



B100, BIOGAZ, HVO-XTL LES ÉNERGIES ALTERNATIVES À LA LOUPE

ADOBESTOCK

Pour la première fois, la part des immatriculations de poids lourds diesel est passée sous la barre des 90 % en 2024 selon 3A-DATA. Le B100 est la cheville ouvrière de cette (r)évolution avec 5,5 % de parts de marché, suivi par le gaz carburant et sa version bio puis par l'électrique. Quant au HVO-XTL, son poids est méconnu car dilué dans les immatriculations « gazole ». Dans le mix qui semble s'imposer, « *la meilleure énergie reste celle que l'on peut vendre à nos clients* » rappellent les transporteurs.

DOSSIER RÉALISÉ PAR ERICK DEMANGEON

B100

UNE IMPORTANTE PERCÉE

De zéro en 2021, la part de marché du B100 dans les immatriculations de camions de plus de 6 tonnes s'est élevée à 5,5 % l'an passé. Production nationale à partir de colza cultivé en France, Crit'Air 1, compétitivité, offres clé en main... les planètes semblent alignées pour des usages domestiques, cœur d'activité du pavillon français.



DR
Cuve Oléo 100 installée par les Transports Pihen dans leur agence du Coteau, près de Roanne (Loire).

En 2024, les immatriculations de camions B100 Exclusif ont doublé avec plus de 2 700 unités, selon la base de données 3A-DATA. Cela pourrait n'être qu'un début car en plus de ses qualités environnementales, le B100 Exclusif a quelques arguments économiques mis en lumière fin novembre par le Comité national routier. Dans le cas d'un ensemble articulé 44 tonnes, son coût annuel d'exploitation est inférieur au gazole ou quasi équivalent. En longue distance par exemple, l'écart au profit du B100 Exclusif est de 2 000 € avec amortissement exceptionnel (170 739 €) autorisé lors d'un achat neuf. Il s'élève à environ 200 € sans comme lors d'un rétrofit (172 466 €). En régional, la motorisation B100 Exclusif demeure plus compétitive de près de 1 400 € avec amortissement (156 842 €) et affiche un surcoût de plus de 200 € sans (158 423 €). Dans ses calculs, le

CNR a tenu compte d'un prix inférieur du B100, de la surconsommation de ses motorisations, estimée à 4 %, et de leurs coûts de maintenance supérieurs. Lesquels sont dus à des intervalles de vidange plus fréquentes : 60 000 km contre 100 000 pour un tracteur gazole.

Souplesse d'utilisation

Du puits à la roue, le B100 réduit jusqu'à 60 % les émissions de CO₂ comparé au diesel, et réduit de 80 % les particules fines. À l'échappement en revanche, ses émissions carbone sont similaires au B7. Pour le CNR, deux arguments jouent en faveur des motorisations B100 Exclusif proposées aujourd'hui par Renault Trucks, Volvo Trucks, Man et Scania. Au plan environnemental, elles sont classées Crit'Air 1 depuis le 11 avril 2022 et en termes financiers, elles bénéficient

Le B100 permet -60% de CO₂ comparé au diesel.

d'un suramortissement exceptionnel. C'est d'ailleurs cette mesure fiscale qui leur permet d'afficher un coût d'exploitation total annuel inférieur ou quasi similaire aux motorisations gazole dans le cas d'un ensemble articulé 44 tonnes.

De plus l'emploi du B100 Exclusif a été simplifié depuis un arrêté du 26 juin 2024. Bien que toujours captives, les flottes qui l'utilisent peuvent être communes à plusieurs transporteurs désormais. « *Un partage de cuves est donc envisageable entre plusieurs propriétaires de véhicules professionnels pourvu que les véhicules concernés aient un usage exclusif du B100. Le fournisseur de B100 doit détenir la liste des véhicules de chaque flotte captive* », clarifie le CNR. Sauf à détenir des points d'avitaillement à l'étranger, le B100 est disponible et présent essentiellement sur le marché français. Son utilisation s'adresse donc davantage à des plans de transport régionaux voire domestiques avec partage de cuves dans les conditions autorisées ou grâce à des points d'avitaillement dans plusieurs agences.

