

1. Publics concernés

- ▶ Entreprises disposant de sites de distribution en ville
- ▶ Transporteurs de type messagerie
- ▶ Réseaux de points relais, opérateurs de conciergerie automatique
- ▶ Collectivité souhaitant réaliser une étude de cas ou dans le cas d'une autorisation d'exploitation commerciale (CDAC)

2. Objectifs

Les grandes villes se dotent de plus en plus de règlements de circulation contraignants et de chartes incitatives de logistique urbaine ayant un impact sur le dernier kilomètre de livraison.

L'objectif de ce type d'étude est la quantification du bénéfice sociétal issu d'une modification du schéma logistique reprenant les restrictions locales de circulation et le déploiement des actions mentionnées dans les chartes de logistique urbaines quand elles existent.

Ceci implique une analyse préalable des réglementations et incitations locales et des hypothèses sur le(s) type d'action retenus (massification des flux en horaires décalés, utilisation d'un ELU et recours à des modes de livraison douce, consignes urbaines...). Une fois le scénario cible identifié, la quantification de l'empreinte sociétale s'effectue au travers de la monétisation des différentes externalités négatives générées par l'activité de transport dans le mode « classique » puis en tenant compte des nouvelles contraintes locales.

Une comparaison des résultats pour les deux schémas du dernier kilomètre de livraison permet d'évaluer le bénéfice environnemental et sociétal qui accompagne les efforts du demandeur. L'approche par la monétisation permet de calculer une empreinte globale incluant toutes les externalités retenues et de démontrer quantitativement les progrès sociétaux réalisés.

L'étude peut être réalisée avec des hypothèses réalistes ou des données caractérisant des flux réels, si elles sont disponibles.

3. Méthodologie, prérequis et organisation

Cette étude nécessite que le demandeur définisse en amont de l'étude les contraintes logistiques applicables (ville desservie, source des approvisionnements, choix des actions qu'il souhaite réaliser dans le cadre des chartes existantes). Les flux de transport représentatifs du site desservi sont déterminés en coopération avec le demandeur selon son schéma d'exploitation actuel puis en tenant compte des actions qu'il a choisies (massification et report horaire des livraisons, utilisation d'un ELU, mode de livraison douce, changement de gabarits et de motorisation des engins, report modal...). Une fois les scénarios et leurs éventuelles variantes identifiés, le calcul des coûts d'une ou de plusieurs des 6 externalités suivantes est réalisé en utilisant une méthodologie reconnue développée et déposée par TK Blue :



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 et les modes de livraison douce, des hypothèses sont faites pour le choix des facteurs de consommation et les facteurs d'émission en tenant compte des plus récentes données bibliographiques disponibles.

4. Déroulement de l'étude

Phase 1 : Identification du contexte réglementaire local (limitation de la surface au sol et des tonnages, restriction de circulation Crit'air...), identification des flux représentatifs de livraison du site, identification des actions retenues en cohérence avec les chartes incitatives applicables. Modélisation des flux correspondant au nouveau schéma logistique. 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 le schéma logistique initial et celui correspondant aux actions retenues. Comparaison du coût sociétal complet, partiel ou par type d'externalité. Quantification de la robustesse des hypothèses et pistes 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 le schéma logistique d'origine et les actions mises en œuvre pour le site concerné, 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, éventuellement en collaboration avec des experts, qui participent à de nombreux groupes de travail internationaux et européens (GLEC, DG Move, ...). La méthodologie de quantification des externalités est fondée sur des méthodes internationalement reconnues et les données de référence les plus récentes (Ricardo AEA,...).

Les calculs sont réalisés conformément aux normes et réglementation 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



NANTES
SAINT-NAZAIRE
PORT



8. Pour plus d'information :

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