonctionnelle | Constructeurs de véhicules automobiles, fabricants de pièces et composants automobiles<br>Installations de traitement autorisées des véhicules hors d'usage | La production de déchets est contrôlée et les différentes quantités envoyées au recyclage, pour valorisation énergétique et pour mise en décharge sont consignées | Au niveau de l'installation        | Déchets                             | Zéro déchet envoyé à la mise en décharge par la totalité des activités/sites de production et hors production   | MPME 3.3.1  |
| 14 | Consommation d'eau par unité fonctionnelle   | L/unité fonctionnelle  | Constructeurs de véhicules automobiles, fabricants de pièces et composants automobiles<br>Installations de traitement autorisées des véhicules hors d'usage | Quantité totale d'eau consommée au niveau d'une installation divisée par les unités fonctionnelles retenues (par ex. véhicules produits)                          | Au niveau de l'installation        | Eau                                 | Mise en place d'une stratégie de gestion de l'eau selon un outil reconnu, par exemple le CEO Water Mandate, qui intègre une évaluation de la rareté de la ressource en eau<br><br>La consommation d'eau sur place est mesurée pour chaque site et chaque processus, à titre facultatif au moyen d'un logiciel automatisé<br><br>Des seuils de réduction des substances polluantes dans les eaux rejetées sont fixés et vont au-delà des exigences légales minimales | MPME 3.4.1, 3.4.2, 3.4.3  |

| N° | Indicateur recommandé  | Unité commune | Principal groupe cible  | Breve description  | Niveau minimal de suivi recommandé | Indicateur de base EMAS associé (*) | Repères d'excellence   | Méilleure pratique de management environnemental correspondante (2) |
|----|--|---------------|---|--|------------------------------------|-------------------------------------|--|---|
| 15 | Pourcentage des opérations sur les sites existants mises à niveau au moyen de dispositifs et de procédés économes en eau | %             | Constructeurs de véhicules automobiles, fabricants de pièces et composants automobiles<br>Installations de traitement autorisées des véhicules hors d'usage | Nombre d'opérations sur les sites existants post-équipés de dispositifs et de procédés économes en eau sur le nombre total des opérations  | Au niveau de l'installation        | Eau                                 | Tous les nouveaux sites sont conçus avec des équipements sanitaires économes en eau et la mise à niveau avec des dispositifs d'économie d'eau se fait progressivement sur tous les sites existants   | MPME 3.4.2  |
| 16 | Pourcentage de nouveaux sites dotés de dispositifs et de procédés économes en eau  | %             | Constructeurs de véhicules automobiles, fabricants de pièces et composants automobiles<br>Installations de traitement autorisées des véhicules hors d'usage | Nombre de nouveaux sites conçus avec des équipements et procédés économes en eau sur le nombre total de nouveaux sites   | Au niveau de l'installation        | Eau                                 | Tous les nouveaux sites sont conçus avec des équipements sanitaires économes en eau, et la mise à niveau avec des dispositifs d'économie d'eau se fait progressivement sur tous les sites existants  | MPME 3.4.2  |
| 17 | Pourcentage de la consommation d'eau totale couverte par des eaux de pluie ou des eaux usées recyclées                   | %             | Constructeurs de véhicules automobiles, fabricants de pièces et composants automobiles<br>Installations de traitement autorisées des véhicules hors d'usage | Quantité d'eau utilisée par l'installation provenant d'eau recyclée dans des processus de production ou d'eau de pluie collectée au moyen d'un système de récupération des eaux de pluie | Au niveau de l'installation        | Eau                                 | Un recyclage des eaux en circuit fermé est mis en place avec un taux de valorisation d'au moins 90 %, lorsque cela est faisable<br>30 % de la consommation d'eau sont couverts par de l'eau de pluie récupérée, uniquement dans les régions où les précipitations sont suffisantes | MPME 3.4.3  |