Offre clé en main

Indexé au gazole, le prix du B100 est construit à partir du prix CNR « gazole cuve » net du remboursement partiel de l'accise gazole moins d'éventuelles remises propres à chaque fournisseur. Dans leurs offres, ces derniers proposent souvent un prix défini à partir d'un engagement annuel qui inclut la fourniture de la cuve et la livraison du biocarburant. Dans ce cadre, « nous coordonnons l'étude du besoin et la capacité de la cuve, son installation et le système de télémétrie qui offre la possibilité aux transporteurs d'opter pour des approvisionnements automatiques. De 12 à 50 m² et sur-mesure au-delà, la mise en service de la cuve est effectuée en moins d'un mois et est entretenue gratuitement pendant la durée du contrat », présente Marc Vandecandelaere. « *L'installation ne nécessite aucune*

autorisation ni déclaration ICPE, le B100 n'est pas un produit classé dangereux », ajoute le directeur commercial d'Oléo 100. À partir de colza français transformé par Saipol, filiale du groupe Avril, l'Oléo 100 est la marque leader dans la distribution de B100 avec 70 % de parts de marché environ. « *Il est produit dans trois usines à Grand-Couronne (76), Le Mériot (10) et à Bassens (33) qui livrent les transporteurs en direct, sans stock intermédiaire, à l'aide d'une flotte dédiée* », poursuit-il. Chaque année, Saipol fournit une attestation et un certificat d'origine et de durabilité qui précisent la réduction des émissions carbone. « *Pour faciliter les démarches des transporteurs, il est possible de lui présenter les gains CO₂ certifiés par client* », complète Marc Vandecandelaere. En parallèle, des collaborations techniques ont été nouées avec Renault Trucks, le loueur Clovis, MAN, Scania, Volvo Trucks et « *des discussions sont en cours avec DAF* », confie-t-il.

Des petites aux grosses flottes

L'offre clé-en-main d'Oléo 100 par Saipol a séduit Laurent Fourcher, dirigeant conducteur de l'entreprise de transport éponyme basée à Saint-Vallier (71). « *Sur une flotte de 15 moteurs Renault Trucks, 10 roulent à l'Oléo 100 dont une moitié en B100 Exclusif. L'autre moitié est mixte et correspond aux véhicules rétrofités lorsque les motorisations B100 Exclusif n'existaient pas* ». Depuis qu'elles sont disponibles, le transporteur renouvelle son parc avec et profite d'un suramortissement à l'achat. Pour les rétrofits, l'entreprise a bénéficié d'un accord de gratuité passé entre Saipol et Renault Trucks. Quant à la gestion de la cuve de



Florian Mohand, directeur de la Transition énergétique de Bolloré Energy : « *Bolloré Energy livre le Koolza 100 sur toute la France à partir de dépôts centraux et de proximité* »

Bolloré Energy dispose d'une flotte propre pour livrer son B100 sous la marque Koolza 100



●●● 50 000 litres à Saint-Vallier, « Saipol s'occupe de son approvisionnement. Je n'ai qu'à confirmer la notification reçue sur mon téléphone », explique Laurent Fourcher. À réception, la livraison est réalisée sans son intervention. Sur une zone de chalandise Grand régional autour de Saint-Vallier, le transporteur travaille pour la grande distribution sous température dirigée et l'industrie. « Les véhicules retournent au siège tous les jours. Nous n'avons donc aucun souci d'autonomie ». Il reconnaît que le B100 lui a permis de maintenir et développer plusieurs contrats, dans la grande distribution notamment.

Pour étendre l'autonomie du B100, certains transporteurs installent des cuves sur différents sites. Tel est le choix des transports Pihen, pionniers dans l'utilisation du B100 il a y 5 ans. « Nous en avons aménagé deux de 50 000 litres à Rémy (60), notre siège, et sur notre agence du Coteau (42) près de Roanne », précise son dirigeant Pascal Pihen. Sur sa flotte de 100 moteurs, la moitié roule en B100 et 15 ont des motorisations B100 Exclusif. « Elles nous permettent d'accéder aux ZFE », souligne-t-il.

