

**EcoTransIT - EcoTransIT World (ECOLOGICAL TRANSPORT INFORMATION TOOL) calcule les impacts environnementaux des différents modes de transport des marchandises. EcoTransIT fournit une estimation de la consommation énergétique et des émissions de gaz à effet de serre (GES) pour les transports par camion, train, bateau et avion selon la norme européenne EN 16258 de 2012. Le dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) et les principaux polluants atmosphériques (Nox, SO<sub>2</sub>, particules et COVNM) peuvent aussi être calculés avec EcoTransIT World.<br>Vous trouverez ci-dessous le descriptif de la chaîne de transport que vous avez simulée ainsi que les sources des données utilisées et les résultats de la simulation.**

### **Information Générale**

**Date de simulation:** 24.06.2020  
**Origine:** [Quartier] [fr] Thouars  
**Destination:** [Quartier] [fr] Villeneuve-le-Roi  
**Masse transportée:** 1500 ton (t/TEU: 10)

### **Description détaillée de l'expédition**

#### **Chaîne de transport TS 1 - 333,01 km**

**Origine:** [Quartier] [fr] Thouars  
Camion (26-40 t,diesel,EURO 5,LF: 60.0%,ETF: 20%) - 333,01 km  
**Destination:** [Quartier] [fr] Villeneuve-le-Roi

## Consommation d'énergie et gaz à effet de serre (GES) conformément à la norme EN 16258

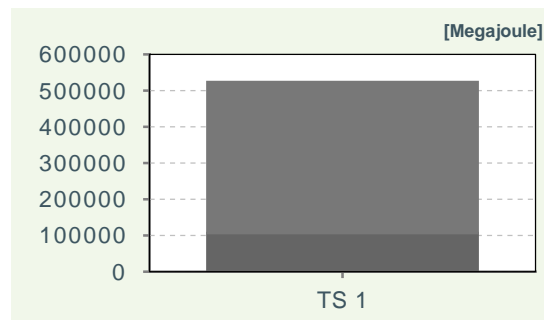
### Consommation d'énergie (MJ)

WTW [Megajoule]

	TS 1
Camion	523 601
<b>Total</b>	<b>523 601</b>

TTW [Megajoule]

	TS 1
Camion	416 908
<b>Total</b>	<b>416 908</b>



Camion:  WTT  TTW

Well-to-Wheel (WTW) = Well-to-Tank (WTT) + Tank-to-Wheel (TTW)

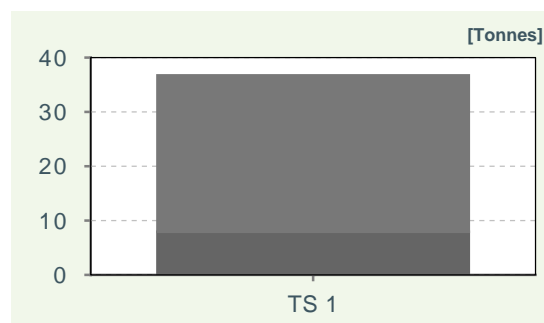
### Émission de GES (calculées à CO<sub>2</sub>-Équivalents)

WTW [Tonnes]

	TS 1
Camion	37
<b>Total</b>	<b>37</b>

TTW [Tonnes]

	TS 1
Camion	29
<b>Total</b>	<b>29</b>



Camion:  WTT  TTW

Well-to-Wheel (WTW) = Well-to-Tank (WTT) + Tank-to-Wheel (TTW)

Ces quatre résultats par service de transport (les TTW et WTW pour la consommation d'énergie, ainsi que les TTW et WTW pour les émissions de gaz à effet de serre) ont été déterminés conformément à la norme EN 16258:2012. Pour toute autre information sur les process non considérés, les directives et les objectifs généraux, veuillez vous référer à la norme. Si vous comparez ces résultats avec d'autres basés sur cette norme il est utile de vérifier en détail la méthode utilisée, notamment les méthodes d'allocations et les sources de données.

