



**Association BONNE ROUTE !**  
**15 rue de la grande fontaine**  
**25440 Paroy**

-----  
☒ 0685501976

✉ [bonne.route83@gmail.com](mailto:bonne.route83@gmail.com)

## **« Proposer des modes de transports alternatifs et obtenir l'interdiction du trafic de poids lourds en transit sur la Route Nationale 83 »**

### **La situation :**

#### **Un trafic trop dense :**

9030 VÉHICULES PAR JOUR EN 2019 dont 2070 POIDS LOURDS à Buvilly  
32 000 VÉHICULES PAR JOUR EN 2019 dont 3200 POIDS LOURDS à Micropolis  
(comptages DIR-EST 2019)

Les poids lourds ne roulant pas le dimanche, la moyenne calculée sur 6 jours et non 7 est la suivante : **2 415** poids lourds par jour à Buvilly et **3730** poids lourds par jour à Micropolis soit respectivement 1,6 camion à la minute à Buvilly et 3,6 à Micropolis

**2 135** véhicules par jour comptés à Busy en 2019.

**29 %** des véhicules comptés à Grange de Vaivre en 2019 sont des camions.

A Buvilly, **24 %** des véhicules sont des camions (2019)<sup>1</sup>

***La proportion camions/VL est de loin la plus forte de la région. La cohabitation entre un aussi grand nombre de camions et les véhicules légers est impossible, à ce niveau de trafic !***

#### **Une route inadaptée.**

Le nombre d'accès à la RN est important, avec des aménagements dangereux (arrivée route de Salins, accès à Paroy, Chay... sans compter les chemins ruraux utilisés pour l'agriculture) .

Des transports scolaires, des bus du Grand Besançon empruntent ces accès, avec les risques toujours plus grands d'un accident majeur.

---

<sup>1</sup> <http://www.dir.est.developpement-durable.gouv.fr/les-donnees-de-traffic-r212.html>

Le dénivelé sur le tronçon Bersaillin – Ecole Valentin est de **878 m** avec parfois des pentes à **29 %** (contre 500 m sur l'autoroute et une pente maximale à 6 %). La RN 83 est une route de moyenne montagne et les pentes raides provoquent des ralentissements et changements de vitesse constants.

Les virages sont aussi très nombreux, en particulier dans les monts de Builly, la côte de Larnod... Dans cette côte en corniche, les falaises en surplomb et les virages obligent la quasi totalité des poids lourds à franchir la ligne blanche, souvent par crainte de toucher le rocher. Une route qui oblige les usagers à enfreindre les règles de circulation pose problème.

***La RN 83 est inadaptée à un trafic aussi important de poids lourds.***

### **Une route accidentogène :**

Quelques exemples valent mieux qu'un long discours.

#### **Juillet 2020**

*Accident à Port Lesney : la RN 83 coupée dans les deux sens, un poids lourd s'est renversé. Peu avant 8 heures du matin, un poids lourd transportant des machines industrielles s'est renversé dans un fossé le long de la RN83. Selon le bilan des pompiers, deux personnes qui se trouvaient dans le camion sont blessées. L'une est en urgence absolue, la seconde plus légèrement touchée.*  
(Source France 3 le 28/07/2020)

#### **Février 2019**

*Choc frontal à Montigny-les-Arsures : la conductrice n'a pas survécu*  
*Un accident de la circulation impliquant deux personnes a eu lieu ce jeudi soir vers 22 heures à Montigny-les-Arsures. Les sapeurs-pompiers sont intervenus sur la RN83 pour un choc frontal entre un camion plateau transportant des véhicules et une voiture.*

(le progrès 16 février)

#### **Juillet 2019**

*Un grave accident de la route s'est produit ce mercredi à Rennes-sur-Loue (Doubs) vers 18 h, sur la N 83 en direction du Jura, entre une voiture et un poids lourd. Il s'agit d'un choc frontal.*

*Trois victimes en tout sont à déplorer à bord de la voiture : la passagère avant a été déclarée décédée à l'arrivée des pompiers, la conductrice, en arrêt cardio-respiratoire, a pu être réanimée et la passagère arrière était inconsciente.*

(source gendarmerie 26 juin 2019)