Quelques alternatives

Filiale du groupe Valtris, Champlor produit également du B100 à partir de colza français dans son usine à Verdun (55). Il est notamment commercialisé par Bolloré Energy, sous la marque Koolza 100, et par Altens avec l'offre Pur-100. Via deux dépôts à Caen (14) et Mulhouse (68), qui proposent des enlèvements directs, Bolloré Energy livre le Koolza 100 sur toute la France « avec la possibilité de stockage d'appoint local. La remise d'un certificat d'origine et de durabilité précise au transporteur la réduction des émissions de CO₂ qu'il peut transmettre à ses clients », indique Florian Mohand, son directeur de la Transition énergétique. Au départ de Verdun, quatre dépôts réceptionnent le Pur-100 d'Altens à Gennevilliers (92), Annay (62), Salaise-sur-Sanne (38) et à La Rochelle (17). Chacun livre les transporteurs sur leur zone de chalandise. « Nous proposons une offre clé en main qui peut comprendre la cuve, avec son installation et sa gestion, et



la fourniture de Pur-100 avec des approvisionnements automatisés », présente Etienne Valtel. Comme pour son biocarburant Pur-XTL, le distributeur transmet aux transporteurs « des certificats de durabilité dématérialisés qui reprennent les gains CO₂ globaux et par client si souhaité », souligne son directeur général. ●

ÉRIK DEMANGEON

Sur 100 moteurs exploités par les Transports Pihen, la moitié roule en B100 et 15 ont des motorisations B100 Exclusif



Le B100 Pur-100 d'Altens est produit à Verdun par Champlor avec du colza français

BIOGAZ

FACE À UNE NOUVELLE CONCURRENCE

Depuis l'arrivée du B100 Exclusif en 2022, l'environnement du gaz naturel pour véhicule est plus concurrentiel. Sa version bio est son meilleur atout. Classée Crit'Air 1, elle s'appuie sur un réseau de distribution en croissance continue porté par une filière dynamique. Convaincre les autorités publiques des qualités du biogaz pour décarboner le routier est l'un de ses défis



ENERJUMP

D'ici 2030, 100 % du gaz carburant sera bio. La filière rassemblée au sein de France Mobilité Biogaz l'assure. D'ores et déjà, il est possible de rouler avec du biométhane. « *Gaz'up en distribue made in France attesté par Bureau Veritas qui contrôle l'équivalence entre nos achats auprès d'agriculteurs et les quantités vendues* », affirme Arnaud Bilek, cofondateur et directeur général d'Enerjump gérant le réseau Gaz'up. Cette traçabilité visée par des certificats d'origine empêche les doubles comptages selon lui.

La part du « bio » dans le gaz carburant est en effet de 30 % aujourd'hui et jusqu'à 40 % dans sa version comprimée. Autrement dit, « *il n'y en a pas pour tout le monde* ». Et ce jusqu'en 2030 au moins, horizon où

Le réseau Gaz'up compte 20 stations qui distribuent du gaz comprimé dont 9 délivrent aussi du gaz liquéfié

la filière espère un taux d'incorporation de 100 %. Sur 15 000 tonnes de gaz carburant vendues par Gaz'up l'an passé, 40 % étaient bio avec un prix supérieur de quelques centimes au kilo par rapport au gaz fossile (écart de 5 à 8 %).

Transporteur-actionnaire

Présent en France, Gaz'up fêtera son 10^e anniversaire en 2025. « *Son réseau compte 20 stations qui distribuent du gaz comprimé dont 9 délivrent aussi du gaz liquéfié. Huit nouveaux sites sont en projet* », confie Arnaud Bilek. Approvisionné par plusieurs fournisseurs (TotalEnergies, ENI, Engie, Molgas...) via GRDF, « *Gaz'up propose du bioGNL par compensation et* ●●●

Les trois-quarts de
la flotte des
Transports Poux
roulent au gaz
comprimé

●●● *certificats d'origine. Les transporteurs choisissent le taux de biogaz souhaité jusqu'à 100 % avec la possibilité de négocier des prix fixes et/ou dégressifs selon les volumes et la durée de l'engagement. Cela les sécurise et sécurise aussi leurs clients ».*

Faciliter l'accès aux énergies alternatives dont le besoin en infrastructures est important est la raison d'être du réseau rappelle le dirigeant. Une philosophie appliquée également à l'électrique avec Watt'up. « Pour décarboner le TRM, nous développons des installations avec et pour les transporteurs ». Sur ce principe, une trentaine détiennent 40 % du capital et 60 % des droits de vote de Gaz'up ; le fonds Swen Capital Partner et ses cofondateurs se partagent le reste. Sans avantage tarifaire particulier, les transporteurs-actionnaires représentent un tiers des ventes du réseau. « L'ADN d'Enerjump est aussi de permettre aux transporteurs de développer une activité de distribution d'énergies renouvelables », déclare Arnaud Bilek.

