

**LE POINT
DE VUE**

de Rémy Prud'homme

La taxe poids lourds ou comment tuer 10.000 emplois

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 d'euros 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.

Sur les routes concernées, la taxe représente 4,6 % 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 ultraconcurrentiel 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 ?

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 1,4 %. Si l'emploi est proportionnel à l'activité et aux recettes, cela veut dire qu'environ 6.000 emplois vont disparaître. C'est 10 fois le nombre des emplois menacés à Florange. Sur certains itinéraires, les camionneurs vont abandonner les routes taxées

On dépense des milliards en infrastructures dans le but d'abaisser le coût du transport.

On impose dans le même temps une taxe qui augmente ce coût.

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 au moins 10.000 emplois.

Ce pas en arrière du transport de marchandises a un coût économique global élevé, bien que difficile à chif-

frer. On sait (depuis Adam Smith !) que l'abaissement du coût des transports, grâce à l'amélioration des réseaux et au 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 0,36 million de tonnes, soit 1/1.000^e des émissions de CO₂ de la France. Dépenser 1,6 milliard d'euros pour économiser 0,36 million de tonnes de CO₂, c'est dépenser 4.400 euros pour chaque tonne de CO₂ économisée, un chiffre ridiculement élevé.

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.

Rémy Prud'homme est professeur émérite à l'université Paris-XII