#### **Octobre 2019**

*Un accident grave s'est produit dimanche, vers 8 heures, sur la RN 83 au niveau de l'entrée nord d'Arbois, dans le Jura. Source : le bien public 23/10/2019*

#### **Décembre 2019**

Jura. *Nouvel accident mortel entre deux camions sur la RN 83, près de Poligny .Le conducteur d'un petit camion frigorifique de 3,5 tonnes a perdu la vie dans une collision survenue sur la RN 83, non loin de Poligny.* Source La voix du Jura Publié le 16 Déc 2019

### **Janvier 2018**

*Accident et circulation perturbée sur la RN 83 à Larnod*

*Un accident est survenu ce lundi vers 8h sur la RN83 entre une voiture et un poids lourd. La personne secourue par les pompiers, blessée léger, a été transportée à l'hôpital de Besançon.*

Source est républicain 22/01/2018

### **Juin 2018**

*La circulation sera totalement rétablie dans quelques minutes sur la N.83, permettant de nouveau de traverser Buvilly. La presse s'est déjà fait l'écho du fait qu'il s'agissait d'un accident mortel. Le chauffeur d'un poids-lourd de la région, transportant des bonbonnes de gaz a perdu la vie dans la collision. Il avait 44 ans. Le conducteur de l'autre poids-lourd est quant à lui blessé.*

(source gendarmerie Jura 20 juin 2018)

### **Juin 2017**

*Choc frontal mortel sur la RN 83*

*Une terrible collision entre un camion et une voiture est survenue ce mardi à 16 h 15 sur la RN 83.*

*Un automobiliste bisontin de 26 ans est décédé. Sa compagne, elle, était hier entre la vie et la mort.*

Source Est Républicain 28/06/2017

### **Mars 2016**

*Le bilan de l'accident mettant en cause un véhicule de type poids-lourd et un autre de type camionnette fait état d'une personne décédée et d'une personne blessée grave.*

*Cette dernière, après avoir été désincarcérée par les sapeurs-pompiers et médicalisée par les équipes SMUR de Dole et du CHU a été évacuée sur le CHU Besançon par Dragon 25. (source SDIS Jura )*

### **Septembre 2016**

*Besançon : trente tonnes de comté en travers de la RN83 ( source Vosges matin)*

les accidents impliquant un PL sont mortels dans **33 %** des cas contre **11 %** dans l'ensemble des accidents»<sup>2</sup>

Le terre-plein central, sur une autoroute, évite la plupart des chocs frontaux.

***Chaque jour, les usagers constatent des comportements à risques liés au trafic. Cette route est empruntée par des bus. Statistiquement une catastrophe majeure aura lieu un jour sur cet itinéraire, si on ne change rien.***

## **Une route polluante**

L'étude réalisée pour le PCAET ( plan climat air énergie) de la communauté de communes Loue Lison montre que les communes situées à proximité de la RN83, sur le tronçon Rennes sur Loue-Chenecey ont une mauvaise **qualité de l'air**, alors que nous sommes dans une zone très rurale, avec de grands espaces boisés ou de cultures.

---

<sup>2</sup> [www.projetequilibre.fr](http://www.projetequilibre.fr)

Les riverains constatent chaque jour le dépôt de résidus de carburants, noirs, sur les habitations et les équipements à proximité de la route. Il est à noter que de nombreuses exploitations agricoles dont les terres sont traversées par la RN sont en agriculture biologique et que la route traverse les vignobles d'Arbois et du Jura.

Selon l'usine nouvelle, dans un article publié le 19/02/2020 :

«Les poids lourds, qui représentent 5 % des véhicules en Europe, contribuent pour 25 % des émissions de gaz à effet de serre (GES), soit 5 % du total des émissions. Une tonne transportée émet **cinq à six fois plus de GES avec un poids lourd qu'avec un train**. Conscient du problème, le Parlement européen a voté une baisse des émissions de CO2 pour les futurs camions de 15 % en 2025, puis 30 % en 2030. Un objectif insuffisant pour tendre vers la neutralité carbone.»