Les paramètres que vous avez sélectionnés pour le calcul de l'énergie consommée et les gaz à effet de serre à EcoTransIT World sont affichés, ci-dessus, dans la description des services de transport. L'énergie utilisée et les facteurs de conversion des gaz à effet de serre (ex. MJ ou kg CO<sub>2</sub> équivalent par litre de diesel) pour le calcul d'EcoTransIT World, sont extraits de la norme EN 16258. Dans le transport routier européen, il y a 5% de bio carburant dans le diesel. Pour le transport ferroviaire, la norme ne contient pas les facteurs de conversion pour l'énergie et les gaz à effets de serre. Par conséquent EcoTransIT World utilise ses propres facteurs de conversion spécifiques par pays, repris dans le rapport méthodologique [<http://www.ecotransit.org/basis.en.html>].

Pour l'allocation de l'énergie consommée et des émissions de gaz à effet de serre à une chaîne de transport, on utilise l'unité tonne kilomètre (tkm). Cependant, la norme autorise l'utilisation de d'autres unités communes appropriées. Ainsi, d'autres allocations seront utilisées pour les navires portes conteneurs (EVP-km) et les ferries (nombre de ponts et la longueur des véhicules). Les sources de données utilisées pour le calcul sont publiées dans les annexes de ce document. Une documentation détaillée de l'ensemble des sources de données utilisées dans EcoTransIT World, ainsi qu'une description détaillée de la méthodologie utilisée sont disponibles dans le rapport de la méthodologie scientifique [<http://www.ecotransit.org/basis.en.html>].

## Émissions de carbone et polluants atmosphériques

La norme EN 16258 ne contient pas de directives méthodologiques pour le calcul du CO<sub>2</sub> et des polluants atmosphériques. Pour une cohérence avec les résultats de consommation énergétique et de GES, le calcul du CO<sub>2</sub> et des polluants atmosphériques est réalisé selon la même méthode que la norme européenne. Plus d'informations sur le calcul sont disponibles dans le rapport de la méthodologie scientifique [<http://www.ecotransit.org/basis.en.html>].

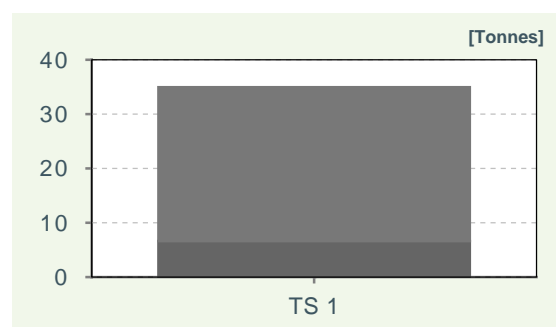
### Dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>)

WTW [Tonnes]

	TS 1
Camion	35
<b>Total</b>	<b>35</b>

TTW [Tonnes]

	TS 1
Camion	28
<b>Total</b>	<b>28</b>



Camion:  WTT  TTW

Well-to-Wheel (WTW) = Well-to-Tank (WTT) + Tank-to-Wheel (TTW)

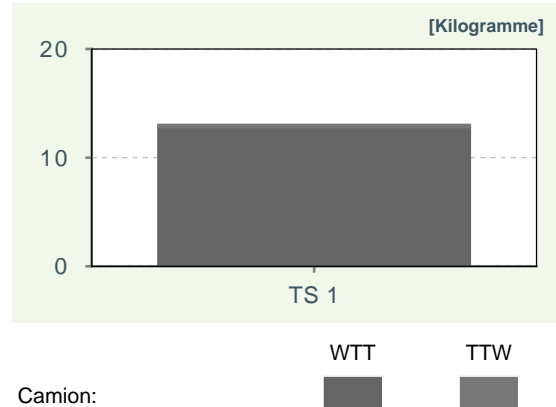
## Dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>)

WTW [Kilogramme]

	TS 1
Camion	13
<b>Total</b>	<b>13</b>

TTW [Kilogramme]

	TS 1
Camion	0,2
<b>Total</b>	<b>0,2</b>



Well-to-Wheel (WTW) = Well-to-Tank (WTT) + Tank-to-Wheel (TTW)