| N° | Indicateur recommandé  | Unité commune                                 | Principal groupe cible   | Brève description  | Niveau minimal de suivi recommandé | Indicateur de base EMAS associé (*) | Repères d'excellence  | Meilleure pratique de management environnemental correspondante (2) |
|----|--|---|--|--|------------------------------------|-------------------------------------|---|---|
| 18 | Application de méthodes d'analyse des services écosystémiques par rapport à la chaîne de valeur  | O/N<br>% de couverture de la chaîne de valeur | Constructeurs de véhicules automobiles, fabricants de pièces et composants automobiles   | <p>Une analyse des services écosystémiques par rapport à la chaîne de valeur est réalisée.</p> <p>En outre, la part de la chaîne de valeur pour laquelle une évaluation des services écosystémiques est réalisée peut être calculée.</p> | Au niveau de l'entreprise          | Biodiversité                        | <p>Une analyse des écosystèmes de haut niveau est réalisée tout au long de la chaîne de valeur, suivie d'une analyse des écosystèmes plus détaillée dans les zones à haut risque identifiées</p> <p>Des stratégies d'atténuation des problèmes dans les zones prioritaires identifiées de la chaîne d'approvisionnement sont élaborées, en collaboration avec les parties prenantes locales et des experts extérieurs</p> | MPME 3.5.1  |
| 19 | Nombre de projets ou collaborations avec des parties prenantes sur les questions de biodiversité | Nombre  | <p>Constructeurs de véhicules automobiles, fabricants de pièces et composants automobiles</p> <p>Installations de traitement autorisées des véhicules hors d'usage</p> | <p>Il est possible de contrôler le nombre de projets de collaboration différents en place avec des parties prenantes locales et des experts impliqués dans les questions de biodiversité</p>   | Au niveau de l'installation        | Biodiversité                        | <p>Un plan complet pour la biodiversité est en place pour assurer l'intégration systématique des questions relatives à la biodiversité au moyen de mesures, de contrôles et de rapports</p> <p>La coopération avec des experts et les parties prenantes locales est en place</p>  | MPME 3.5.2  |

| N° | Indicateur recommandé   | Unité commune          | Principal groupe cible   | Brève description   | Niveau minimal de suivi recommandé | Indicateur de base EMAS associé (*)   | Repères d'excellence   | Meilleure pratique de management environnemental correspondante (2) |
|----|---|------------------------|--|---|------------------------------------|---|--|---|
| 20 | Pourcentage de fournisseurs de niveau 1 (directs) appliquant les normes requises selon des audits internes ou externes            | %                      | Constructeurs de véhicules automobiles, fabricants de pièces et composants automobiles | Pourcentage (en nombre ou en valeur de produits achetés) de fournisseurs de niveau 1 (directs) appliquant les normes requises selon des audits internes ou externes | Au niveau de l'entreprise          | Efficacité énergétique<br>Utilisation rationnelle des matières<br>Eau<br>Déchets<br>Biodiversité<br>Émissions | Tous les principaux fournisseurs sont obligés de disposer d'un système de management environnemental pour pouvoir conclure des contrats d'achat<br><br>Des critères environnementaux sont fixés dans tous les domaines ayant une incidence sur l'environnement pour les contrats d'achat<br><br>Tous les fournisseurs directs reçoivent des questionnaires d'évaluation et les fournisseurs à haut risque font l'objet d'audits par des tiers<br><br>Le développement et la formation des fournisseurs directs sont organisés<br><br>Des procédures d'exécution sont définies pour les cas de non-conformité | MPME 3.6.1  |
| 21 | Production de déchets d'emballage par unité fonctionnelle   | kg/unité fonctionnelle | Constructeurs de véhicules automobiles, fabricants de pièces et composants automobiles | Quantité de déchets d'emballage produite divisée par les unités fonctionnelles retenues (par ex. véhicules produits)  | Au niveau de l'installation        | Déchets   | —  | MPME 3.6.2  |
| 22 | Réalisation d'une ECV des principales gammes de produits pour éclairer les décisions en matière de conception et de développement | O/N                    | Constructeurs de véhicules automobiles, fabricants de pièces et composants automobiles | L'ECV est réalisée sur les principales gammes de produits pour éclairer les décisions en matière de conception et de développement                                  | Au niveau de l'entreprise          | Efficacité énergétique<br>Utilisation rationnelle des matières<br>Eau<br>Déchets<br>Biodiversité<br>Émissions | Une ECV est réalisée pour les principales gammes de produits selon les normes ISO 14040:2006 ou leur équivalent  | MPME 3.6.3  |

