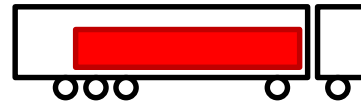
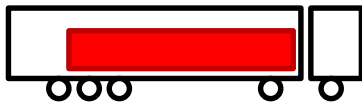
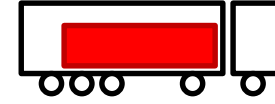
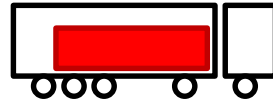
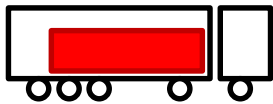


# Poids et dimensions des poids lourds Enjeux économiques

François Combes  
Université Gustave Eiffel

## Le modèle « naïf »

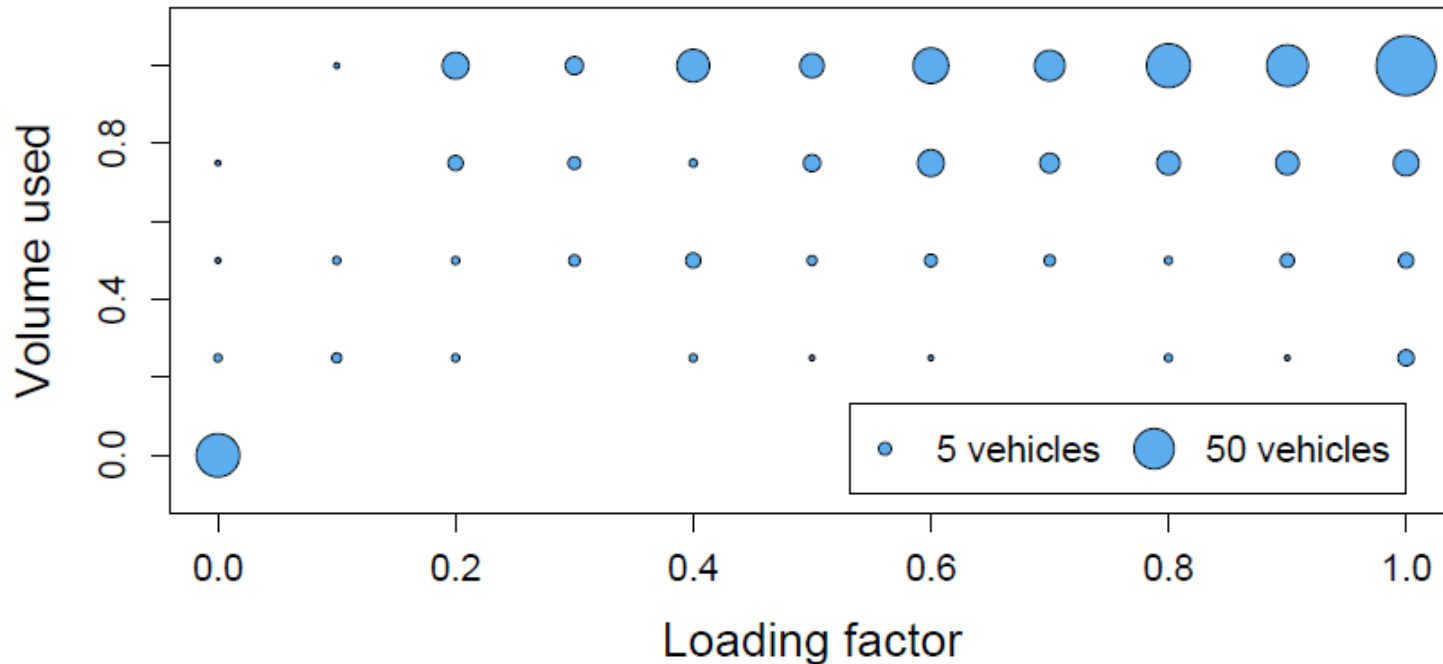
- Les coûts, calculés en €/t.km, décroissent en principe avec la capacité du véhicule
- La consommation de carburant également



- ...si le **taux de remplissage** est inchangé, et si on s'arrête aux purs coûts du transport
- L'amélioration du taux de remplissage est d'ailleurs un levier standard dans les feuilles de route de décarbonation

