



# Ensemble articulé B100 exclusif

En longue distance, en régional

## Sommaire

Résumé .....	2
1. Énergie .....	3
1.1 Éléments de définition.....	3
1.2. Caractéristiques importantes.....	3
1.3. Prix et fiscalité B100.....	4
2. Véhicule .....	4
2.1. Prix d'un poids lourd.....	4
2.2. Consommation .....	4
2.3. Kilométrage annuel par véhicule .....	5
3. Infrastructure (cuve de stockage).....	5
4. Maintenance .....	5
5. Impacts environnementaux .....	5
6. Estimations du coût d'exploitation des véhicules .....	6
6.1. Ensemble articulé en longue distance - Estimation du coût d'exploitation du véhicule .....	7
6.2. Ensemble articulé en régional - Estimation du coût d'exploitation du véhicule .....	8
6.3. Avantages / inconvénients : tracteur B100 exclusif vs tracteur gazole .....	9
Annexes.....	10
Annexe 1 - Réglementation européenne : une offre de biocarburants limitée.....	11
Annexe 2 - Taxe incitative relative à l'utilisation d'énergie renouvelable dans le transport (TIRUERT).....	12
Annexe 3 - Suramortissement pour les poids lourds B100 exclusif.....	13
Annexe 4 - Parc de tracteurs B100 exclusif (B1) - TRM élargi au 1 <sup>er</sup> janvier 2023.....	14

Ce document comporte des informations utiles aux transporteurs routiers de marchandises se préparant à investir dans des tracteurs B100 exclusif. Les caractéristiques des véhicules et les coûts sont d'abord diffusés dans des fourchettes reflétant la diversité des offres et des usages.

Les fiches TCO proposées en fin de document présentent une synthèse des informations recueillies auprès de transporteurs, de constructeurs, ou issues de rapports reconnus sur le sujet. Les coûts et conditions d'exploitation présentés illustrent des cas d'usage réalistes, mais n'ont pas de valeur statistique.

Chaque transporteur doit en effet évaluer sa propre situation, en tenant compte des caractéristiques d'exploitation du service envisagé.

---

## Résumé

Les coûts et conditions d'exploitation d'un tracteur B100 exclusif se distinguent de ceux d'un tracteur fonctionnant au gazole principalement sur les points suivants :

- Le prix du carburant B100 est inférieur à celui du gazole, mais ce gain est dégradé par une surconsommation d'un tracteur B100 par rapport à un tracteur gazole. Le prix du B100 étant « aligné » sur le prix CNR du gazole à la cuve, la comparaison tournera cependant à l'avantage du tracteur B100 si le tracteur gazole doit s'approvisionner à la pompe. (cf. 1.3.Prix et fiscalité B100)
- L'arrêté du 26 juin 2024<sup>1</sup> autorise désormais l'utilisation du B100 par un consortium de propriétaires de véhicules professionnels. (cf. 1.1. Éléments de définition)
- Le prix d'acquisition d'un tracteur B100 exclusif est supérieur à celui d'un tracteur gazole équivalent. Toutefois, le dispositif de suramortissement mis en place par l'État pour les poids lourds B100 exclusif permet aux entreprises de pratiquer une déduction exceptionnelle de 40 % sur leur résultat imposable. Cette déduction fiscale est répartie linéairement sur la durée d'amortissement. Il s'agit de l'aide la plus importante économiquement, mais le bénéfice de cette aide est soumis à la réalisation d'un résultat avant impôt et peut être limité par la réglementation dite de « minimis » (cf. 2.1. Prix d'un poids lourd)  
Avec le dispositif de suramortissement, et seulement dans ces conditions (non valable pour les véhicules rétrofités notamment), le coût global d'un tracteur B100 exclusif est légèrement inférieur à celui d'un tracteur gazole équivalent. Il est légèrement supérieur sans le dispositif de suramortissement. Dans les deux cas, l'écart reste faible.
- Le coût de la maintenance d'un tracteur B100 est supérieur à celui d'un tracteur gazole, en raison notamment de la périodicité des vidanges : environ 60 000 km pour un tracteur B100, 100 000 km pour un tracteur gazole. En plus du coût des lubrifiants, filtres, etc., cette action génère une immobilisation supplémentaire du véhicule. (cf. 4. Maintenance)
- Les véhicules B100 exclusif sont éligibles à la catégorie Crit'Air1 et peuvent donc accéder à certaines zones à faibles émissions (ZFE). Cette possibilité constitue l'une des principales motivations des transporteurs dans leur choix de cette motorisation. (cf. 5. Impacts environnementaux)