*"En France, les réductions d'émissions de GES vont deux fois moins vite que prévu en ce moment. Elles doivent tripler d'ici à 2025, rappelle Corinne Le Quéré, la présidente du Haut conseil au climat. Et le transport qui est la source d'émissions la plus importante en France est à la traîne. Tous les indicateurs le montrent."* Dans l'Hexagone, le transport représente 33 % des émissions de gaz à effet de serre selon l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, dont 40 % pour le transport de marchandises.

Dans le cadre du projet Equilibre, étude indépendante menée par un consortium de transporteurs cherchant à comparer les mérites respectifs du diesel et du gaz, 15 poids-lourds de 19 à 44 tonnes ont été instrumentés pour analyser leurs performances environnementales en conditions réelles d'usage. Les données de 12 d'entre eux ont finalement pu faire l'objet d'un traitement, afin de répondre à l'ensemble des critères scientifiques imposés par le cahier des charges. L'objectif de cette démarche est de mesurer les consommations et les émissions de CO2 et NOx de poids-lourds GNV et Diesel, et ainsi guider les transporteurs dans leurs choix énergétiques en fonction de leurs usages. Au total, plus d'1 million de kilomètres ont été parcourus par les véhicules instrumentés, sur une période allant de mars 2016 à février 2018.

Une première analyse statistique des données menée par l'IFSTTAR avait mis en évidence 3 facteurs d'influence principaux sur la consommation moyenne et les émissions de polluants. Il s'agissait de :

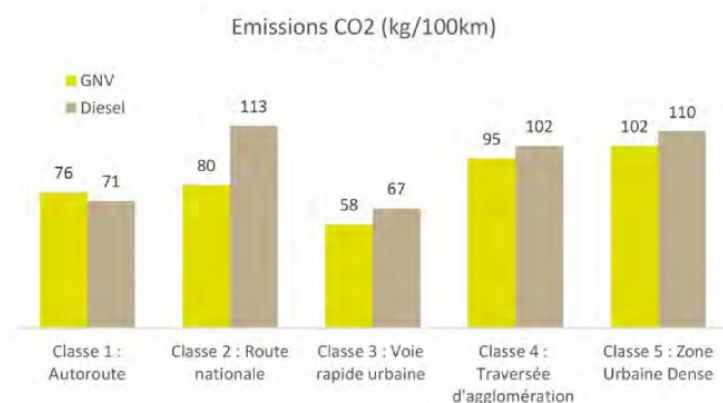
› La fréquence des accélérations (variabilité de la vitesse), qui est relié au type de route emprunté (autoroute, route, urbain...)

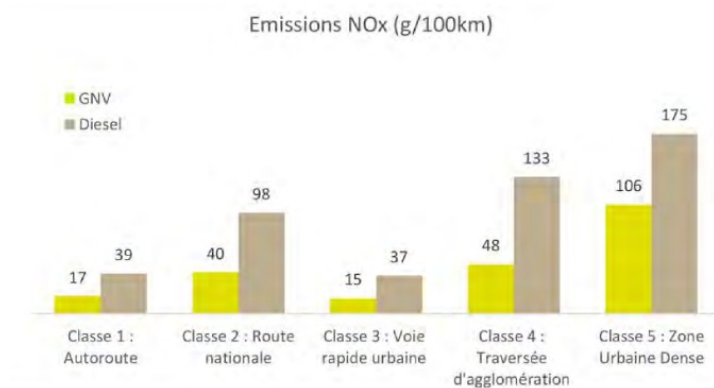
› Le cumul de dénivelés positifs sur le trajet

› Le poids total en charge du véhicule .

« Le nombre de "relances" du véhicule sur un trajet a donc un impact fort sur sa consommation et ses émissions de NOx. »

« les poids-lourds circulant sur route congestionnée ont consommé **10% de carburant** (Diesel ou GNV) de plus que sur une route fluide. »





Rappelons que le NOX est classé cancérigène avéré et que le rapport d'émission est de **98 kg** pour 100 kms sur RN par rapport à **39 kg** sur autoroute, **133 kg** en agglomération ( ex Samson, Larnod, Grange de Vaivre...et **175kg** en milieu urbain ( Beure, Micropolis...)

Les émissions de CO2 sont **60 %** plus importantes sur RN que sur autoroute.

