



16ème législature

Question N° : 8824	De M. Vincent Descoeur (Les Républicains - Cantal)	Question écrite
Ministère interrogé > Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique		Ministère attributaire > Comptes publics
Rubrique > énergie et carburants	Tête d'analyse > Conséquences suppression de l'avantage fiscal sur le gazole non routier	Analyse > Conséquences suppression de l'avantage fiscal sur le gazole non routier.
Question publiée au JO le : 13/06/2023 Réponse publiée au JO le : 14/05/2024 page : 3815 Date de changement d'attribution : 23/04/2024		

Texte de la question

M. Vincent Descoeur appelle l'attention de M. le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique sur la suppression de l'avantage fiscal sur le gazole non routier inscrite dans la loi au 1er janvier 2024. Cette suppression a été repoussée à quatre reprises ces cinq dernières années, démontrant son caractère insupportable pour les entreprises de travaux publics. À ce jour, malgré les annonces du Gouvernement, cette suppression constitue encore une pure mesure de rendement fiscal en l'absence d'alternative écologique en matière énergétique. En effet, seuls quelques engins électriques ont fait leur apparition sur le marché. L'hydrogène ne constitue pas encore une technologie mature et quant à l'utilisation des biocarburants, son coût est rédhibitoire. *A fortiori*, aucune mesure d'accompagnement du secteur des travaux publics n'a été votée lors des dernières discussions budgétaires. La suppression du GNR reste ainsi une mesure difficilement soutenable pour les entreprises dans un contexte inflationniste, renforcé par la mise en œuvre récente de la responsabilité élargie du producteur (REP PMCB). Au regard de ce qui précède, un nouveau report de la suppression de l'avantage fiscal sur le GNR paraît indispensable lors du prochain projet de loi de finances. Ce nouveau report devra s'accompagner d'un véritable plan de transition écologique, comme le Gouvernement s'est engagé à le mettre en œuvre dans d'autres secteurs économiques. Les entreprises de travaux publics attendent en particulier la mise en œuvre des mesures suivantes : dans le cadre de la programmation pluriannuelle de l'énergie, de flécher « noir sur blanc » l'accès des carburants liquide bas carbone en priorité vers les usages non routiers comme les travaux publics avec un engagement clair des pouvoirs publics à assurer les capacités de production. Dans le cadre du prochain projet de loi de finances, de repousser de cinq ans la suppression du GNR, de mettre en place en parallèle une fiscalité écologique pour rendre l'accès aux biocarburants attractifs et ainsi accélérer la décarbonation du secteur ; de réintroduire un mécanisme de suramortissement pour l'acquisition d'engins et de matériels plus écologiques sans limite de durée, afin d'accompagner les entreprises dans leurs nouvelles acquisitions au fur et à mesure de l'arrivée de nouveaux modèles sur le marché ; de soutenir fortement des dispositifs de *leasing* économiquement accessibles pour l'électrique et l'hydrogène et enfin, de déployer massivement le retrofit grâce à un accompagnement des industriels du secteur et un soutien financier des entreprises. Au regard de l'ensemble de ces considérations et propositions, il lui demande de bien vouloir lui préciser si un nouveau report de la suppression du GNR est à l'étude et quelles sont les mesures d'accompagnement que le Gouvernement compte adopter pour soutenir le secteur des travaux publics dans sa transition énergétique.

Texte de la réponse

Conscient des difficultés rencontrées par le secteur du bâtiment et des travaux publics (BTP), le Gouvernement a décidé d'aménager la trajectoire de suppression progressive du tarif réduit d'accise sur le gazole non routier (GNR). Ainsi, les entreprises du secteur du BTP ayant au plus 15 salariés pourront bénéficier, au titre de leur consommation 2024, d'une aide de 5,99 centimes d'euros par litre de GNR consommé, dans la limite d'un montant maximal de 20 000 euros. Cette aide sera attribuée en début d'année 2025 et permettra de soutenir les entreprises du secteur. Le maintien d'un tarif réduit de l'accise à son niveau historique n'incite pas au développement d'outils de production plus respectueux de l'environnement afin d'atteindre nos objectifs de lutte contre le réchauffement climatique. L'alignement progressif à échéance 2030 du tarif réduit de GNR sur le tarif normal appliqué au gazole routier prévu par la loi de finances pour 2024 et concerté avec les organisations représentatives du secteur du bâtiment et des travaux publics constitue une solution équilibrée permettant de tenir compte de la situation économique des entreprises. En outre, des mesures d'accompagnement des entreprises du BTP ont été adoptées à l'instar de la revalorisation de plein droit des prix dans les contrats ou le suramortissement pour l'acquisition de matériels plus vertueux au plan environnemental.