---

<sup>1</sup> <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000049834651>

# 1. Énergie

## 1.1 Éléments de définition

L'arrêté du 29 mars 2018, relatif aux caractéristiques du carburant dénommé B100<sup>2</sup>, donne la définition suivante : « est dénommé B100 un carburant composé d'esters méthyliques d'acides gras (EMAG), tels que définis dans l'arrêté du 30 juin 2010 modifié susvisé, destiné à l'alimentation de moteurs thermiques à allumage par compression et répondant aux caractéristiques reprises en annexe I. » L'annexe 1 dresse la liste des caractéristiques permettant de définir le B100 : teneur minimum en EMAG (96 %), masse volumique à 5°C (min : 860 kg/m<sup>3</sup>, max : 900 kg /m<sup>3</sup>), etc.

Le carburant B100 (issu du colza) contient jusqu'à 100 % en volume d'EMAG. En comparaison, les EMAG sont aussi utilisés en mélange dans le gazole B7 commercial de manière banalisée à hauteur maximale de 7 % en volume. Ils sont incorporés à hauteur de 10 % dans le gazole B10, de 30 % en volume dans le gazole B30. Le B30 et le B100 ne sont pas commercialisés en station-service. Ils ne sont pas immédiatement compatibles avec les moteurs de nombreux véhicules diesel déjà mis en circulation (à la différence du XTL ou du HVO, directement consommable) ; une modification mineure du moteur est alors nécessaire<sup>3</sup>.

L'arrêté du 26 juin 2024<sup>4</sup> relatif à la distribution et l'utilisation du B100, publié le 30 juin 2024 au Journal Officiel, dispose que « le B100 continue à ne pouvoir être utilisé que par des flottes captives de véhicules professionnels, mais désormais une flotte captive peut être commune à un consortium de propriétaires de véhicules professionnels. Un partage de cuve est donc envisageable entre plusieurs propriétaires de véhicules professionnels, pourvu que les véhicules concernés aient un accès exclusif aux cuves de B100. Le fournisseur de B100 doit détenir la liste des véhicules professionnels de chaque flotte captive, à l'exception des véhicules ferroviaires, et la tenir à disposition des services des Douanes. »

## 1.2. Caractéristiques importantes

**PCI<sup>5</sup>** : Les molécules du B100 et de celle du gazole B7 possèdent des contenus énergétiques massiques et volumiques (PCI) différents. Le PCI volumique<sup>6</sup> du gazole (36 MJ/L) est supérieur à celui du carburant B100 (33 MJ/L) d'environ 9 %. Remarque : le calibrage électronique du moteur du véhicule B100 permet cependant de réduire cette surconsommation « théorique ».

**Températures basses** : Le carburant B100 possède des caractéristiques à basse température inférieures à celles du gazole B7.

En effet, le carburant B100 commence souvent à se détériorer à +10 °C. Ce dernier est plus sensible aux périodes prolongées de temps froid qu'à une baisse occasionnelle de la température. Dans ces conditions, le carburant peut ainsi contenir des paillettes qui obstruent les filtres et les circuits d'alimentation. Pour pallier ce problème, les constructeurs conseillent souvent d'installer un réchauffeur de carburant adapté.

---

<sup>2</sup> <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000036775134>

<sup>3</sup> Le coût de cette modification est estimé entre 1 000 et 1 500 € HT.