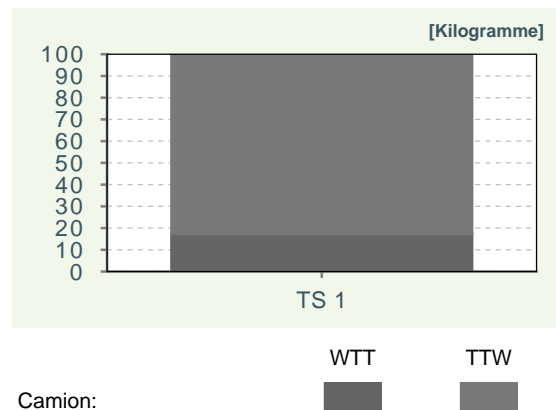
## Oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>)

WTW [Kilogramme]

	TS 1
Camion	100
<b>Total</b>	<b>100</b>

TTW [Kilogramme]

	TS 1
Camion	82
<b>Total</b>	<b>82</b>



Well-to-Wheel (WTW) = Well-to-Tank (WTT) + Tank-to-Wheel (TTW)

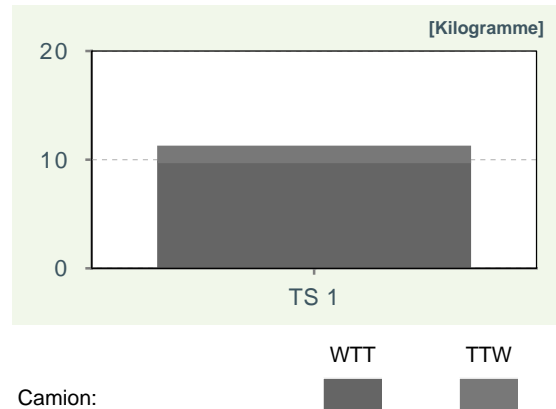
## Composés organiques volatils non méthaniques (COVNM)

WTW [Kilogramme]

	TS 1
Camion	11
<b>Total</b>	<b>11</b>

TTW [Kilogramme]

	TS 1
Camion	1
<b>Total</b>	<b>1</b>



Well-to-Wheel (WTW) = Well-to-Tank (WTT) + Tank-to-Wheel (TTW)

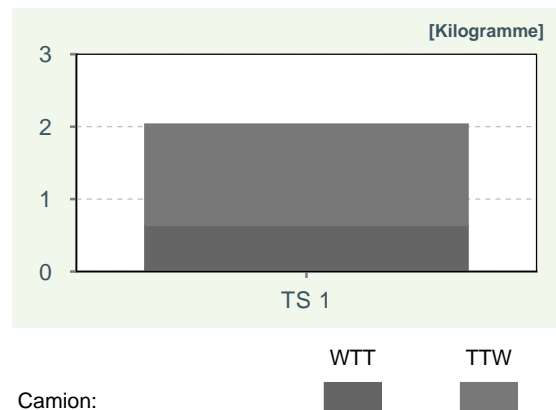
## Poussières et particules (PM10)

WTW [Kilogramme]

	TS 1
Camion	2
<b>Total</b>	<b>2</b>

TTW [Kilogramme]

	TS 1
Camion	1
<b>Total</b>	<b>1</b>



Well-to-Wheel (WTW) = Well-to-Tank (WTT) + Tank-to-Wheel (TTW)

## Paramètres EcoTransIT World

**Version:** Expert  
**Acheminement en ferry:** Normal  
**Version ETW:** Unknown (Unknown)  
**Version de la base de données:** etw\_db\_2019r01 (2020-06-24 09:59:54.000)

## Annexe: Documentation sur les sources conformément à la norme EN 16258

Le tableau suivant résume, conformément à la norme EN 16258, les catégories de données (différentes valeurs de mesure, valeurs spécifiques aux chargeurs, valeurs propres aux flottes des chargeurs, valeurs par défaut) et les sources de données. Une description détaillée de la méthodologie utilisée est disponible dans le rapport de la méthodologie scientifique [<http://www.ecotransit.org/basis.en.html>]. Si l'utilisateur change les valeurs par défaut d'EcoTransIT World, ce sera signalé dans le tableau suivant par "valeur spécifique du client".

