

1. Publics concernés

- ▶ Opérateur de transport disposant d'une flotte de transport en compte propre
- ▶ Transporteur disposant d'une flotte en propre
- ▶ Donneur d'ordres souhaitant évaluer les impacts environnementaux et sociétaux en regard de différentes configurations de flottes ou énergies de transport

2. Objectifs

L'objectif de ce type d'étude est la quantification du bénéfice sociétal issu du renouvellement partiel ou total d'une flotte de transport pour un flux de transport standard de référence et pour un même mode de transport.

Le renouvellement d'une partie des engins de transport d'une flotte entraîne des coûts bien connus pour le transporteur mais, en contrepartie, génère aussi des bénéfices pour sa propre exploitation et la société. La quantification de l'empreinte sociétale de la substitution d'engins de dernière génération s'effectue au travers de la monétisation des différentes externalités négatives générées par l'activité de transport.

Une comparaison des résultats entre la flotte initiale et la flotte renouvelée permet d'évaluer le bénéfice environnemental et sociétal qui accompagne l'investissement du transporteur. L'approche par la monétisation permet de calculer une empreinte globale incluant toutes les externalités retenues et de valoriser plus complètement l'investissement du transporteur.

3. Méthodologie, prérequis et organisation

Cette étude nécessite que le demandeur définisse en amont de l'étude un flux standard de référence représentatif de son usage et qu'il dispose de valeurs de niveau 4 pour ce flux de référence ou de valeurs de niveau 4 pour des engins équivalents. En cas de changement de gabarit des engins renouvelés des hypothèses devront être choisies sur les taux de chargement et le nombre de trajets.

Pour la flotte initiale et la flotte renouvelée, les flux de transport correspondant au trajet standard de référence sont évalués en coopération avec le demandeur en tenant compte des contraintes logistiques. Une fois les scénarios et leurs éventuelles variantes identifiés, le calcul des coûts d'une ou de plusieurs des 6 externalités suivantes est établi en utilisant une méthodologie documentée et reconnue :



Le bruit



Les accidents



L'impact sur le climat



La congestion



La pollution



Le processus Amont / Aval

Pour les nouvelles motorisations pour lesquelles il n'existe pas de données de référence, des hypothèses sont faites pour le choix des facteurs de consommation et d'émissions en tenant compte des plus récentes données bibliographiques disponibles.

4. Déroulement de l'étude

Phase 1 : Identification du flux standard de référence, prise en compte de l'impact des capacités d'emport, détermination des flux de transports pour la flotte initiale et renouvelée. Le cas échéant, recherche des facteurs de consommation et d'émissions pour les nouvelles motorisations.

Phase 2 : Calcul en valeur monétaire (€ / t.km) du coût des externalités retenues pour chacune des flottes sur le flux standard de référence. Comparaison du coût sociétal complet, partiel ou par type d'externalité. Quantification de la robustesse des hypothèses et piste d'amélioration le cas échéant.

Phase 3 : Restitution orale au demandeur du rapport d'étude. Discussions.

5. Livrables

Le livrable est constitué d'un rapport d'étude rappelant la composition de la flotte d'origine et de la flotte renouvelée, les données de références, les hypothèses de calcul et les résultats détaillés (par externalités et variantes éventuelles). Des recommandations peuvent accompagner les résultats. La robustesse des hypothèses est aussi évaluée pour connaître le degré de représentativité des calculs réalisés.

6. Nos ressources

L'étude est réalisée par les experts de l'agence TK Blue qui participent à de nombreux groupes de travail internationaux et européen (GLEC, DG Move,...). La méthodologie de quantification des externalités se base sur des méthodes internationalement reconnues et les données de référence les plus récentes (Ricardo AEA,...). Les calculs sont réalisés conformément aux normes et réglementations applicables : Le calculateur pour les GES est conforme à la réglementation Française et à la norme Européenne EN 16258.

7. Références

Ils nous ont fait confiance :



Projet
Olympic
Energy



8. Pour plus d'information :

Contacteur : Eric DEVIN – Directeur du pôle Méthodologie et Etudes
eric.devin@tkblueagency.com - + 33 1 45 63 48 90