<sup>4</sup> <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000049834651>

<sup>5</sup> Pouvoir calorifique inférieur : quantité de chaleur dégagée par la combustion complète d'une unité de combustible

<sup>6</sup> Annexe 1 de l'arrêté du 2 mai 2012 relatif aux contenus énergétiques des biocarburants et des carburants

### 1.3. Prix et fiscalité B100

Selon les distributeurs de carburants et les témoignages des transporteurs interrogés, le prix du B100 est construit comme suit : prix CNR gazole cuve moyenne mensuelle – remboursement partiel de l'accise gazole appliquée au gazole professionnel - remise commerciale éventuelle propre au contrat d'approvisionnement.

Le prix peut varier en fonction de partenariats entre distributeurs de B100 et de constructeurs de véhicules. Par exemple, Renault Trucks certifie le B100 en fonction de sa qualité sur une échelle allant de 1 à 5. Un B100 « grade 5 » est plus coûteux qu'un B100 « grade 4 ». Son usage générerait « moins de maintenance sur le véhicule », selon certains transporteurs.

Dans leurs offres contractuelles, les distributeurs prévoient souvent un engagement de volume annuel consommé. Ils incluent la fourniture gratuite d'une cuve et la livraison du carburant.

L'accise appliquée au carburant B100 s'élève à 11,83 €/hl en 2023 et reste stable en 2024.

Pour la fiche TCO, le CNR a retenu l'hypothèse d'un abattement du prix du carburant B100 par rapport à celui du gazole B7 (net de TICPE remboursable) équivalant à la différence de consommation entre les deux produits.

## 2. Véhicule

En 2023, quatre marques de constructeurs proposent des motorisations B100 exclusif (Renault Truck, Volvo, Man, Scania) sur le marché français.

Le coût d'acquisition d'un tracteur B100 exclusif (hors aides financières) est estimé entre 2 000 et 6 000 euros supérieurs à celui d'un tracteur gazole équivalent. Ce surcoût du véhicule inclut l'adaptation au B100 et le boîtier de contrôle.

L'installation optionnelle d'un chauffage autonome (ne pouvant être alimenté par du B100) peut générer un coût supplémentaire d'environ 2 500 €.

### 2.1. Prix d'un poids lourd

*Source interrogée : transporteurs*

#### Prix d'acquisition

Tracteur routier : entre 100 000 € HTVA et 118 500 € HTVA

Les entreprises qui acquièrent un véhicule lourd neuf utilisant du carburant B100 exclusif peuvent pratiquer une déduction exceptionnelle (dite suramortissement) sur leur résultat imposable. Cette déduction fiscale est répartie linéairement sur la durée normale d'utilisation du véhicule. Cette déduction s'élève à 40 % pour les véhicules dont le PTAC est supérieur à 16 tonnes. Le bénéfice de cette aide est soumis à la réalisation d'un résultat avant impôt et peut être limité par la réglementation dite de « minimis » (cf. annexe 3).

### 2.2. Consommation

En s'appuyant sur les écarts des PCI volumiques<sup>7</sup> des deux produits, un litre de gazole contient 9,1 % d'énergie en plus qu'un litre de carburant B100. Grâce à un recalibrage électronique des moteurs, il ressort que cette surconsommation « théorique » ne devrait jamais être atteinte. D'après les relevés ou témoignages des différents transporteurs et experts interrogés dans le cadre de cette monographie, l'écart de consommation se situe entre 0 et + 8 %. Face à une telle dispersion, encore difficile à expliquer, dans ses fiches TCO, le CNR retient une valeur centrale de surconsommation à + 4 % de carburant B100 par rapport au gazole B7.

---

<sup>7</sup> Annexe 1 de l'arrêté du 2 mai 2012 relatif aux contenus énergétiques des biocarburants et des carburants

Comme principaux facteurs qui pourraient expliquer les différences de surconsommation observées, on pourrait signaler l'âge et la marque des moteurs des véhicules ainsi que les conditions météorologiques et topographiques.

