

ARGUMENTAIRE ECONOMIQUE COMPLEMENT

Il n'est pas plus économique pour un transporteur de passer par la RN 83 que par l'autoroute !

Voici le tableau des distances et du temps

	autoroute		RN 83	
	km	temps	km	temps
Géoportail (IGN)	90,5	51 min	72,5	1 h 09
Google maps	89,1	51 min	75,9	1 h 12

La RN permet un gain de **14 à 18 km**, selon les calculateurs et occasionne une perte de temps de **18 à 21 min**.

l'observatoire Régional des Transports calcule les frais supportés par km de transport, en prenant en compte le carburant, l'usure des pneus et du matériel, l'entretien, les péages. (données 2019)

par route classique : **0,506 €** du km

par autoroute : **0,53** du km (y compris péage)

Le coût du parcours entre le péage de Bersaillin et celui de Besançon-Valentin est le suivant :

91 km par autoroute donc un coût de **48,23 €**

75 km par RN, donc un coût de **37,95 €**

la différence, péage compris, est donc de **10,28€ en faveur de la RN**

Or, les calculs sont effectués sur des parcours moyens qui ne présentent pas les caractéristiques accidentées de la RN 83 et en mode de circulation normale. On peut estimer que le coût kilométrique réel est supérieur sur la RN 83.

Et surtout, ce calcul n'inclut pas le coût salarial. L'ORT calcule que le coût salarial moyen à la charge de l'entreprise est de **24,50 €**. le temps supplémentaire de conduite étant d'au minimum de 20 minutes par la RN, on peut estimer que le coût salarial supplémentaire à la charge du transporteur est d'au moins **8,16 €**.

10,28 – 8,16 = 2,12

2,12 € ! ce pourrait être l'économie réalisée par un transporteur en condition normale de circulation sur une route moyenne. Quiconque a déjà voyagé sur la RN 83 sait qu'on n'est pas en conditions de conduite moyenne, donc que les coûts sont plus importants.

Alors pourquoi passer par cet itinéraire alors que les conditions économiques ne sont pas favorables ?

Parce que des livraisons ont lieu sur cet axe. Dans ce cas, c'est normal de passer par là.

Parce qu'on fait confiance au GPS qui n'inclut pas toutes les données économiques, mais seulement les paramètres péage/ temps .

Parce que la durée du trajet ne va pas avoir d'impact sur le coût salarial. (une livraison effectuée en 7 h ne va pas permettre une rotation supplémentaire donc on peut se permettre de rouler plus longtemps.) Ce n'est pas le cas du transit qui nécessite des temps de parcours très longs.

Parce que le dumping social pratiqué dans certains pays marginalise le coût salarial. Le passage obligé par l'autoroute rétablirait en partie l'équilibre entre les transporteurs locaux et les autres et ferait participer ceux-ci l'entretien des axes de circulation.

Ces calculs ne prennent en compte que le coût direct pour les entreprises de transport.

Bien évidemment le coût à la charge de la collectivité est bien plus important : accidents, pollution, maladies des riverains, entretien de la route, temps perdu dans les bouchons...