



## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>1442</b>	De <b>Mme Danielle Brulebois</b> ( La République en Marche - Jura )	<b>Question orale sans débat</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Économie, finances et relance		<b>Ministère attributaire</b> > Économie, finances et relance
<b>Rubrique</b> > énergie et carburants	<b>Tête d'analyse</b> > Gazole non-routier	<b>Analyse</b> > Gazole non-routier.
Question publiée au JO le : <b>04/05/2021</b> Réponse publiée au JO le : <b>16/06/2021</b> page : <b>5041</b>		

### Texte de la question

Mme Danielle Brulebois interroge M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance sur les mesures relatives à la fiscalité et à l'utilisation du gazole non routier (GNR), sujet qui suscite beaucoup d'inquiétudes dans le Jura, mais également dans les nombreux autres territoires ruraux du pays. Le Gouvernement avait décidé en 2020 de supprimer l'avantage fiscal dont bénéficie le GNR progressivement et par étape, partant d'une hausse de la taxe intérieure de consommation des produits énergétiques (TICPE) jusqu'à la totale suppression de l'avantage fiscal en janvier 2022. L'an dernier, la première étape de l'évolution de la fiscalité du GNR n'avait pas pu être franchie en raison des bouleversements entraînés par l'épidémie de covid-19. Le Gouvernement avait accepté de repousser d'un an les mesures et a annoncé que la suppression de l'avantage fiscal du GNR se fera en une seule fois dès le 1er juillet 2021. Les entreprises du bâtiment, de la construction, des travaux publics et du paysage ont appris cette nouvelle avec surprise et effroi. Depuis des mois, elles tirent la sonnette d'alarme : les plus petites d'entre elles risquent de mettre la clef sous la porte car elles ne pourront pas assumer l'augmentation du coût du GNR en plus de toutes les difficultés déjà subies depuis le début de la crise sanitaire. Les fédérations du BTP, qui représentent 1,7 million d'emplois, ont par exemple enregistré une baisse d'activité de moins 14 % sur l'année 2020. On ne peut pas leur faire subir davantage de dépenses alors que ces entreprises ont déjà enregistré une baisse d'activité et de chiffre d'affaires historique ! Outre la question de la fiscalité du GNR, son utilisation fait également débat. Dans le Jura, des artisans sont venus déposer plusieurs tonnes de gravats devant la permanence de Mme la députée pour dénoncer le fait qu'ils soient obligés d'utiliser du gazole blanc dès le 1er juillet 2021 alors que les agriculteurs auront le droit d'utiliser du carburant rosé. L'évolution de la fiscalité et de l'utilisation du GNR, carburant de la discorde, suscite l'incompréhension, l'émoi et l'inquiétude de nombreux artisans et entreprises des territoires. Elle lui demande ainsi quelle réponse il compte apporter à ces travailleurs, dont l'activité est déjà fragilisée, qui craignent de devoir déposer le bilan à l'été prochain si des mesures ne sont pas prises en leur faveur.

### Texte de la réponse

#### GAZOLE NON ROUTIER

**M. le président.** La parole est à Mme Danielle Brulebois, pour exposer sa question, n° 1442, relative au gazole non routier.

**Mme Danielle Brulebois.** Madame la ministre déléguée chargée de l'industrie, je souhaite vous interroger sur les



mesures relatives à la fiscalité et à l'utilisation du gazole non routier (GNR), sujet qui suscite beaucoup d'inquiétude dans le Jura mais également dans de nombreux autres départements.

Le Gouvernement avait décidé en 2020 de supprimer l'avantage fiscal dont bénéficiait le GNR progressivement et par étapes, jusqu'à sa totale suppression en janvier 2022. L'an dernier, la première étape de l'évolution de la fiscalité du GNR n'avait pu être franchie en raison des bouleversements entraînés par l'épidémie de covid-19. Le Gouvernement avait accepté de repousser d'un an ces mesures mais il a annoncé que la suppression de l'avantage fiscal du GNR se ferait en une seule fois, dès le 1er juillet 2021.