### Consommation du véhicule

Tracteur routier : 31,5 l /100 km (Longue distance)  
31,4 l /100 km (Régional)

## 2.3. Kilométrage annuel par véhicule

Le kilométrage annuel d'un tracteur B100 exclusif peut être équivalent à celui d'un tracteur gazole, selon que le véhicule est utilisé en régional ou en longue distance. Les opérations de maintenance liées notamment à une plus grande fréquence des vidanges immobilisent le véhicule et ont par conséquent un impact sur le kilométrage annuel du véhicule si on le compare avec un véhicule gazole.

## 3. Infrastructure (cuve de stockage)

Dans le cadre d'un contrat d'approvisionnement, la cuve de B100 est mise à disposition par le distributeur de carburant qui coordonne l'étude du besoin (la capacité nécessaire), l'installation, le grutage, la pose, etc.

Les cuves peuvent disposer de jauges connectées permettant aux transporteurs de bénéficier d'une interface de suivi dédiée. Ce système offre par ailleurs la possibilité d'opter pour des approvisionnements automatiques.

## 4. Maintenance

L'entretien d'un tracteur B100 revient presque au même coût que celui d'un tracteur gazole. Il n'existe pas d'actions spécifiques, mais certaines d'entre elles doivent néanmoins être plus fréquentes. Tandis que la périodicité des vidanges sera d'environ 100 000 km pour tracteur gazole, celle-ci sera de 60 000 km pour un tracteur B100. Les filtres employés pour les mélanges à haute teneur en biodiesel, comme le B100, doivent utiliser des matériaux d'étanchéité résistant aux solvants. Le réservoir doit être nettoyé plus souvent. En plus du coût des lubrifiants, filtres, etc., cette action génère une immobilisation supplémentaire du véhicule et donc un coût supplémentaire par rapport à un véhicule gazole.

### Coûts de maintenance

- Entretien-réparations pour tracteur en longue distance : 0,08731 €/km<sup>8</sup>
- Entretien-réparations pour tracteur en régional : 0,08650 €/km<sup>9</sup>

## 5. Impacts environnementaux

Depuis le 11 avril 2022, le dispositif Crit'Air intègre la motorisation « B100 exclusif » (code carte grise B1). Cette motorisation permet aux transporteurs d'obtenir la catégorie Crit'Air1 et d'accéder aux ZFE ; une spécificité qui présente un avantage déterminant pour les transporteurs.

En revanche, les véhicules équipés de motorisations « non exclusives » ne sont pas classés Crit'Air1. Le code carte grise de ces derniers véhicules reste GO.

Si les émissions de CO<sub>2</sub> à l'échappement sont très similaires pour le gazole B7 et le B100, le bilan CO<sub>2</sub> du puits à la roue<sup>10</sup> est plus favorable pour le B100 (environ 60 % d'émissions en moins<sup>11</sup>).

---

<sup>8</sup> Sur la base : Longue distance ensemble articulé – Gazole – Décembre 2023

<sup>9</sup> Sur la base : Régional ensemble articulé – Gazole – Décembre 2023

<sup>10</sup> Étude du cycle de vie global d'un produit qui permet de comparer l'impact environnemental de deux véhicules ayant des sources d'énergie très différentes

<sup>11</sup> Source : distributeurs de B100

## 6. Estimations du coût d'exploitation des véhicules

Les estimations du coût d'exploitation des véhicules présentées ci-après recensent les coûts d'un ensemble articulé B100 exclusif comparés à ceux d'un ensemble articulé gazole équivalent :

### Véhicules et activités étudiés

- Ensemble articulé en longue distance
- Ensemble articulé en régional

### Postes de coûts intégrés dans les simulations

- Les coûts de l'énergie (moyenne 2023)
- Les coûts d'infrastructure (décembre 2023) : péages autoroutiers et taxe à l'essieu
- Les coûts du matériel (décembre 2023) : tracteur + semi-remorque
- Mode de financement : emprunt classique
- Les coûts du conducteur (décembre 2023) : ratio conducteur rapporté au véhicule = 1,03
- Les coûts liés aux charges de structure (décembre 2023) : coûts de structure et autres charges indirectes à composante personnel administratif

### Aide intégrée

- Suramortissement du véhicule (taux impôt sur les sociétés : 25 %)  
En raison des possibles limites conditionnant le bénéfice de cette aide (résultat imposable et règle de « minimis »), le CNR présente des simulations avec et sans le dispositif de suramortissement.

