



15ème législature

Question N° : 21731	De M. Fabien Gouttefarde (La République en Marche - Eure)	Question écrite
Ministère interrogé > Transition écologique et solidaire		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > énergie et carburants	Tête d'analyse > Impact de la fin programmée du GNR dans certains secteurs d'activité	Analyse > Impact de la fin programmée du GNR dans certains secteurs d'activité.
Question publiée au JO le : 23/07/2019 Réponse publiée au JO le : 06/04/2021 page : 3147 Date de changement d'attribution : 07/07/2020 Date de renouvellement : 19/11/2019		

Texte de la question

M. Fabien Gouttefarde appelle l'attention de Mme la ministre de la transition écologique et solidaire sur l'impact de la fin programmée de l'utilisation du gazole non routier par les secteurs professionnels non agricole Le gazole non routier, GNR, a été conçu pour permettre de lutter plus efficacement contre le réchauffement climatique ainsi que pour améliorer la qualité de l'air. Aussi, depuis le 1er novembre 2011, tous les engins, qui auparavant fonctionnaient au fioul domestique, ont obligation d'utiliser du GNR depuis cette date. Le GNR comporte une plus faible teneur en soufre, 10 ppm maximum contre 1 000 ppm maximum pour le fioul domestique, qui limite les émissions polluantes lors de sa combustion. Par ailleurs, son indice de cétane est plus élevé avec un indice de cétane de 51 contre 40 pour le fioul domestique. L'utilisation du GNR dans les engins de chantier ou les moteurs auxiliaires utilisés dans le secteur du transport routier assure une meilleure combustion dans les moteurs. Cela se traduit par une diminution des imbrûlés, des particules polluantes et des autres impuretés issus de la combustion. Enfin, le GNR est composé à 7 % d'ester méthylique d'acide gras, un biocarburant d'origine végétal à base d'huile de colza ou de tournesol produits localement. Cette incorporation d'EMAG permet, de façon renouvelable, de remplacer le soufre et permet d'obtenir une lubrification présentant moins d'impact sur l'environnement. Le Gouvernement a récemment fixé le cap pour le projet de loi de finances 2020 et a confirmé son intention de mettre fin à la niche fiscale sur le gazole non routier, programmant du même coup la fin de son utilisation. S'il est nécessaire de mettre fin à un certain nombre de niches fiscales, cela ne doit néanmoins pas se faire au détriment des objectifs qui sont les nôtres dans la lutte contre le changement climatique et les émissions de particules polluantes. Aussi, il appelle son attention sur la nécessité de mesurer l'impact environnemental de la fin de l'utilisation du GNR dans les secteurs du BTP et des transports routiers et d'accompagner ces secteurs dans la mise en place de solutions alternatives pour lutter efficacement contre les émissions de CO2 et de particules polluantes.

Texte de la réponse

Le GNR remplace le fioul domestique depuis le 1er mai 2011 notamment pour les engins mobiles non routiers hors tracteurs agricoles et forestiers pour lesquels le passage au GNR s'impose depuis le 1er novembre 2011. Le GNR est un gazole coloré dont le niveau de soufre peut atteindre une tolérance jusqu'à 20 ppm. Le gazole classique en revanche a une spécification à 10 ppm. La différence de teneur en soufre est liée à la spécificité logistique de la

distribution de GNR, souvent sur les mêmes circuits que la distribution du fioul domestique (à 1 000 ppm). Le tarif réduit de la taxe intérieure sur les produits énergétiques (TICPE) appliqué au gazole sous conditions d'emploi, ou gazole non routier (GNR), ne se justifie pas sur les plans économique et environnemental et sa suppression contribuera à orienter le choix des acteurs vers des usages ou des technologies plus vertueuses pour l'environnement. Ainsi, le taux de la TICPE du gazole non routier (GNR) sera augmenté au 1er juillet 2021 de 18,82 €/hl à 59,40 €/hl (article 60 de la loi de finances pour 2020 modifié par l'article 6 de loi de finances rectificative pour 2020 du 30 juillet 2020). Ce taux sera dès lors identique à celui du gazole classique utilisé par les particuliers. À terme, le gazole utilisé par le secteur du BTP sera un gazole classique composé de 8 % d'ester méthylique d'acide gras selon les spécifications qui devraient entrer en vigueur au 1er janvier 2021 sur le niveau d'incorporation d'EMAG (esters méthyliques d'acide gras) dans le gazole. Par ailleurs, un important travail de concertation avec l'ensemble des secteurs économiques concernés a permis d'identifier les mesures d'accompagnement à retenir. Notamment, l'acquisition d'engins non routiers fonctionnant avec un carburant alternatif au GNR sera favorisée par le biais d'un dispositif de suramortissement de ces engins : les entreprises, notamment de travaux publics, pourront déduire de leur résultat imposable 40 % du prix de revient de ces investissements.