| N° | Indicateur recommandé   | Unité commune | Principal groupe cible   | Breve description   | Niveau minimal de suivi recommandé | Indicateur de base EMAS associée (1)  | Repères d'excellence  | Méilleure pratique de management environnemental correspondante (2) |
|----|---|---------------|--|---|------------------------------------|---|---|---|
| 23 | Améliorations des indicateurs environnementaux (CO <sub>2</sub> , consommation d'énergie, pollution, etc.) pour les nouveaux modèles dans les principales gammes de produits par rapport aux modèles précédents | %             | Constructeurs de véhicules automobiles, fabricants de pièces et composants automobiles | Des améliorations des indicateurs environnementaux (CO <sub>2</sub> , consommation d'énergie, pollution, etc.) sont fixées pour les nouveaux modèles dans les principales gammes de produits par rapport aux modèles précédents. Cet indicateur permet de contrôler le niveau d'amélioration des différents indicateurs pour le produit concerné. | Au niveau de l'entreprise          | Efficacité énergétique<br>Utilisation rationnelle des matières<br>Eau<br>Déchets<br>Biodiversité<br>Émissions | Des objectifs sont fixés pour assurer des améliorations continues dans les incidences environnementales des nouveaux modèles de véhicules | MPME 3.6.3  |

## TRAITEMENT DES VÉHICULES HORS D'USAGE

|    |   |  |   |   |                           |   |   |            |
|----|---|--|---|---|---------------------------|---|---|------------|
| 24 | Taux de produits ou matériaux spécifiques récupérés par l'intermédiaire des réseaux de véhicules hors d'usage | %<br>(produit ou matériau extrait/commercialisé) | Installations de traitement autorisées des véhicules hors d'usage | Quantité de produits ou matériaux spécifiques récupérés par l'intermédiaire des réseaux de véhicules hors d'usage divisée par la quantité totale de matériaux provenant de véhicules hors d'usage traités | Au niveau de l'entreprise | Déchets<br>Utilisation rationnelle des matières | Une collaboration et des partenariats sont en place avec des organisations locales/nationales | MPME 4.1.1 |
| 25 | Adoption d'un système de management de la qualité   | O/N  | Installations de traitement autorisées des véhicules hors d'usage | Un système de management de la qualité certifié est en place au sein de l'organisation qui traite les véhicules hors d'usage  | Au niveau de l'entreprise | Déchets<br>Utilisation rationnelle des matières | Un système de management de la qualité certifié est en place au sein de l'organisation        | MPME 4.2.1 |

| N° | Indicateur recommandé   | Unité commune | Principal groupe cible  | Breve description  | Niveau minimal de suivi recommandé | Indicateur de base EMAS associé <sup>(1)</sup>  | Repères d'excellence | Méilleure pratique de management environnemental correspondante <sup>(2)</sup> |
|----|---|---------------|---|--|------------------------------------|---|----------------------|--|
| 26 | Installation d'une machine de dépollution industrielle ou d'un équipement ayant la même fonctionnalité                    | O/N           | Installations de traitement autorisées des véhicules hors d'usage | Une machine de dépollution industrielle ou un équipement ayant la même fonctionnalité est en place au niveau de l'installation   | Au niveau de l'installation        | Production annuelle totale de déchets   | —                    | MPME 4.2.1   |
| 27 | Prise en compte des études d'ECV pour déterminer les parcours optimaux pour les matériaux en fonction des facteurs locaux | O/N           | Installations de traitement autorisées                            | Les études d'ECV sont utilisées pour déterminer les parcours optimaux pour les matériaux (démontage et recyclage des composants contre recyclage après broyage), en fonction des facteurs locaux | Au niveau de l'entreprise          | Efficacité énergétique<br>Utilisation rationnelle des matières<br>Eau<br>Déchets<br>Biodiversité<br>Émissions | —                    | MPME 4.2.2   |

<sup>(1)</sup> Les indicateurs de base EMAS sont énumérés à l'annexe IV du règlement (CE) n° 1221/2009 (point C.2).

<sup>(2)</sup> Les numéros renvoient aux sections du présent document.