### Remarque

- Face à une surconsommation très dispersée, le CNR retient une hypothèse centrale de + 4 % et un abattement du prix du carburant B100 équivalent à cette surconsommation, soit - 4 %. Les résultats des fiches TCO figurant aux pages suivantes demeurent donc valables dès l'instant que ce parallélisme est respecté.

## 6.1. Ensemble articulé en longue distance - Estimation du coût d'exploitation du véhicule

Profil établi à partir d'entretiens menés par le CNR auprès d'un nombre limité de transporteurs exploitant des tracteurs B100 exclusif. Les informations recueillies ont été recoupées avec d'autres sources. Certaines valeurs, comme celle du kilométrage annuel du véhicule, le prix des véhicules ou encore le coût des assurances, sont issues de ces observations de terrain. D'autres sont issues de données provenant de constructeurs ou de rapports officiels reconnus. Concernant les aides à l'achat de matériel, les diverses réglementations (taux, plafond, etc.) sont prises en compte.

LONGUE DISTANCE	ENSEMBLE ARTICULÉ B100 EXCLUSIF 44T		ENSEMBLE ARTICULE GAZOLE 44T
<b>Paramètres du profil retenu - valeurs de décembre 2023 sauf énergie (moyenne 2023)</b>			
Exploitation du véhicule (jours/an)	225,2		226,2
Kilométrage annuel (km/an)	107 124		107 600
Durée de conservation du véhicule (ans)	6,5		6,5
Consommation (L/100km)	31,5		30,3
Prix énergie (moyenne annuelle) (€/l) <sup>(1)</sup>	1,2392		1,3104
Prix du tracteur avant aides (€)	112 290		108 290
<b>Composantes de coûts : total annuel</b>			
Détention tracteur (€/an)	avec suramortissement <sup>(4)</sup> 13 581	sans suramortissement 15 308	14 746
Détention semi-remorque (€/an)	4 093		4 093
Energie (€/an) <sup>(2)</sup>	41 831		42 724
Entretien-réparations (€/an) <sup>(3)</sup>	11 002		10 545
Pneumatiques (€/an)	3 642		3 658
Taxes (€/an)	516		516
Péages (€/an)	10 516		10 563
Conducteur (€/an)	48 892		49 110
Frais de déplacements (€/an)	11 482		11 533
Assurances (€/an)	2 882		2 882
Coûts de structure et autres charges indirectes (€/an)	22 302		22 302

<b>Coût total d'exploitation</b>			
Total annuel (€/an)	avec suramortissement <sup>(4)</sup> 170 739	sans suramortissement 172 466	172 672
<b>Formule trinôme du prix de revient</b>			
Terme kilométrique (€/km)	avec suramortissement <sup>(4)</sup> 0,6254	sans suramortissement 0,6254	0,6272
Terme horaire (€/heure)	27,08		27,08
Terme journalier (€/jour)	192,60		196,90
Seuil de rentabilité du véhicule B100 par rapport au véhicule Gazole en kilomètres par jour	quel que soit le kilométrage journalier parcouru	rentabilité du B100 exclusif opérationnellement impossible	

(1) Coût pondéré en fonction du rapport d'approvisionnement cuve/pompe pour le gazole

(2) Coût de l'énergie net de remboursement partiel accise gazole

(3) Maintenance tracteur B100 exclusif = + 6 % par rapport à un tracteur gazole

(4) Suramortissement 40% répartis sur la durée de conservation du véhicule - Taux d'IS : 25 %

## 6.2. Ensemble articulé en régional - Estimation du coût d'exploitation du véhicule

Profil établi à partir d'entretiens menés par le CNR auprès d'un nombre limité de transporteurs exploitant des tracteurs B100 exclusif. Les informations recueillies ont été recoupées avec d'autres sources. Certaines valeurs, comme celle du kilométrage annuel du véhicule, le prix des véhicules ou encore le coût des assurances, sont issues de ces observations de terrain. D'autres sont issues de données provenant de constructeurs ou de rapports officiels reconnus. Concernant les aides à l'achat de matériel, les diverses réglementations (taux, plafond, etc.) sont prises en compte.