Les entreprises du bâtiment, de la construction, des travaux publics et des paysages ont appris cette nouvelle avec surprise et indignation. Depuis des mois, elles tirent la sonnette d'alarme : les plus petites d'entre elles risquent de mettre la clé sous la porte car elles ne pourront pas assumer l'augmentation du coût du GNR en plus de tous les aléas déjà subis depuis le début de la crise et aujourd'hui du fait de la flambée des prix des matières premières.

Outre la question de la fiscalité du GNR, les dispositions prises pour son application font aussi débat. Dans le Jura, des artisans sont venus déposer des tonnes de gravats devant ma permanence pour dénoncer le fait qu'ils seront obligés d'utiliser du gazole blanc dès le 1er juillet alors que d'autres auront le droit d'utiliser du carburant rosé.

Ils m'ont exposé leurs inquiétudes, qui portent aussi sur la sécurité des chantiers et des engins, avec la crainte du vol de gazole blanc, mais aussi sur les problèmes que poserait la coloration spécifique pour le BTP.

Madame la ministre déléguée, quelles réponses comptez-vous apporter à ce secteur de l'économie majeur pour nos territoires ruraux afin de soutenir leur activité aujourd'hui fragilisée ?

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre déléguée chargée de l'industrie.

**Mme Agnès Pannier-Runacher, ministre déléguée chargée de l'industrie.** Comme vous le savez, à la demande des professionnels du BTP nous avons modifié la trajectoire de hausse progressive du tarif de taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) sur le GNR dans la troisième loi de finances rectificative pour 2020. À ce stade, il est donc prévu que le tarif du GNR hors usage agricole passe de 18,82 euros par litre à 59,40 euros au 1er juillet 2021.

Les discussions avec la Chambre nationale des artisans des travaux publics et du paysage, la CNATP, se poursuivent depuis plus d'un an et demi. Un consensus s'est dégagé sur l'impossibilité de tenir l'engagement concernant la coloration spécifique du GNR utilisé dans les travaux publics et sur le caractère relativement accessoire d'une telle coloration dès lors que le bénéfice du tarif super-réduit du GNR s'applique aux travaux agricoles et forestiers, quel que soit le secteur du professionnel.

Le ministre de l'économie, des finances et de la relance est pleinement conscient des difficultés économiques rencontrées par les professionnels depuis plus d'un an. Sa mobilisation est d'ailleurs totale depuis mars dernier. Les entreprises de la construction ont bénéficié de 955 millions d'euros au titre du fonds de solidarité, dont 99 % au profit des petites entreprises. Sans être les plus durement affectées par la crise économique actuelle, leurs difficultés se sont récemment aggravées du fait des tensions sur les prix des matières premières. Nous étudions donc, avec les ministres concernés, toutes les possibilités pour répondre à ces difficultés à l'approche de l'échéance du 1er juillet. Bruno Le Maire a à cœur d'apporter rapidement des solutions concrètes aux représentants du secteur et aux élus qui nous sollicitent sur cette question.

S'il n'est pas question de renoncer à la réforme – puisque, comme vous le savez, nous sommes résolument engagés dans une démarche de transition écologique –, toutes les options sont sur la table compte tenu du contexte économique actuel, y compris celle d'un nouveau report. Il faudrait, le cas échéant, tirer toutes les conséquences des



travaux conduits depuis plus d'un an, notamment sur l'impossibilité de proposer une coloration spécifique du GNR aux acteurs des travaux publics.

**M. le président.** La parole est à Mme Danielle Brulebois.

**Mme Danielle Brulebois.** Je vous remercie de cette réponse, madame la ministre déléguée, mais aussi de bien vouloir vous pencher plus particulièrement sur le sort des petites entreprises. Contrairement aux grandes entreprises, qui auront la possibilité demain de procéder à une revalorisation de leurs tarifs dans le cadre des marchés publics, les petites entreprises ne pourront pas répercuter la hausse des prix des matières premières auprès de leurs clients pour des devis déjà signés. En outre, s'il est en effet nécessaire d'assurer la transition écologique, les professionnels doivent bénéficier de suffisamment de temps pour s'adapter car ils ne disposent pas encore de solutions alternatives probantes. Ils déplorent notamment que des engins verts ne soient pas encore disponibles dans les catalogues des principaux fabricants internationaux.