ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Impact pour le BTP de la fin de la « déduction forfaitaire spécifique »

Question écrite n° 21777

Texte de la question

M. Hervé Saulignac appelle l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur l'impact pour le secteur du BTP de certaines annonces inquiétantes intervenues notamment lors du discours de politique générale du Premier ministre. Ainsi, les entreprises du BTP ont appris la fin envisagée de la fiscalité réduite appliquée au gazole non routier, sans accompagnement ni proposition d'alternative leur permettant d'échapper à la surtaxe. Ce coût a été estimé à 800 millions d'euros pour le seul secteur du BTP. À cela s'ajoute l'annonce par le Premier ministre de la fin de la « déduction forfaitaire spécifique ». Cet abattement de 10 % pour frais professionnels bénéficie à plusieurs secteurs, dont le BTP. Supprimer cet abattement augmenterait le salaire brut, les charges sociales et par conséquent une baisse du salaire net pour les salariés concernés. Ce qui est ainsi présenté comme une mesure technique, voire de « justice sociale », représenterait une hausse moyenne de charges de près de 9 points pour un tiers des salariés du BTP, principalement des salaires ouvriers. Ainsi, un salarié payé 1 650 euros net mensuels perdrait 200 euros net par an, quand son employeur verrait ses charges, sur ce même salaire, augmenter de 1 700 euros par an. La fin de la déduction forfaitaire spécifique est ainsi estimée à 1,8 milliard d'euros par an et pourrait difficilement être absorbée par un secteur déjà affecté par le recul des mises en chantier. Aussi, il souhaiterait que le Gouvernement précise ses intentions sur le sujet et fasse part, le cas échéant, des mesures qu'il entend mettre en œuvre pour accompagner les salariés du BTP et les entreprises.

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. Hervé Saulignac
Circonscription : Ardèche (1re circonscription) - Socialistes et apparentés
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 21777
Rubrique : Impôts et taxes
Ministère interrogé : Économie et finances
Ministère attributaire : Économie et finances

Date(s) clée(s)

Question publiée au JO le : 23 juillet 2019, page 6806
Réponse publiée au JO le : 4 février 2020, page 819