La **pollution sonore**, pour laquelle des études sont en cours le long de la RN 83, est évidente pour tous ceux qui vivent au voisinage de la route. De nombreuses études ont montré l'impact important du bruit sur la santé des personnes soumises à ce stress. Les vibrations provoquées par les poids lourds sont insupportables pour les riverains les plus proches. La congestion du trafic à laquelle les camions contribuent fortement incitent les usagers de la RN83 à prendre des itinéraires alternatifs dans les petites rues de villages (Larnod,Beure...) ce qui augmente grandement les nuisances et les dangers sur des routes inappropriées.

Dans certains villages, la mortalité anormalement élevée due aux cancers interroge. Dans un village de 86 habitants, coupé par le RN 83, 6 personnes sont décédées d'un cancer en 2 ans, soit un taux de mortalité par cancer de **7 %** alors que dans le même laps de temps la mortalité en France pour ce type de maladies est de **0,5 %**. Nous ne pouvons pas affirmer que la pollution est la seule cause de ces maladies, mais il est nécessaire de mener une étude approfondie.

Les déchets abandonnés par les poids lourds sont une autre source de pollution. Le trafic de transit est assuré principalement par des entreprises des pays de l'est , où les chauffeurs routiers sont les nouveaux « forçats » de la route. Ils ne s'arrêtent que rarement sur les aires bien aménagées, par souci d'économie et campent parfois le week-end sur des zones inadaptées, générant beaucoup de déchets. Les bouteilles d'urine balancées depuis les camions le long de la RN illustrent bien le besoin de gagner du temps à tout prix.

***Il y a donc un intérêt évident à cours terme à faire passer le trafic des poids lourds sur l'autoroute, où la pollution engendrée est moindre, dans l'attente du développement de modes de***

*transports plus respectueux de l'environnement ( ferroutage, ...). Les infrastructures autoroutières sont en général plus éloignées des habitations.*

## L'aspect économique

L'argument économique nous est bien souvent opposé : **14 km supplémentaires par l'autoroute et le coût du péage (20,80 € sur le tronçon Bersaillin-Valentin)**

Ces données indiquées par les GPS incitent les entreprises de transport en transit à choisir l'itinéraire le plus court, même si le temps est plus long. Des fédérations de transporteurs français dénoncent d'ailleurs le fait que souvent les entreprises de pays de l'est s'affranchissent allègrement des règles de temps de conduite. De nombreux camions abandonnent l'autoroute pour éviter les 14 kms supplémentaires et le péage de l'autoroute A39.

Ce calcul ne prend pas en compte la totalité des éléments.

## La consommation de carburant ( diesel) est plus importante sur la RN

<b>autoroute</b>	de 24,4 à 29,5 l/100 km	
<b>route nationale</b>	30,6 à 38,6 l	
<b>traversée d'agglomération</b>	33,8 à 38,3 l	
<b>trafic urbain</b>	33,5 à 44,8 l	soit en milieu urbain + 50 % de consommation, ce qui est le cas à Beure ou Besançon

(source étude équilibre)

## Le relief de la RN 83 est très accidenté.

	Dénivellé +	Dénivelé -	Pente maxi	Pente moyenne
Bersaillin-Arbois	+ 266,52	- 225,79	17 %	2 %
Arbois-Quingey	+ 319,27	-324,39	29 %	3 %
Quingey-Besançon	+292,37	-237,29	11 %	2 %
<b>TOTAL via RN</b>	+ 878,16	787,47		
<b>TOTAL via autoroute</b>	+ 500,71	413,27	6 %	1 %

La RN 83 a des pentes raides (Monts de Buvilly, Côte du Comice) qui occasionnent des changements de rapport fréquents, tandis que les pentes sur l'autoroute sont plus adoucies. La RN, ce sont des virages nombreux, des ronds-points, des traversées d'agglomération, toutes choses qui occasionnent une surconsommation de carburant, sans compter les arrêts et avancées au pas en raison des embouteillages et de la régulation de circulation à Beure. Les freins, les pneus souffrent et engendrent de la pollution. Le temps de parcours est plus long.