RÉGIONAL	ENSEMBLE ARTICULÉ B100 EXCLUSIF 44T		ENSEMBLE ARTICULE GAZOLE 44T
<b>Paramètres du profil retenu - valeurs de décembre 2023 sauf énergie (moyenne 2023)</b>			
Exploitation du véhicule (jours/an)	237,3		238,3
Kilométrage annuel (km/an)	91 116		91 500
Durée de conservation du véhicule (ans)	7,1		7,1
Consommation (L/100km)	31,4		30,2
Prix énergie (moyenne annuelle) (€/l) <sup>(1)</sup>	1,2392		1,3073
Prix du tracteur avant aides (€)	112 290		108 290
<b>Composantes de coûts : total annuel</b>			
Détenction tracteur (€/an)	avec suramortissement <sup>(4)</sup>	sans suramortissement	13 642
	12 817	14 399	
Détention semi-remorque (€/an)	4 358		4 358
Energie (€/an) <sup>(2)</sup>	35 462		36 124
Entretien-réparations (€/an) <sup>(3)</sup>	9 740		9 333
Pneumatiques (€/an)	3 189		3 203
Taxes (€/an)	516		516
Péages (€/an)	5 680		5 704
Conducteur (€/an)	52 115		52 335
Frais de déplacements (€/an)	5 395		5 418
Assurances (€/an)	2 813		2 813
Coûts de structure et autres charges indirectes (€/a)	24 756		24 756
<b>Coût total d'exploitation</b>			
Total annuel (€/an)	avec suramortissement <sup>(4)</sup>	sans suramortissement	158 201
	156 842	158 423	
<b>Formule trinôme du prix de revient</b>			
Terme kilométrique (€/km)	avec suramortissement <sup>(4)</sup>	sans suramortissement	0,5941
	0,5934	0,5934	
Terme horaire (€/heure)	24,73		24,73
Terme journalier (€/jour)	190,73		193,39
Seuil de rentabilité du véhicule B100 par rapport au véhicule Gazole en kilomètres par jour	quel que soit le kilométrage journalier parcouru	rentabilité du B100 exclusif opérationnellement impossible	

(1) Coût pondéré en fonction du rapport d'approvisionnement cuve/pompe pour le gazole

(2) Coût de l'énergie net de remboursement partiel accise gazole

(3) Maintenance tracteur B100 exclusif = + 6 % par rapport à un tracteur gazole

(4) Suramortissement 40% répartis sur la durée de conservation du véhicule - Taux d'IS : 25 %



### 6.3. Avantages / inconvénients : tracteur B100 exclusif vs tracteur gazole

<b>AVANTAGES</b> <b>Véhicule B100 exclusif / véhicule gazole</b>	<b>INCONVÉNIENTS</b> <b>Véhicule B100 exclusif / véhicule gazole</b>
Crit'Air1 : accès aux ZFE	Surconsommation du véhicule (en fonction des conditions d'utilisation)
Prix du carburant	Coûts de maintenance supérieurs (dont effet sur l'immobilisation du véhicule)
Véhicule moins cher <b>avec le dispositif de suramortissement</b> (non valable pour les véhicules rétrofités)	Véhicule plus cher <b>sans dispositif de suramortissement</b>
	Pas de pompe en station (mais possibilité de partage de cuve entre plusieurs propriétaires de véhicules professionnels)

