



## 16ème législature

<b>Question N° : 9843</b>	<b>De M. Fabrice Brun ( Les Républicains - Ardèche )</b>	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé &gt; Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique</b>		<b>Ministère attributaire &gt; Comptes publics</b>
<b>Rubrique &gt; énergie et carburants</b>	<b>Tête d'analyse &gt; Suppression de l'avantage fiscal sur le gazole non routier</b>	<b>Analyse &gt; Suppression de l'avantage fiscal sur le gazole non routier.</b>
Question publiée au JO le : <b>11/07/2023</b> Réponse publiée au JO le : <b>14/05/2024</b> page : <b>3815</b> Date de changement d'attribution : <b>23/04/2024</b>		

### Texte de la question

M. Fabrice Brun attire 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 (GNR) inscrite dans la loi au 1er janvier 2024 et ses conséquences sur le secteur du bâtiments et travaux publics (BTP). Cette suppression a été repoussée à quatre reprises ces cinq dernières années et devrait finalement être mise en vigueur progressivement d'ici à 2030, comme l'a confirmé M. le ministre aux Assises des finances publiques. Cet avantage fiscal consistant en une réduction de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) permettait, jusqu'à présent, de bénéficier d'un prix réduit pour le GNR par rapport au gazole utilisé par les véhicules routiers. Le GNR, obligatoire pour tous les engins mobiles non routiers depuis 2011, est massivement utilisé dans le secteur des travaux publics, faute d'alternatives sérieuses aux moteurs thermiques pour les gros engins de chantier. Si l'on comprend la visée écologique de cette mesure, la voie choisie par le Gouvernement ne semble pas être une réponse adaptée aux enjeux de transition énergétique des carburants agricoles. À l'heure où le secteur connaît déjà des difficultés, ces entreprises ne pourront pas toutes répercuter les coûts. En plus d'être vue comme une augmentation de la fiscalité qui handicaperait la profession, cette décision paraît d'autant plus brutale qu'aucune mesure d'accompagnement n'a été votée à l'occasion des dernières lois de finances et que le marché de l'électricité et de l'hydrogène ne proposent pas encore des technologies pouvant se substituer à ce qui existe déjà. Face à l'ensemble de ces constatations, un nouveau report de la suppression de l'avantage fiscal sur le GNR paraît donc indispensable lors du prochain projet de loi de finances. C'est pourquoi il lui demande de bien vouloir lui indiquer si un nouveau report de la suppression du GNR est envisagé et quelles sont les mesures d'accompagnement que le Gouvernement compte adopter pour soutenir le secteur du BTP en faveur de 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.