Il est vrai que les augmentations de péage autoroutier (+2,2 % par an en moyenne) sont dissuasives. L'état doit absolument reprendre la main sur les conditions de ces concessions.

Le temps de conduite est un facteur déterminant dans l'appréciation de la rentabilité économique. La réglementation est stricte et quelques minutes de trajet supplémentaires peuvent conduire à l'obligation d'un temps de repos supplémentaire.

Le temps de trajet entre l'échangeur de Bersaillin et celui de Valentin, en temps normal, est le suivant :

	RN 83	autoroute
KM	90,4 km	76 km
temps	<b>1 h 17</b>	<b>0 h 53</b>

***24 minutes supplémentaires, sur la RN, en situation de circulation normale, sans compter les embouteillages !***

Pour l'économie locale, les retombées sont très minces. Au dire même des restaurateurs, les routiers des pays de l'Est consomment essentiellement leurs propres repas. Ils ne font pas le plein dans les stations services. Une étude de 1999 indique que les transporteurs en transit n'achètent que **40 %** du carburant en France

(documents temis- documentation gouv.fr)

***L'économie réalisée par un parcours plus court et l'absence de péage paraît bien maigre pour les transporteurs .***

Le coût économique pour la collectivité est important.

En moyenne, «comme ordre de grandeur, on admet que **le passage d'un seul camion correspond aux passages d'environ 10.000 voitures**» (note de bas de page dans l'étude «modélisation des charges à l'essieu» publiée en 2004 par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication / Office fédéral des routes, Confédération Helvétique )

D'autres études font monter cette comparaison à 36 000 VL

Dans la demande exprimée par le Conseil Départemental du Jura pour l'interdiction aux poids lourds en transit à Vaux sur Poligny, les conseillers donnaient un chiffre encore plus fort :

**1 camion dégrade autant que 1 000 000 de voitures !**

l'entretien de la RN 83 est à la charge de l'État français, sans participation des transporteurs en transit, depuis l'abandon des portails écotaxe. Pendant ce temps, les concessions autoroutières rapportent beaucoup d'argent aux investisseurs privés.

Le sénat a commandé un rapport dont les conclusions sont éloquentes :

«Selon la commission d'enquête, la rentabilité serait atteinte autour de 2022 pour Vinci et Eiffage, alors que leurs contrats arrivent à terme entre 2032 et 2036. Autrement dit, la durée de ces concessions serait trop longue d'environ dix ans , explique le rapport. Au-delà de 2022, les dividendes versés aux actionnaires atteindraient environ 40 milliards d'euros. Pour APRR et AREA, qui appartiennent au consortium Eiffarie (filiale d'Eiffage), le rapport parle même d'une rentabilité hors normes.»

(APPP est le gestionnaire de l'autoroute A39)

Que dire encore du coût économique de la santé et du temps perdu par tous ceux qui sont pris dans les embouteillages ou réglementation de circulation aux abords de Besançon.

## **L'aspect juridique**

La DREAL de Bourgogne Franche Comté estime qu'il n'y pas de fondements juridiques solides à un arrêté préfectoral d'interdiction de la circulation aux poids lourds en transit sur la RN 83. Rappelons que sur cet itinéraire classé à grande circulation, apparemment, seul le Préfet est habilité à prendre un arrêté d'interdiction.

Or cette approche est plus que discutable.

### **Le Conseil d'État a rendu des jugements qui autorisent les maires à prendre de tels arrêtés.**

Le Conseil d'Etat a admis la légalité d'un arrêté municipal [ d'interdiction aux poids lourds] motivé par le danger permanent que constitue pour les habitants de la commune le trafic routier (étroitesse de la chaussée rendant difficile la circulation et le cas échéant l'organisation de secours minimum) et l'atteinte permanente à la tranquillité des riverains qu'occasionnait la circulation des poids lourds. Cet arrêté était assorti de dérogations, notamment pour la desserte de la commune et indiquait que l'autoroute constituait l'itinéraire de déviation de l'agglomération (C.E., 13 mai 1987, Aldebert)