TCO inférieur au B7

Tout en proposant des stations privées, le principal métier de Gaz'up est d'aménager des stations publiques et/ou mutualisées entre transporteurs. À Flourens (31), près de Toulouse, les transports Poux illustrent l'ouverture du réseau à toutes les tailles d'entreprises. « Les trois-quarts de notre flotte de 20 moteurs roulent au gaz comprimé, une transition lancée il y a 7 ans » indique son dirigeant Guillaume Chavanat également président d'Enerjump. Membre du réseau Trans Euro Meuble (TEM), le transporteur distribue



Arnaud Bilek, cofondateur et directeur général d'Enerjump gérant le réseau Gaz'up : « Gaz'up distribue du biogaz made in France attesté par Bureau Veritas »

des équipements pour la maison en Occitanie. « Nous avons eu très tôt la conviction qu'il fallait s'engager dans la transition énergétique. Avoir un coup d'avance malgré la complexité de choisir entre les énergies alternatives sachant que toutes comportent des risques ». Pour le gaz, le chef d'entreprise cite l'absence de stations au début et l'envolée des prix en 2022. Il salue en revanche la création « d'un marché VO de qualité en prix et en quantité », et assure qu'aujourd'hui « le TCO d'un véhicule GNV est équivalent, sinon inférieur, à celui d'un camion diesel ».

Mutualiser les risques

Dans l'aventure Gaz'up, Poux a participé à la création d'une station-service à Toulouse (31) avec d'autres transporteurs. « La présence de Swen au capital d'Enerjump est un atout », reconnaît Guillaume Chavanat. De quelques dizaines voire centaines de milliers d'euros selon les projets, « l'investissement du transporteur est un levier pour trouver des financements ». Côté client, le coût de la décarbonation et des énergies alternatives pour y parvenir est insuffisamment apprécié estime-t-il. Face à cet enjeu, Enerjump « aide et accompagne les transporteurs dans leur transition énergétique, les achats d'énergies voire la gestion des tarifs », reprend Arnaud Bilek. « Nos compétences dans la

Près de Toulouse, les Transports Poux font rouler les trois-quarts de leur flotte au gaz comprimé.

gestion des stations s'étendent à leur maintenance avec un engagement de disponibilité H24, 7j/7 ».

Environnement plus complexe

Jusqu'en 2022, les immatriculations de camions GNV neufs de 6 tonnes et plus progressaient régulièrement jusqu'à atteindre 4,1 % de parts de marché, selon la base de données 3A-DATA. Après une année sans relief, elles ont baissé de près de 10 % l'an passé (1 700 unités environ). En 2024, la part de marché des véhicules GNV neufs dans les immatriculations est redescendue à 3,5 %.

Deux événements semblent expliquer cette évolution. L'invasion de l'Ukraine par la Russie a été suivie d'une forte augmentation des prix du gaz en 2022. Cela a gelé les projets des transporteurs dans le GNV, à la demande ou non de clients. « *La baisse des immatriculations en 2024 s'explique par la baisse des commandes en 2022* », analyse Clément Chandon. Le vice-président de France Mobilité Biogaz (FMB), responsable « Propulsions alternatives » d'Iveco France, assure que les commandes ont repris leur rythme de croissance l'an passé.

L'environnement concurrentiel du GNV a changé également. Depuis 2022, le biocarburant B100 Exclusif bénéficie lui aussi d'un classement Crit'Air 1 et ses immatriculations sur le segment « des plus de 6 tonnes » ont quasiment doublé l'an passé selon 3A-DATA.