# La bonne mesure des contraintes

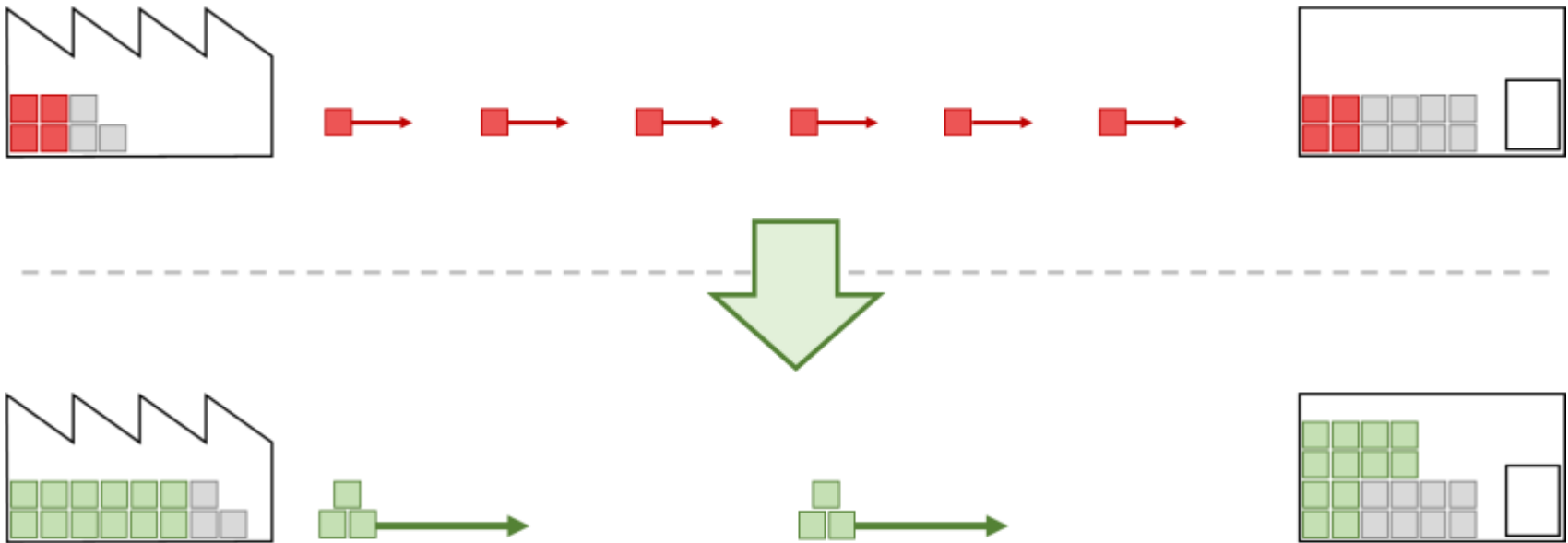
- **Poids vs volume**



*Exemple d'une enquête en bord de route A10-RN10, 2008*

# Pourquoi c'est plus compliqué : 1/2

- Relâchement de la contrainte dans un cas sans groupage

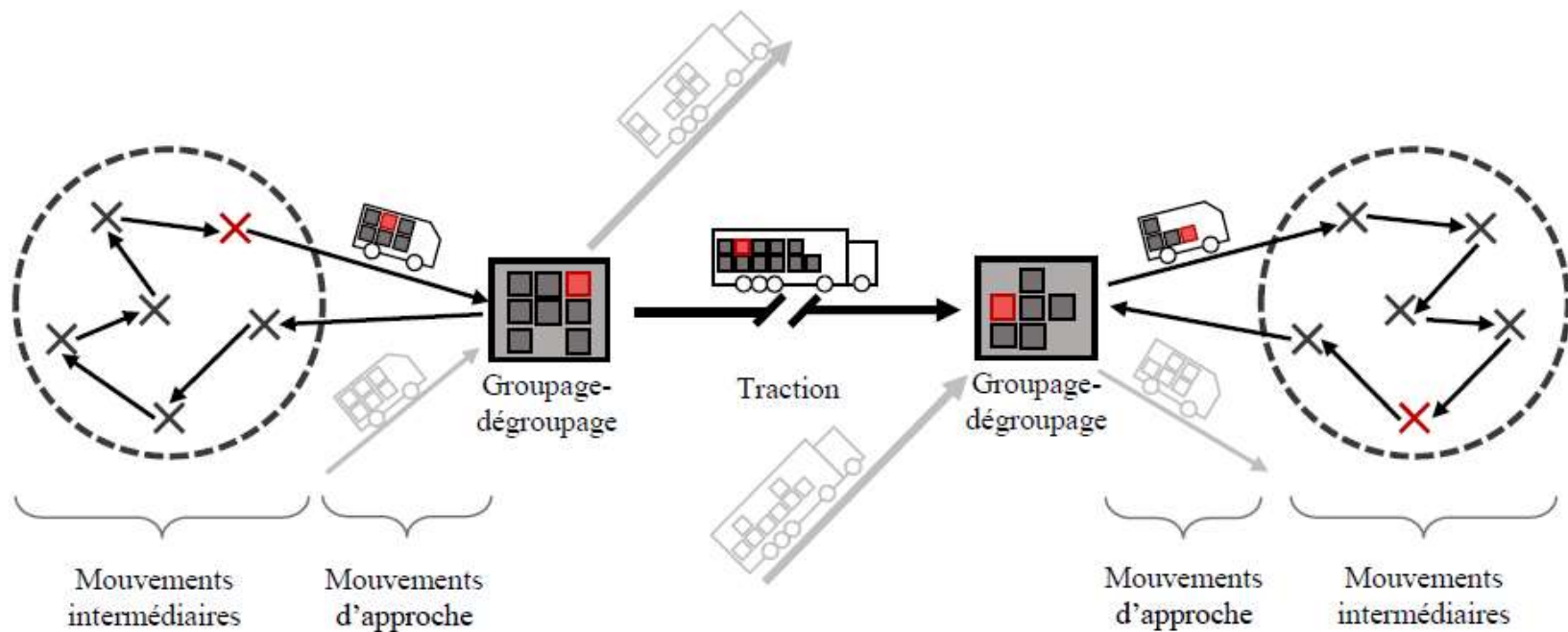


**Avantages:** financiers (dans les cas favorables), environnementaux (idem)

**Freins:** augmentation des coûts de stockage, perte en flexibilité de la chaîne logistique, perte en satisfaction client

## Pourquoi c'est plus compliqué: 2/2

- Relâchement de la contrainte dans un cas avec groupage



# Synthèse

- **L'intérêt des grands véhicules:**
  - Un bénéfice direct pour les chargeurs, lorsque c'est compatible avec leur logistique
  - Sinon, un bénéfice en termes de productivité du transport, lorsque c'est compatible avec le niveau de service attendu
  - Un intérêt relatif et partiel
- **Impacts pour la collectivité:**
  - On peut généralement en attendre une amélioration des impacts environnementaux
  - Mais c'est coûteux pour les infrastructures

# Merci de votre attention

François Combes  
Université Gustave Eiffel  
[francois.combes@univ-eiffel.fr](mailto:francois.combes@univ-eiffel.fr)