Ont été jugés légaux par le Conseil d'Etat des arrêtés municipaux interdisant la circulation sur la route nationale traversant l'agglomération aux transports routiers de marchandises d'un poids total en charge de plus de 6 tonnes mais prévoyant des exceptions permettant la desserte locale à ceux des véhicules dont les origines ou destinations sont limitées à l'agglomération, et instituant des itinéraires autorisés pour traverser la ville pour ceux qui devraient emprunter certains axes de circulation transversaux (Par ex. CE, 13 juin 1979, req n°05767). Cette interdiction, ni générale, ni absolue, ne porte atteinte ni à la liberté du commerce et de l'industrie, ni à la liberté de circulation. Ces mesures qui sont justifiées par le souci d'assurer, à l'intérieur de la ville, la tranquillité publique des riverains et la sécurité du passage sur les voies publiques, ne présentent pas un caractère excessif pour les transporteurs concernés, car ceux-ci peuvent aisément contourner l'agglomération, même s'il leur faut emprunter la déviation autoroutière qui peut les obliger à acquitter un péage (C.E., 1er février 1978, Coing ; C.E., 14 novembre 1980, société des transports André Coing).

Il est vrai que dans d'autres jugements, le Conseil d'Etat a mis en avant le respect de la liberté de circulation. Par ailleurs, l'Europe est très sourcilleuse sur la liberté de circulation des personnes et des biens. Les arrêtés préfectoraux sont systématiquement attaqués en justice par des transporteurs et l'Etat et les Préfets les craignent beaucoup.

Des amendements à la loi sur les mobilités de l'automne 2020 ont été déposés ( Mme Bonnefoy, sénatrice) pour permettre aux collectivités locales de prendre de tels arrêtés. Les amendements ont été retoqués par le Ministère.

### **Pourtant, tout est possible !**

Il existe des précédents.

Dans les Vosges, sur la RN 59 au profil comparable à celui de la RN 83, avec un trafic quotidien de 1600 camions, un arrêté préfectoral a été pris en 2000 pour interdire la circulation aux poids lourds (sauf desserte locale, c'est à dire bon de chargement ou déchargement dans les départements concernés) sur un tronçon d'environ 100 km, le temps de la réfection d'un tunnel. La déviation mise en place ne permettait pas aux poids lourds de rouler en sécurité. Quand les travaux du tunnel ont été achevés, il y a eu unanimité pour maintenir l'arrêté d'interdiction aux poids lourds. Et là le détour préconisé par autoroute n'est pas de 14 km, mais il s'agit de l'A36 par la Franche Comté ou l'A 4 dans le nord de la Lorraine !

Les motivations de l'arrêté préfectoral de maintien de l'interdiction aux poids lourds est intéressant :



**« Considérant l'efficacité, selon les objectifs de tranquillité publique , de sécurité routière , de préservation de l'environnement et de fonctionnement de l'économie locale... considérant la qualité du massif vosgien... »**

L'association « Gascogne sans poids lourds », avec laquelle nous sommes en contact vient d'obtenir le déclassement d'un tronçon de route à grande circulation et une interdiction aux plus de 19 t.

Tout près de nous, en Suisse, une votation a imposé le ferroutage pour les camions en transit. Aujourd'hui **70 %** de ces camions sont sur le rail.

### **Dans un premier temps il est possible d'interdire le trafic aux poids lourds**

en accompagnant cette mesure

- par de la pédagogie auprès des transporteurs (concertation, aspects économiques, image de marque...)
- en reprenant la main sur les concessions autoroutières.
- en modulant la TIPP pour la rendre plus vertueuse.

### **Mais aussi de minimiser l'impact du transport sur l'environnement**

- en développant le ferroutage
- en mettant en place des bonus-malus sur les transports vertueux ( transit essentiellement).
- en «récompensant» la logistique vertueuse ( « pas de 24 h chrono »).
- en contrôlant mieux les poids lourds et petits véhicules de transport.
- en faisant participer réellement le transport à l'entretien du réseau ( écotaxe?)
- en multipliant les messages en direction des consommateurs

**Les citoyennes et citoyens de nos territoires attendent des mesures rapides et concrètes et sont très déterminés.**

## 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
<b>Géoportail (IGN)</b>	90,5	51 min	72,5	1 h 09
<b>Google maps</b>	89,1	51 min	75,9	1 h 12

La RN de 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...