



# ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

## Suppression de l'avantage fiscal GNR et accompagnement de la filière

Question écrite n° 9588

### Texte de la question

M. Benoît Bordat 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 prévu au 1er janvier 2024. Cette suppression a été repoussée plusieurs fois au cours de ces cinq dernières années compte tenu des difficultés qu'elle engendrerait, notamment pour les entreprises de travaux publics. En effet, si l'objectif de sortie des énergies fossiles doit conduire notre action publique, il est nécessaire de prendre en compte les caractéristiques de chaque secteur économique et de s'assurer qu'il soit en mesure de disposer des alternatives technologiques économiquement viables au préalable. À ce jour, seules quelques alternatives d'engins électriques ont fait leur apparition sur le marché avec un coût d'acquisition important, mais elles ne permettent pas de couvrir l'ensemble des besoins en matériel du secteur. La technologie des véhicules à hydrogène n'étant pas suffisamment mature et l'utilisation de biocarburants représentant un coût très élevé, il semble difficile de proposer d'autres alternatives aux entreprises de travaux publics sans mesures de soutien économique fortes. Le contexte inflationniste touche par ailleurs le secteur des travaux publics et du bâtiment à double titre. L'augmentation du coût des matières premières et de l'énergie, la hausse de la masse salariale, mais aussi l'impact de l'inflation sur la commande publique ont un effet tangible sur le niveau d'activité du secteur. Ces entreprises ont besoin d'une visibilité économique à plus long terme et d'un véritable plan de soutien à l'investissement afin de décarboner leur activité. La profession évoque ainsi des solutions telles que la priorisation de l'accès des carburants liquides bas carbone vers la filière des travaux publics avec une garantie de production suffisante, un maintien pour cinq ans de l'avantage fiscal sur le gazole non routier, la mise en place d'une fiscalité écologique pour encourager l'utilisation de biocarburants, le déploiement massif du retrofitage, l'introduction d'un mécanisme de suramortissement pour l'acquisition de matériels plus écologiques ou encore le déploiement de dispositifs de *leasing* pour les véhicules électriques. Aussi, au regard de ces éléments, il lui demande de bien vouloir lui préciser les mesures que le Gouvernement envisage de mettre en œuvre afin de répondre aux enjeux de la filière.

### Texte de la réponse

Le gazole non routier (GNR) utilisé par les entreprises du bâtiment et des travaux publics bénéficie d'un tarif réduit d'accise à 18,82 €/hL, soit un tarif inférieur de plus de 40 centimes par litre par rapport au tarif normal applicable au gazole routier. Afin de soutenir la transition énergétique du secteur, notamment la motorisation alternative des engins et de contribuer au redressement des finances publiques, le Gouvernement a annoncé le 19 juin envisager plusieurs mesures, dont la réduction progressive de l'avantage fiscal du gazole non routier, à compter de 2024 et à jusqu'à son extinction en 2030. Cette proposition s'inscrit au cœur des engagements climatiques de la France : elle envoie un signal fort en faveur de la décarbonation des engins du secteur tout en adoptant une trajectoire de long terme qui permettra aux professionnels de s'adapter progressivement, sans mettre en péril leur équilibre financier. Le Gouvernement, soucieux de permettre à la filière de soutenir son activité tout en s'adaptant, a engagé des travaux de concertation avec ses représentants. Ces échanges l'ont conduit à proposer de lisser sur cinq ans la trajectoire de suppression du GNR en lieu et place de la suppression

simple prévue au 1er janvier 2024. Les dispositifs permettant la répercussion des hausses de tarifs dans les prix pour les contrats de longue durée du secteur du bâtiment et des travaux publics sont maintenus, ce qui devrait aider les professionnels à sécuriser leurs marges. Une réflexion plus globale sur le développement des biocarburants et la priorisation de leurs usages est, par ailleurs, en cours et pourrait conduire à renforcer le recours à des carburants biosourcés pour les engins du BTP qui ne peuvent pas encore être convertis à des énergies alternatives. Afin d'accompagner les entreprises affectées par cette trajectoire d'augmentation progressive des tarifs du GNR et de soutenir leurs investissements dans des engins de substitution utilisant des carburants alternatifs plus respectueux de l'environnement, le Gouvernement a souhaité réintroduire deux dispositifs de suramortissement de 40 % applicables aux acquisitions réalisées à compter du 1er janvier 2024 et jusqu'au 31 décembre 2027. Le premier vise à favoriser l'acquisition d'engins non routiers utilisant des carburants alternatifs par les entreprises de bâtiment et travaux publics, à celles produisant des substances minérales solides, aux exploitants aéroportuaires ainsi qu'aux exploitants de remontées mécaniques et de domaines skiables. Le second vise les seules entreprises de bâtiment et travaux publics, lorsqu'elles acquièrent certains engins non routiers en remplacement de matériels de plus de cinq ans qu'elles utilisaient pour le même usage. Enfin, ce même mécanisme de suramortissement est élargi, dès 2024, aux poids-lourds et véhicules utilitaires légers rétrofités.

## Données clés

**Auteur :** [M. Benoît Bordat](#)

**Circonscription :** Côte-d'Or (2<sup>e</sup> circonscription) - Renaissance

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 9588

**Rubrique :** Énergie et carburants

**Ministère interrogé :** Économie, finances, souveraineté industrielle et numérique

**Ministère attributaire :** Transition énergétique

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [4 juillet 2023](#), page 6009

**Réponse publiée au JO le :** [19 décembre 2023](#), page 11593