	Camion	Train	Barge	Mer	Ferry	Avion
<b>Information générale</b>						
<b>Détail de la marchandise: Poids, Unité, Nombre d'EVP, t/EVP</b>	Valeur spécifique du client	Valeur spécifique du client	Valeur spécifique du client	Valeur spécifique du client	Valeur spécifique du client	Valeur spécifique du client
<b>Distance de transport</b>	Calculée avec EcoTransIT (Considération du type de la rue et de la topographie)	Calculée avec EcoTransIT (Considération du type de traction, de la topographie et du type de ligne)	Calculée avec EcoTransIT (Distance Port-à-Port, Considération des classes de voies d'eau)	Calculée avec EcoTransIT (Distance Port-à-Port, Considération de la taille des canaux)	Calculée avec EcoTransIT (Distance Port-à-Port)	Calculée avec EcoTransIT (Distance Airport-à-Airport)
<b>Données spécifiques au mode de transport</b>						
<b>Les standards d'émission</b>	Émissions standards, spécifiques à chaque pays, basées sur les analyses d'ETW	Pas de différenciation entre les standards d'émissions (dans la traction diesel)	Pas de différenciation entre les standards d'émissions	Pas de différenciation entre les standards d'émissions	Pas de différenciation entre les standards d'émissions	Le standard d'émission dépend indirectement du type d'avion
<b>Facteur de chargement</b>	Hypothèses sur la base des données statistiques	Sur la base des entreprises ferroviaires européennes	Hypothèses sur la base des données statistiques	Sur la base des données de la revue maritime de la CNUCED	Hypothèses sur la base des données statistiques	Sur la base des données de l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile, de la DEFRA et des compagnies aériennes
<b>Taux de retour à vide</b>	Sur la base des données statistiques	Sur la base des entreprises ferroviaires européennes	Les retours à vide sont considérés dans le facteur de chargement	Pas de retours à vide	Pas de retours à vide	Pas de retours à vide
<b>La charge utile maximale</b>	Europe: Manuel des facteurs d'émission pour le transport routier (HBEFA 3.1); Etats-Unis: Département de Transport; Autres pays: Application des valeurs HBEFA	Conséquence directe du type de train, basée sur les données des entreprises ferroviaires européennes	Conséquence directe du type de navire sélectionné	Conséquence directe du type de navire sélectionné	Donnée du Réseau pour le Transport et l'Environnement (NTM)	Basé sur des spécifications de l'IATA
<b>Divers</b>		Type de traction: Electrique (Calculée par by ETW dépendamment l'itinéraire sélectionné)		Sur la base des analyses de searate.com		Mix Belly cargo/ cargo Sur la base des données des constructeurs et des compagnies aériennes



	Camion	Train	Barge	Mer	Ferry	Avion
<b>Consommation de carburant</b>						
<b>Consommation spécifique de l'énergie (Diesel, fioul lourd, Kérosène, Electricité)</b>	Europe: Manuel des facteurs d'émission pour le transport routier (HBEFA 3.1), Etats-Unis: Simulateur des émissions pour les véhicules à moteur (MOVES), autres pays: Application des valeurs de HBEFA	Europe: Basé sur les données des compagnies ferroviaires Européennes.type s de trains hors Europe: document d'information	Sur la base du calcul propre à ETW (comparer le rapport méthodologique)	Sur la base du calcul propre à ETW (comparer le rapport méthodologique)	Moyenne du type de ferry en usage	Données provenant de Small Emitters Tool de Eurocontrol
<b>Part du bio carburant</b>	5% bio carburant disponible en Europe, sinon pas de bio carburant	pas de bio carburant	pas de bio carburant	pas de bio carburant	pas de bio carburant	pas de bio carburant
<b>Facteurs d'émission de l'énergie et des GES</b>	EN 16258	Diesel: EN 16258 pour l'électricité: ETW calculé sur la base d'Ecoinvent	EN 16258	EN 16258	EN 16258	EN 16258