



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Conséquences potentielles d'une hausse des impôts et charges - Secteur du BTP

Question écrite n° 21772

Texte de la question

M. Stéphane Viry alerte M. le ministre de l'économie et des finances sur les conséquences potentielles de la fin de la fiscalité réduite appliquée au gazole non routier (GNR) et de la déduction forfaitaire spécifique. S'agissant du GNR, les enjeux sont connus puisqu'ils ont déjà eu lieu au sein du projet de loi de finances pour 2019, afin que la crise des « Gilets jaunes » vienne remettre en question toutes les hausses fiscales projetées alors. Concernant la déduction forfaitaire spécifique, elle représente un abattement de 10% pour frais professionnels, correspondant à la prise en charge du panier-repas et des frais kilométriques des salariés. La remettre en question reviendrait d'une part, à renchérir le coût des salaires sur ces professions et à générer une baisse des salaires nets des salariés concernés, d'autre part. En conséquence, cette mesure présentée comme un élément de justice reviendrait davantage à fragiliser un secteur du BTP qui, sur le plan de la marge, a encore observé une diminution de 0,2% au premier trimestre 2019. Ces menaces interviennent dans un contexte où un nouveau rabotage du CITE et la suppression du PTZ hors grandes agglomérations restent d'actualité. De toute évidence, les économies projetées pour le budget de l'État en 2020 semblent reposer en grande partie sur un secteur dont le rôle prépondérant est connu et qui, il ne faut pas l'oublier, est très majoritairement composé de TPE/PME que de telles dispositions pourraient mettre au tapis. Il lui demande d'indiquer les orientations du Gouvernement à cet égard, et le cas échéant, d'éviter de proposer au Parlement une mise en danger du secteur du bâtiment et des travaux publics.

Texte de la réponse

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 progressive contribuera à orienter le choix des acteurs vers des usages ou des technologies plus vertueuses. Sa suppression doit également contribuer au financement des mesures prises en réponse à la crise des « gilets jaunes », notamment la baisse de l'impôt sur le revenu des classes moyennes. La suppression du tarif réduit sera mise en œuvre de façon progressive à compter du 1er juillet 2020, permettant aux acteurs concernés de disposer d'un délai d'une année complète à compter de l'annonce de la mesure pour s'adapter. Par ailleurs, un important travail de concertation avec l'ensemble des secteurs économiques concernés a permis d'identifier les mesures d'accompagnement à retenir. Dans le secteur du bâtiment et des travaux publics (BTP), le Gouvernement propose de porter de 5 % à 10 %, par décret au Conseil d'Etat, le taux minimal de l'avance versée par les collectivités locales dans le cadre des marchés publics. Parallèlement, les collectivités locales bénéficieront de l'extension de l'éligibilité au fonds de compensation de la TVA sur des travaux portant sur les réseaux. Par ailleurs, afin de ne pas affecter l'économie générale des contrats en cours, une majoration de plein droit de ces derniers est prévue lorsque la part du GNR dans les coûts d'exploitation excède 2 %. Dans les secteurs ferroviaire et agricole, les tarifs réduits de TICPE demeureront quant à eux inchangés. Le secteur agricole bénéficiera en outre, à partir de 2022, d'un gain de trésorerie résultant de l'application directe du tarif très réduit auquel il est éligible au moment de l'acquisition du produit, et non après dépôt d'une demande de remboursement. Dans les secteurs des industries extractives à forte valeur ajoutée et des activités de

manutention portuaire dans l'enceinte des ports maritimes, compte tenu de leur forte exposition à la concurrence internationale, la hausse de tarif a été neutralisée par l'application de tarifs réduits pour le gazole utilisé pour les travaux statiques et de terrassement. Les activités de manutention portuaire bénéficieront, en outre, d'un tarif réduit de la taxe sur la consommation finale d'électricité. Par ailleurs, 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, d'exploitation de remontées mécaniques et de domaines skiables, pourront déduire de leur résultat imposable 40 % du prix de revient de ces investissements. Dans le secteur du transport frigorifique, un mécanisme spécifique d'indexation des prix en fonction de l'évolution du coût du carburant routier est prévu. Enfin, le contrôle de l'interdiction d'utiliser du gazole au tarif de TICPE applicable aux travaux agricoles à d'autres types de travaux, notamment des travaux publics, sera renforcé. En particulier, la faculté d'incorporer des colorants et des traceurs est prévue afin de prévenir ou de lutter contre les vols de carburant et les contrôles sur sites seront renforcés grâce au concours de la police et de la gendarmerie nationales. Par ailleurs, l'obligation, pour l'ensemble des donneurs d'ordre et des bénéficiaires du remboursement agricole, de tenir un registre des travaux relevant du secteur du BTP permettra une instruction plus efficace des dossiers de demande de remboursement de TICPE. La large concertation dont a fait l'objet cette mesure a ainsi permis d'apporter un ensemble de solutions concrètes aux difficultés rencontrées par les secteurs les plus affectés.

Données clés

Auteur : [M. Stéphane Viry](#)

Circonscription : Vosges (1^{re} circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 21772

Rubrique : Impôts et taxes

Ministère interrogé : [Économie et finances](#)

Ministère attributaire : [Économie et finances](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [23 juillet 2019](#), page 6805

Réponse publiée au JO le : [4 février 2020](#), page 819