

Pour un soutien équitable au biocarburant HVO100, solution indispensable pour décarboner rapidement et efficacement les flottes de véhicules lourds

Juin 2023

Décarboner les transports est à la fois un impératif et une gageure. Les chiffres ne sont pas nouveaux : les transports sont les **plus gros émetteurs de CO2** en France (31% du total) et les seuls véhicules lourds, à l'instar des camions et des autocars, sont responsables du quart de ces émissions. Sans verdissement rapide des flottes professionnelles, le combat contre la pollution et ses effets semble perdu d'avance. La marche à franchir est haute car, à titre d'exemple, **plus de 98% des quelque 600 000 poids lourds en circulation roulent au diesel**. Or, **les capacités d'investissement des transporteurs sont restreintes** dans un contexte économique incertain¹. Et surtout, **aucune motorisation "miracle" n'existe** pour cette typologie de véhicules. Biocarburants, batterie électrique et pile hydrogène présentent avantages et inconvénients significatifs².

Le basculement vers l'électrique et l'hydrogène apparaît possible à long terme mais illusoire à court et moyen termes : la transition se fera avec les biocarburants ou ne se fera pas.

Comme l'ont rappelé les organisations professionnelles du transport routier le 24 mai dernier, *"une trajectoire de décarbonation de la mobilité lourde concentrée massivement sur une seule énergie apparaît irréaliste et dangereuse"*³.

Concrètement, Équilibre des Énergies estime qu'à **horizon 2050**, 25 à 65 % des poids lourds longue distance pourraient rouler à l'hydrogène en France ; les trajets locaux et interrégionaux seraient, eux, assurés majoritairement par des modèles électriques à batterie⁴. Les mesures de soutien déployées par les autorités⁵ accompagneront une mutation vers la neutralité carbone qui s'annonce longue compte tenu des freins technologiques et financiers existants⁶.

Dans l'immédiat, et alors que **les émissions du secteur devront avoir diminué de 39% en 2030** (par rapport à 1990), toutes les options susceptibles d'avoir un impact rapide doivent être activées. Aussi les biocarburants, et tout particulièrement **les biocarburants avancés** qui ne sont pas produits à partir de matières premières agricoles, **ont un rôle crucial à jouer pour atteindre les objectifs intermédiaires sans déstabiliser la filière transport**. Ils permettront d'investir au moment opportun dans les technologies électrique et hydrogène lorsqu'elles seront matures pour ce marché.

¹ Voir l'[enquête de conjoncture](#) publiée par la Fédération Nationale des Transports Routiers en janvier 2023.

² Voir par exemple l'analyse proposée dans le [rapport d'information](#) sénatorial de mai 2021 sur "Le transport de marchandises face aux impératifs environnementaux".

³ "[Position](#) des Organisations Professionnelles du Transport Routier de Marchandises sur la feuille de route décarbonation remise au Gouvernement".

⁴ "L'hydrogène dans le secteur du transport routier de marchandises et ses conditions de développement", [étude](#) présentée en octobre 2021.

⁵ Notamment dans le cadre de [France 2030](#).

⁶ Un camion électrique peut par exemple coûter trois à quatre fois son équivalent diesel.

Le HVO100 se démarque parmi les biocarburants identifiés comme leviers de décarbonation massive des véhicules lourds.

- **Le HVO100 répond pleinement aux enjeux de durabilité et de circularité.**
 - Le HVO100⁷ - pour huiles végétales hydrotraitées - est un biocarburant avancé notamment fabriqué à partir d'huiles alimentaires usagées et de graisses animales. Des matières résiduelles comme les déchets de bois ou de plastiques entreront prochainement dans son processus de production. Le HVO100 pourra également être produit en captant le CO₂ de l'atmosphère et en le transformant avec un apport énergétique renouvelable (solaire par exemple). En tout état de cause, le HVO100 n'a pas d'impact sur les terres cultivables, et *in fine* sur le coût des denrées alimentaires.
 - Il est certifié durable et ses performances environnementales sont reconnues depuis juin 2022 par la Base Carbone de l'Ademe. L'analyse du cycle de vie (ACV) du HVO100 démontre que son facteur d'émission est inférieur de 83 % par rapport au gazole conventionnel et meilleur que celui d'autres biocarburants tels que le B100 (produit à partir de colza) et le bioGNV (biométhane).
- **Le HVO100 contribue à la compétitivité de nos entreprises.** Sa composition chimique, proche de celle du gazole, est compatible avec l'ensemble des motorisations diesel des camions, cars, bus ou encore engins de travaux publics. Contrairement à d'autres biocarburants comme le B100, il ne nécessite ni changement de véhicules ni entretien particulier. La trésorerie des transporteurs est ainsi préservée en vue d'investissements futurs.
- **Le HVO100 participe plus globalement à l'indépendance énergétique française et européenne.**
 - Aujourd'hui, les Pays-Bas, la France⁸, l'Italie, l'Espagne et la Finlande sont les principaux producteurs de HVO100 en Europe. Cet équilibre pourrait être bouleversé avec l'expansion des capacités de production de l'Allemagne et de la Suède.
 - La course européenne au HVO100 fait écho à la dynamique spectaculaire constatée aux Etats-Unis, avec une multiplication par quatre des capacités de production attendue à court terme⁹. L'Asie (Chine et Singapour) n'est pas en reste. Pour espérer capter des marchés, l'Europe doit donc maintenir son effort.