## Annexes

## Annexe 1 - Réglementation européenne : une offre de biocarburants limitée

L'offre des biocarburants est en Europe actuellement limitée en fonction de la nature de la matière première utilisée :

- 1<sup>re</sup> génération : les biocarburants conventionnels élaborés à partir d'une matière première en concurrence avec l'alimentaire
- 2<sup>e</sup> génération : les biocarburants avancés élaborés à partir d'autres matières premières

Dans un État membre, les carburants de 1<sup>re</sup> génération, comme le B100, sont plafonnés à 7 % de la consommation finale d'énergie dans le secteur des transports routier et ferroviaire (Directive EnR 2 ou RED 2 du 11 décembre 2018).

La production de biocarburant à partir de colza est concernée par cette réglementation. Le B100 est un co-produit des éléments valorisés par la chaîne d'alimentation animale (tourteaux de colza), la chaîne d'alimentation humaine (huile ménagère ou huile de grande distribution), ou encore par l'industrie cosmétique et pharmaceutique (glycérine végétale). Cette limite réglementaire a bien entendu un impact sur la disponibilité du produit sur le marché.

LE B100, produit à partir de colza français, est un carburant essentiellement présent sur le marché français.

## Annexe 2 - Taxe incitative relative à l'utilisation d'énergie renouvelable dans le transport (TIRUERT)

La TIRUERT<sup>12</sup> est la nouvelle dénomination, applicable depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2022, de l'ancienne taxe incitative relative à l'incorporation de biocarburants (TIRIB) qui remplaçait elle-même la « TGAP carburants » depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2019. L'assiette de la TIRUERT correspond au volume total des essences, des gazoles et des carburéacteurs mis à la consommation. Les redevables de cette taxe<sup>13</sup> (principalement les dépôts pétroliers, les distributeurs de carburants et de biocarburants) peuvent minorer son taux à proportion de la part d'énergie renouvelable contenue dans les carburants qu'ils mettent à la consommation.

Seuls les biocarburants ou les carburants d'origine renouvelable répondant à des critères de durabilité stricts peuvent être pris en compte pour le calcul de la réduction du taux de la taxe. Le taux de la TIRUERT est de 8,60 % en 2023, 9 % en 2024, pour la filière gazole. Le taux de la taxe est diminué de la part d'énergie renouvelable globale pouvant être retenue. Si la part d'énergie renouvelable est supérieure ou égale au taux de la taxe, l'opérateur n'acquittera pas de TIRUERT (cas des distributeurs de B100). Si la part d'énergie renouvelable est inférieure au taux de la taxe, alors l'opérateur devra acquitter la TIRUERT. Le taux réel de la taxe est égal à la différence entre le taux de la TIRUERT et la part d'énergie renouvelable. Si l'opérateur n'atteint pas le minimum d'incorporation en biocarburants avancés, prévu par l'article 266 quinquies, il devra également s'acquitter de la TIRUERT.

---

<sup>12</sup> Prévues par l'article 266 quinquies du code des douanes

<sup>13</sup> Les metteurs à la consommation de carburants doivent déposer auprès de la direction générale des douanes et droits indirects (DGDDI) une déclaration annuelle, au plus tard le 10 avril de l'année qui suit l'année d'imposition.

### Annexe 3 - Suramortissement pour les poids lourds B100 exclusif<sup>14</sup>

Les entreprises qui acquièrent un véhicule lourd neuf utilisant du carburant B100 exclusif constitué à 100 % d'esters méthyliques d'acides gras, et équipé d'une motorisation conçue en vue d'un usage exclusif et irréversible de ce carburant, peuvent pratiquer une déduction exceptionnelle (dite suramortissement) sur leur résultat imposable. Cette déduction fiscale est répartie linéairement sur la durée normale d'utilisation du véhicule.

