

TK'Blue intègre aussi le coût des accidents dans le Mix-Nuisances du transport

L'épouvantable récente collision entre un car de tourisme et un camion sur une route départementale de Puisseguin ou le carambolage sur l'autoroute A6 aux environs de Beaune en 1982 rappellent que les accidents sont des drames qui ne peuvent jamais être complètement évités et qui entraînent de nombreux dommages sociétaux.

Un accident est une des externalités négatives du transport, c'est-à-dire un effet d'une activité qui génère un dommage pour la société sans que les conséquences financières ne soient incluses dans son coût de production. Un accident génère des coûts de secours, d'hospitalisation, et des réparations matérielles, mais aussi des deuils, des handicaps et pertes de capacités des victimes. L'impact socio-économique de ces effets peut être visualisé par une approche monétaire.

La quantification économique des accidents est corrélée à la valeur monétaire attribuée à une vie humaine, qui reflète le coût que la société est prête à payer pour éviter un accident. Lorsqu'un individu en est victime, le coût engendré est calculé suivant la valeur accordée à une vie statistique et l'impact économique que sa mort ou convalescence aura sur la société. Cette valeur monétaire varie entre 1 M€ et 3,3 M€ selon les pays concernés pour une moyenne européenne de 1,7 M€.

Afin de donner un coût juste des accidents par mode de

transport, le nombre de victimes doit être réparti sur la quantité de véhicules active dans chaque catégorie. On peut ainsi déterminer le coût des accidents engendrés par les entreprises selon leurs choix de transport.

Chaque mode de transport est caractérisé d'une part par les quantités qu'il peut déplacer et les distances qu'il peut couvrir et, d'autre part, par ses avantages et inconvénients en termes d'externalités négatives.

Le coût en accidents rapporté à la tonne-kilomètre le plus important est celui du mode routier. Ceux d'avion sont beaucoup moins fréquents par rapport aux quantités transportées et aux distances parcourues. Il en existe aussi en mode fluvial et maritime et ils ne génèrent qu'exceptionnellement des victimes. Par contre, le mode aérien est beaucoup plus coûteux en changement climatique qu'en accidentologie. Pour la route, c'est d'abord la congestion qui génère le plus de coûts sociétaux.

Certes, la limitation des émissions des gaz à effet de

serre (GES) est indispensable pour lutter contre le réchauffement climatique, mais les autres externalités doivent aussi être prises en compte dans les législations internationales, vu leurs impacts sur la santé humaine, l'écologie et l'économie. La seule prise en compte du CO2 n'est pas suffisante pour mesurer le caractère écoresponsable d'un mode de transport.

European TK'Blue Agency est la première agence de notation qui quantifie les coûts de l'ensemble des externalités négatives du transport de marchandises : émissions de GES, processus amont-aval, polluants, bruit, congestion, accidents. Sa méthodologie s'inspire des travaux de CE Delft et est conduite par son Conseil Scientifique présidé par M. Éric Ballot, Professeur aux Mines ParisTech.

Dans un monde du transport où les normes et la volonté de performance imposent des défis technologiques toujours plus importants, des choix sont à fournir par chacun des acteurs de la chaîne. TK'Blue propose d'accompagner les entreprises dans une optique éco-respon-

sable, en détaillant l'impact des accidents mais aussi de l'ensemble des coûts sociétaux.

L'objectif est d'amener les professionnels vers des choix plus raisonnés permettant la diminution des nuisances tout en respectant la performance économique et technique des opérations. Par exemple, le choix d'une formation régulière à l'éco-conduite permet de réduire de 5 à 15 % le coût des accidents selon le mode de transport.

Le scandale de Volkswagen a démontré une nécessité d'évaluation de l'empreinte environnementale par un tiers de confiance : un calcul interne ne peut être aussi fiable.

La réduction du « Mix-Nuisances » du transport est indispensable. C'est le rôle d'un tiers de confiance comme TK'Blue de mesurer les efforts éco-responsables des transporteurs et des donneurs d'ordres. ■

Sources : RICARDO AEA Update of the Handbook on External Costs of Transport CE Delft 2008

Les résultats de la méthodologie TK'Blue montrent les spécificités de chaque mode de transport :

Mode de transport	Routier urbain	Routier interurbain	Fluvial	Aérien	Ferroviaire	Maritime
Type de flotte considéré	PL < 7,5t	PL > 32t		Avion mixte	Locomotive Diesel	
Coût des accidents	1,1 c€/v.km	1 c€/v.km	négligeable	1,4 c€/p.km	10,2 c€/v.km	négligeable
Part des coûts des accidents dans l'ensemble des externalités négatives	1 à 2 %	2 à 5 %	0 %	0,2 à 0,4 %	1 à 2 %	0 %

Unités : v.km : véhicule.kilomètre ; p.km : passage.kilomètre