De par ses qualités environnementales et techniques, le HVO100 est plébiscité par les transporteurs de marchandises et de personnes. Des acteurs tels que 2L Logistics (4e groupe de transport et logistique en France) et France Boissons s'appuient sur le HVO100 pour alimenter leurs camions à motorisation thermique en attendant de pouvoir basculer vers une autre technologie. Une partie des flottes de Transdev et Keolis roulent d'ores et déjà au HVO100. Ce biocarburant est aussi utilisé pour alimenter les engins des agriculteurs, des viticulteurs et des professionnels de la montagne. Enfin, le HVO100 offre des perspectives

⁷ Distribué sous le nom PUR-XTL par Altens.

⁸ Sites d'Oudalle (Seine-Maritime) et La Mède (Bouches-du-Rhône).

⁹ Tableaux de bord des biocarburants [2021](#) et [2022](#) de l'Ifpen.

intéressantes pour la navigation - avec une expérimentation récemment lancée par Voies Navigables de France pour sa navette fluviale "Le Rhône"¹⁰ - et le transport aérien.

Le développement du HVO100 est paradoxalement menacé par la politique française de soutien aux énergies renouvelables. Les différentes solutions de décarbonation (biocarburants, électrique, hydrogène) ne sont pas traitées équitablement, ce qui traduit une prise en compte partielle des besoins spécifiques des professionnels. Au final, **le prix d'un biocarburant-modèle comme le HVO100 pourrait augmenter très fortement d'ici 1 à 2 ans.**

- **Le taux réduit de TICPE ne s'applique pas au HVO100.** Concernant les gazoles, seul le biocarburant B100 bénéficie d'une réduction de TICPE de 80 %. La taxe pour le HVO100 est actuellement fixée à 59,40 euros par mégawattheure ; l'écart de fiscalité avec le B100 est donc de 1 à 5, en rupture avec le principe de neutralité technologique.
- **De plus, le HVO100 va subir de plein fouet l'évolution structurelle de la taxe incitative à l'utilisation de l'énergie renouvelable dans les transports.** La TIRUERT, qui concerne indistinctement les usages personnels et professionnels :
 - repose sur des objectifs d'incorporation de biocarburants qui augmentent lentement et favorisent relativement les biocarburants de première génération (seuil d'incorporation de 1% seulement pour les biocarburants produits à partir de graisses et huiles usagées, contre 7% pour les biocarburants issus de matières premières agricoles) ;
 - survalorise, via un coefficient multiplicatif, l'usage de l'énergie électrique, qui est adaptée aux voitures particulières mais pas encore aux poids lourds ;
 - intègre depuis peu l'hydrogène, technologie révolutionnaire mais non mature ;
 - ce qui va mécaniquement pénaliser le HVO100 .

FOCUS SUR LE MÉCANISME TIRUERT

La taxe incitative à l'utilisation de l'énergie renouvelable dans les transports (TIRUERT), prévue à l'[article 266 quindecies du code des douanes](#), est due par les pétroliers et les distributeurs qui mettent à la consommation des carburants contenant une proportion d'énergies renouvelables (biocarburant, électricité, etc.) inférieure à des objectifs donnés d'incorporation. Ces objectifs augmentent chaque année, ainsi que le tarif de la taxe, pour influencer sur les comportements.

Afin d'échapper à la TIRUERT, les pétroliers et distributeurs peuvent intégrer des biocarburants aux produits qu'ils mettent en consommation et/ou acheter des certificats auprès d'opérateurs qui, eux, dépassent leurs objectifs : c'est le cas d'une entreprise comme Altens, qui ne distribue que des carburants alternatifs.

Grâce aux certificats, le prix de vente du HVO100 est diminué d'environ ⅓.

¹⁰ [Article de La Tribune](#), 12 avril 2023.



La valeur du certificat HVO100 est cependant condamnée à baisser car 1/ les objectifs d'incorporation de biocarburants avancés progressent peu par rapport à l'offre ; et 2/ ce certificat entre désormais en concurrence avec d'autres énergies renouvelables telles que l'électricité - qui bénéficie par ailleurs d'un coefficient multiplicatif de 4, contre 2 pour le HVO100 et tous les autres biocarburants.

Au total, le stimulus économique en faveur du HVO100 s'affaiblit alors que l'offre et la demande, elles, augmentent partout dans le monde.

PISTES DE RÉFLEXION

- 1/ **Elaborer un plan biocarburants de synthèse (XTL/HVO100)**, ainsi que suggéré dans la feuille de route de décarbonation des véhicules lourds¹¹, qui permettrait de donner plus de visibilité à la filière.
- 2/ **Rééquilibrer la fiscalité (TICPE) entre les biocarburants B100/HVO100. S'assurer par ailleurs que la nomenclature douanière distingue les XTL renouvelables (le HVO100) des XTL fossiles, afin d'ajuster leur fiscalité.**
- 3/ **Augmenter le mandat d'incorporation des biocarburants avancés de la TIRUERT.**
- 4/ **Aligner temporairement carburants avancés et électricité dans le système de comptage des certificats** (mécanisme de coefficient multiplicatif).

A propos d'Altens

Altens est le premier distributeur français de biocarburants 100% renouvelables. Créée en 2020, l'entreprise est basée à La Rochelle. Ses six dépôts lui permettent de couvrir l'ensemble du territoire et de servir 400 clients - parmi lesquels GEODIS, XPO ou encore Keolis et Transdev - auxquels elle propose une prestation complète allant de la livraison des biocarburants à l'installation de cuves de stockage, de distributeurs et d'automates sur leurs sites en passant par un service de conseil et d'analyse des besoins et des gains environnementaux, économiques ou opérationnels.

¹¹ [Proposition de feuille de route de décarbonation de la chaîne de valeur des véhicules lourds](#), avril 2023.