Écosystème dynamique

Avec le biogaz pour étendard, la filière GNV demeure très dynamique. En 2023, 4 600 GWh de gaz carburant ont été consommés en France par 38 000 véhicules dont 11 400 poids lourds. À fin juin 2024, FMB recensait 700 stations : 50 % publiques et autant privées. Plus de 215 stations publiques délivraient du bioGNC et un tiers du gaz liquéfié (GNL). « *Entre 20 et 40 stations s'ouvrent chaque année* », complète Clément Chandon. En témoigne Michel Le Vern, directeur des ventes France d'AS 24. « *Nous distribuons du bioGNC au moyen de certificats d'origine fournis par TotalEnergies, dans 41 stations en France. Relié à GRDF, ce réseau sera porté à 50 stations d'ici 2027* ». Les transporteurs choisissent le taux de biogaz jusqu'à 100 %. La carte AS 24 est acceptée aussi dans 11 stations V-Gas françaises délivrant du GNL. En 2024, les quantités de gaz et de biogaz vendues par le distributeur ont progressé de 24 % ! « *La volatilité des prix appartient au passé. Le prix du GNV est proche sinon inférieur à celui du gazole grâce à des approvisionnements diversifiés et stabilisés* », assure-t-il.

Un avis partagé par Altens, filiale du groupe Enens. Le spécialiste de la décarbonation des transports avec des énergies non fossiles ouvrira ses 3 premières stations bioGNC cette année à Guise (02), Moret-sur-Loing (77) et à Gondreville (54). Pour son directeur général Etienne Valtel, le gaz et sa version bio « *offrent actuellement la meilleure visibilité en termes de prix parmi les biocarburants gazeux et liquides* ». Cet atout devrait être renforcé en 2026 avec l'application de la Taxe incitative relative à l'utilisation d'énergie renouvelable. « *Elle améliorera la compétitivité du biogaz* », prévoit-il. ● ÉRICK DEMANGEON

Vent chaud et froid sur le biogaz



Clément Chandon, vice-président de France Mobilité Biogaz et responsable « Propulsions alternatives » au sein d'Iveco France : « *Le taux d'incorporation du biogaz dans la mobilité est proche de 30 % et de 40 % dans sa version comprimée. Cette année, il atteindra 50 % et 100 % d'ici 2030* »

Produit localement à partir de déchets organiques, dont agricoles et alimentaires, le biogaz est une énergie renouvelable. Du puits à la roue, son pouvoir de décarbonation serait comparable à celui de l'électricité en plus de supprimer la quasi-totalité des polluants atmosphériques lui conférant la vignette Crit'Air 1 (comme le gaz naturel fossile). Dans le TRM, il divise par 2 le bruit, ses autonomies augmentent, n'émet aucune odeur et évite l'Adblue. Les camions GNV bénéficient d'un suramortissement à l'achat et parfois d'aides locales qui compensent une partie de leur surcoût de 10 à 25 % selon les modèles (par rapport à un véhicule diesel équivalent). Or, l'approche dite « du

réservoir à l'échappement » ne comptabilise pas ces gains CO₂ à l'instar des autres biocarburants gazeux et liquides. Telle est l'approche retenue par le règlement européen CO₂ pour tendre vers la neutralité carbone d'ici 2050. Lors de son prochain examen en 2027, la filière bioGNV tentera d'y introduire un facteur de correction carbone « *pour tenir compte de la part renouvelable des carburants alternatifs* », explique Clément Chandon, vice-président de France Mobilité Biogaz. La bataille se joue aussi en France avec la 3^e Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE). FMB y défend la hausse des consommations de bioGNV d'ici 2030. Un round semble avoir été gagné avec la Taxe incitative relative à l'utilisation d'énergie renouvelable dans les transports (TIRUERT en passe de devenir une Incitation à la réduction de l'intensité carbone des carburants - IRICC). Une partie du produit de cette taxe, appliquée aux distributeurs d'énergies pour les inciter à augmenter la part de carburants bas carbone dans leurs ventes, sera reversée à la filière biogaz dès 2026. « *Le bioGNV en tirera un surcroît d'attractivité et de compétitivité tout en se décorrélant du prix du gaz fossile* », anticipe Clément Chandon. Sa mise en œuvre exige encore quelques clarifications admet-il.

● ÉRICK DEMANGEON

HVO-XTL

EN LIBRE-SERVICE OU LIVRÉ CHEZ SOI

L'ouverture de stations-services et de dépôts prouve la croissance du HVO-XTL en France. Impossible en revanche de connaître son impact dans la décarbonation du TRM et l'amélioration de la qualité de l'air. Aucun code sur la carte grise ne distingue son usage, même exclusif, ce qui le cantonne à la vignette Crit'Air 2.