- 60 % pour les véhicules dont le PTAC est supérieur ou égal à 3,5 tonnes et inférieur ou égal à 16 tonnes
- 40 % pour les véhicules dont le PTAC est supérieur à 16 tonnes

Exemple : une entreprise de transport de marchandises, soumise à l'impôt sur les sociétés pour son activité, fait l'acquisition d'un véhicule poids lourds B100 exclusif neuf avec un PTAC de 40 tonnes au prix de 100 000 € HTVA, amortissable sur 5 ans. Dans ce cas, elle bénéficie du suramortissement à 40 %, soit 40 000 € HTVA sur la durée d'amortissement. Sur 5 ans, elle pourra donc déduire  $40\,000 / 5 = 8\,000$  € de son résultat annuel. L'entreprise, imposée à l'IS à 25 %<sup>15</sup>, réalise alors une économie d'impôt de 2 000 € / an, soit  $2\,000 \text{ €} \times 5 = 10\,000 \text{ €}$  sur 5 ans.

Remarque : Le suramortissement n'est pas pratiqué en comptabilité, mais uniquement en fiscalité. La déduction exceptionnelle s'impute sur le résultat fiscal de manière extra-comptable sur la ligne « déductions diverses ». Cet avantage fiscal disparaît lorsque le résultat fiscal est nul. Cependant, la déduction est reportable. Ainsi, s'il n'y a pas de résultat imposable une année, la déduction peut être faite l'année suivante.

Enfin, notons qu'il est possible pour une entreprise de bénéficier à la fois d'aides de minimis « général »<sup>16</sup> et d'aide de minimis « sectoriel » pour un montant maximal cumulé de 300 000 € sur 3 exercices fiscaux glissants dans le cas où elle exerce des activités concernées par les deux règlements.

---

<sup>14</sup> Le dispositif de suramortissement fiscal est inscrit dans l'article 39 decies A du code général des impôts modifié par la loi n°2021-1104 du 22 août 2021 – art. 133.

<sup>15</sup> Taux normal = 25 %. Le taux réduit de 15 % concerne les entreprises remplissant les 2 conditions suivantes : chiffre d'affaires hors taxe < 10 millions € et capital entièrement reversé et détenu à au moins 75 % par des personnes physiques (ou par une société appliquant ce critère). Le taux de 15 % s'applique jusqu'à 42 500 € de bénéfices pour les PME. Au-delà de ce seuil, le bénéfice est imposé au taux normal de l'IS.

<sup>16</sup> Règlement (UE) 2023/2831 de la Commission du 13 décembre 2023 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides de minimis

#### Annexe 4 - Parc de tracteurs B100 exclusif (B1) - TRM élargi<sup>17</sup> au 1<sup>er</sup> janvier 2023

Au 1<sup>er</sup> janvier 2023, on compte 537 tracteurs fonctionnant au B100 exclusif dans le secteur du TRM élargi<sup>18</sup>.

Cette comptabilité repose sur des informations relatives à l'énergie et la puissance du véhicule figurant sur les cartes grises (B1). La catégorie P.3 « Type de carburant ou source d'énergie » indique par une abréviation le type de carburant du véhicule (ES pour essence, GO pour gazole, EL pour électricité, etc.). Le code B1 permet de recenser le nombre de véhicules alimentés au Biogazole **B100 exclusif**. Ce code spécifique n'existe que depuis juillet 2021.

Pour autant, le Biogazole B100 est autorisé en France depuis mars 2018. Selon les professionnels, on comptait au deuxième semestre 2022 environ 3 000 poids lourds compatibles B7 / B100 (GO) (avant euro VI), 3 500 poids lourds rétrofités B7 / B100 (GO) (après euro VI) et environ 500 poids lourds B100 exclusif (B1).

En 2023, on compte 495 immatriculations de tracteurs B100 chez les transporteurs pour compte d'autrui contre 480 en 2022.

---

<sup>17</sup> TRM élargi = 49.41A Transports routiers de fret interurbains, 49.41B Transports routiers de fret de proximité, 49.41C Location de camions avec chauffeur, 49.42Z Services de déménagement, 52.29A Messagerie, fret express, 52.29B Affrètement et organisation des transports

<sup>18</sup> SDES – Rsvero