

LA TAXE POIDS LOURDS : 20 FLORANGES¹

Rémy Prud'homme²

16 février 2013

Le transport routier de marchandises, qui emploie plus de 400.000 travailleurs, va mal : chaque semaine des entreprises font faillite, et licencient. C'est le moment choisi pour lui imposer une taxe supplémentaire, la taxe poids lourds, qui frappera l'usage par les camions des autoroutes non concédées, des routes nationales, et de certaines routes départementales. On en attend 1,2 milliard par an. Cet impôt n'a pas de couleur politique : décidé sous Sarkozy, il est mis en œuvre sous Hollande. Il aura un coût de perception extravagant, estimé à 19% du montant collecté. Il frappera bien plus lourdement (à la tonne transportée) les petits poids lourds que les gros. Surtout, il aura un coût économique élevé.

En plus du 1,2 milliard de la taxe proprement dite, les routiers vont devoir payer 240 M€ de TVA sur la taxe, et 200 M€ de frais administratifs, soit au total plus de 1,6 milliard d'euros. Sur les routes concernées, la taxe représente 6,2%³ du prix actuel. Le ministre des Transports promet aux transporteurs une loi assurant « la répercussion simple, efficace et complète » de la taxe sur les chargeurs. Cette promesse impossible n'engage que ceux qui y croient. Sur un marché ultra concurrentiel comme celui du transport routier, avec des milliers de transporteurs et des milliers de chargeurs négociant librement le prix du service, aucune loi n'empêchera la taxe d'entraîner à la fois : une augmentation du prix payé par les chargeurs, une diminution du prix perçu par les transporteurs, et une diminution des quantités transportées. De combien ?

Supposons d'abord (comme le dit, peut-être même comme le croit, le gouvernement) que la taxe est entièrement supportée par les chargeurs. Avec une élasticité-prix de la demande égale à -0,5 la diminution des quantités transportées (sur les routes concernées), sera de 3,1%. Le trafic sur les routes taxées représentant à peu près 60% du transport routier, celui-ci va, du fait de la taxe, se réduire d'environ 1,8%. Si l'emploi est proportionnel à l'activité et aux recettes cela signe la disparition de plus de 7.000 emplois.

En réalité, l'impact sera bien plus lourd. Le poids de la taxe va porter à la fois sur les chargeurs et les transporteurs. On ne pourra pas empêcher un certain nombre de camionneurs de consentir des ristournes et de limiter la hausse des prix à un peu moins de 6,2%, ce qui diminuera un peu la baisse de la demande de transport. De combien ? Il faudrait connaître l'élasticité-prix de l'offre de transport pour le dire précisément. Admettons que les transporteurs prennent la moitié de l'impôt à leur charge, soit 3,1% du prix. La baisse d'activité ne sera que de 1,6%. Mais la baisse des revenus de la profession sera plus grande encore que dans le cas précédent (-1,2 G€ au lieu de -0,8 G€). Une telle baisse des recettes entraînera la perte de près de 11.000 emplois.

Ces pertes de d'activité, de revenus et d'emplois sont des estimations par défaut. Sur certains itinéraires, les camionneurs vont abandonner les routes taxées pour emprunter les autoroutes qui ne le sont pas (au titre de la taxe poids lourds, du moins). Mais ils le feront à un surcoût, relativement à la situation présente, qui a été estimé à 0,4 milliard. Qu'il soit répercuté ou non dans les prix, il entraînera une diminution de l'activité ou des revenus, et donc des emplois. Au total, la taxe poids lourds va donc tuer plus de 12.000 emplois. C'est plus de 20 fois le nombre des emplois menacés à Florange.

La taxe entraînera-t-elle un report vers le rail ? Toutes les études montrent que l'élasticité croisée (la réponse de la demande de fret ferroviaire à la variation des prix du mode concurrent) est extrêmement faible, inférieure à +0,1. La hausse du prix du fret routier de 3,1% à 6,2% (nos deux

¹ Publié dans *Les Echos*, 19.2.2013, sous une forme légèrement différente.

² Professeur des Universités (émérite)

³ Note non destinée à publication - La part de la circulation des poids lourds hors autoroutes est de 59% (Source : URF. *Faits et Chiffres 2012*, p. 12). Le transport routier de marchandises est de 293 Gt*k (Source : *Idem*, p. 81). Le chiffre d'affaire du transport routier de marchandise est de 44,5 G€ (Source : *Idem*, p. 110). 1,64 G€ de taxe divisé par 26,25 G€ de chiffre d'affaire égale 6,25%

hypothèses) entraînerait *au plus* une hausse du fret ferroviaire de 0,10 à 0,20 Gt*k, négligeable au regard des 4 Gt*k de fret routier éliminées. Le recul du transport routier sera en fait un recul du transport tout court.

Ce pas en arrière du transport de marchandises a un coût économique global élevé, bien que difficile à chiffrer. On sait (depuis Adam Smith !) que la baisse du coût des transports entraîné par l'amélioration des réseaux et le progrès technique a pour effet d'augmenter les échanges, favorisant ainsi la spécialisation, la productivité, la croissance, et l'emploi. La hausse du coût des transports causée par la taxe poids lourds a nécessairement l'effet inverse. De la main droite, on dépense des milliards en infrastructures dans le but d'abaisser le coût du transport ; de la main gauche on impose une taxe qui augmente ce coût. Comprenez qui pourra.

La justification avancée est que cette taxe va réduire nos émissions de CO2. Vrai : de 0,49 millions de tonnes par an⁴, soit 0,14% des émissions de CO2 de la France (et 1/30.000ème des émissions de la Chine). Dépenser 2 milliards d'euros pour économiser 0,49 Mt de CO2, c'est dépenser 4.000 € pour chaque tonne de CO2 économisée, un chiffre ridiculement élevé. Pensez à la taxe carbone, qui était de 14 € par tonne de CO2, et qui a été (provisoirement) abandonnée.

Cette taxe sur la circulation n'est pas encore mise en œuvre que l'on planche déjà sur le coup d'après : une autre taxe portant sur le gazole, qui aura évidemment des effets de même nature, probablement plus importants encore. La haine du transport routier est sans doute politiquement correcte ; elle est à coup sûr économiquement coûteuse - en termes d'emplois et de compétitivité.

(5.300 signes)

⁴ Note non destinée à publication - Les poids lourds consomment en France 10 millions de m³ de gazole, soit environ 6 Mm³ sur les routes taxées. Une diminution du transport sur ces routes de 3,1% réduit cette consommation de 190.000 m³. Sachant qu'un litre de gazole rejette 2,6 kg de CO2, cette réduction de trafic engendre une réduction des émissions de 490.000 tonnes de CO2.