La distribution du gazole paraffinique de synthèse et hydrotraité est autorisée en stations-service depuis l'été dernier. Ce sésame, délivré à ces biocarburants plus connus sous leurs acronymes XTL et HVO, s'est accompagné d'une liste des véhicules compatibles. Toutes les gammes diesel le sont ou presque. Les arrêtés à peine publiés, les premières stations sont sorties de terre. Dès septembre, le réseau AS 24 distribuait son HVO100 dans la station multi-énergies du Plessis-Pâté (91). « Cette ouverture a lancé un déploiement national de plus de 15 stations en 2025 localisées selon les besoins des transporteurs », prévoit Michel Le Vern, directeur des ventes France d'AS 24. Six étaient déjà ouvertes sur la vingtaine recensées en France fin 2024.

Décarbonation immédiate

Carburant renouvelable, le HVO ou XTL est produit

à partir de matières premières végétales, d'huiles de cuisson usagées ainsi que des déchets et graisses animales hydrotraitées et isomérisées. « Il s'utilise en remplacement, en mélange, car miscible avec le gazole, ou en alternance avec ce dernier, sans modification moteur, surconsommation ni perte de puissance. Les transporteurs peuvent valoriser leur achat d'HVO100 auprès de leurs clients grâce au certificat de durabilité qu'AS 24 leur remet », explique Michel Le Vern. Le biocarburant est produit par les raffineries du groupe TotalEnergies qui le livre aussi en vrac via Stedis, une autre de ses filiales.

Du puits à la roue, le HVO ou XTL réduit de 60 à 90 % les émissions de gaz à effet de serre par rapport à la norme Euro 6 diesel en fonction des entrants utilisés pour le fabriquer. À l'échappement, il diminue de 20 % les émissions de particules fines, de 5 % le CO₂ et de près de 30 % les oxydes d'azote. Ces performances

Les livraisons des transporteurs par Altens sont réalisées par route avec possibilité d'enlever directement sur ses dépôts

en matière de polluants atmosphériques le classent Crit'Air 2.

Jusqu'à 8 % plus cher que le B7

Déjà pionniers dans l'utilisation du biocarburant B100, les Transports Pihen ont diversifié leur mix énergétique en y ajoutant du HVO il y a 2 ans. « *Un quart de notre flotte d'une centaine de moteurs roule avec ce biocarburant. Anticiper la décarbonation de notre activité, plutôt que de la subir, est notre feuille de route qui prévoit un parc 100 % décarboné en 2026* », déclare son dirigeant Pascal Pihen, également président de l'OTRE Hauts-de-France. Fourni par Bolloré Energy sous la marque Izipure, le HVO utilisé par le transporteur est disponible à son siège à Rémy (60) et son agence du Coteau (42), près de Roanne. « *Il est stocké dans des cuves aériennes dédiées car nous ne faisons aucun mélange entre les énergies. La démarche sécurité pour aménager ses cuves, qui nous appartiennent, est identique à celle du B7* », précise-t-il. Leur approvisionnement est assuré par Bolloré Energy à un prix composé d'une part fixe et variable évoluant à la baisse ou à la hausse. En moyenne, il est plus cher de 6 à 8 % que le diesel. Pour Pascal Pihen, « *la distribution à la pompe en France et dans les pays limitrophes que nous desservons est un atout pour le HVO* ». À ses yeux, elle facilite son utilisation « *sans aucune modification sur les véhicules* », insiste-t-il. Comme d'autres en revanche, le transporteur déplore « *le manque d'empressement des chargeurs pour la décarbonation dès que l'on évoque sa répercussion dans les tarifs au-delà du seul pied de facture* ».

Nouveaux dépôts, premières stations

Fournisseur exclusif d'énergies non fossiles et bas carbone, Altens a été l'un des premiers distributeurs de HVO-XTL en France. Il y revendique d'ailleurs le rang de leader avec la marque Pur-XTL « *produit à Rotterdam par Neste, premier producteur mondial de biocarburants* », présente son directeur général Etienne Valtel. La raffinerie batave du groupe finlandais approvisionne 4 dépôts Altens à Mulhouse (68), Gennevilliers (92), Salaise-sur-Sanne (38) et La Rochelle (17). « *Pour accompagner notre croissance et se rapprocher des transporteurs, nous ouvrons deux nouveaux dépôts cette année à Pauillac (33) et à Annav (62)* », confie-t-il. Cette logistique amont est assurée par voies maritime, fluviale et en rail-route. Les livraisons des transporteurs sont réalisées par route avec possibilité d'enlever le Pur-XTL directement aux dépôts. « *Depuis cet été, nous livrons quelques stations-services. La vente du HVO à la pompe prouve que l'on peut décarboner le TRM, sans attendre des solutions électriques abordables, et des usages non électrisables. Elle conforte notre stratégie fondée sur la vente de solutions de décarbonation où l'analyse, le conseil et l'accompagnement sont déterminants* ».

Depuis 2021, Altens est certifié International Sustainability & Carbon (ISCC). « *Cette norme garantit la traçabilité de nos produits des matières premières jusqu'aux transporteurs. Elle certifie par exemple qu'aucune huile de palme n'est utilisée pour produire du Pur-XTL. Nous transmettons aux transporteurs des certificats de durabilité de façon dématérialisée avec*

Quid du « HVO Exclusif »



Pascal Pihen, président des Transports Pihen et de l'OTRE Hauts-de-France : « *Notre feuille de route prévoit un parc 100 % décarboné en 2026* »

Dans le cas des Transports Pihen, le HVO est utilisé dans des véhicules dédiés de marques DAF et Mercedes. Cet usage s'apparente à celui qui a prévalu au B100 Exclusif pour qu'il obtienne son classement Crit'Air 1. Une évolution souhaitée par les

producteurs et distributeurs de HVO-XTL. Dans cette hypothèse où il pourrait s'appeler « HVO Exclusif », un code spécifique sur les cartes grises distinguerait les véhicules qu'ils utilisent. On connaîtrait alors l'impact du « HVO-XTL Exclusif » dans la décarbonation du TRM. Au moyen de capteurs, systèmes électroniques et télémétriques, ses producteurs et distributeurs estiment que « *la reconnaissance et le contrôle des véhicules HVO Exclusif ne poseraient aucun problème* ». ● **E. D.**

les gains CO₂ globaux et par client si souhaité ». Cette année, Altens annonce aussi l'ouverture de sa première station multi-énergies à Gondreville (54) délivrant du HVO et du biogaz en plus d'un accès à des bornes de recharge rapide.

Livré chez le transporteur

Distribué par Bolloré Energy, l'Izipure est également produit par Neste à Rotterdam. Via une logistique maritime et fluviale, il est acheminé jusqu'à trois dépôts à Mulhouse, Petit-Couronne (76) et La Rochelle. Depuis ces sites et le transit parfois dans des dépôts de proximité, Bolloré Energy livre l'Izipure en vrac aux transporteurs qui peuvent gérer leurs enlèvements également. « *Cette distribution s'appuie sur une flotte propre et un pool de transporteurs référencés qui utilisent des énergies bas carbone* », précise Florian Mohand, son directeur de la Transition énergétique. Certifié ISCC depuis juin 2024, Bolloré Energy atteste « *le caractère durable des matières premières composant l'Izipure et sa provenance. La certification ISCC atteste également la réduction des émissions de gaz à effet de serre sur l'ensemble de son cycle de vie. A la demande, les transporteurs reçoivent une attestation de durabilité qu'ils peuvent transmettre à leur client pour réaliser leur bilan carbone* », explique Florian Mohand. Quant au prix du HVO-XTL par rapport au diesel, il souligne que la décarbonation a un coût. « *Celui du HVO-XTL est faible au regard de sa facilité et rapidité de déploiement, sans aucune modification sur les véhicules, sa disponibilité dans toute l'Europe et le prix des solutions électriques* ». ● **ÉRICK DEMANGEON**

MAGALIE ROY-AUBERGER, RESPONSABLE DU PROGRAMME « CHARGES RENEUVELABLES » À L'IFPEN.

« Toutes les énergies sont nécessaires pour atteindre la neutralité carbone »

Pour l'Institut français du pétrole et des énergies nouvelles, les biocarburants liquides et gazeux sont actuellement les solutions les plus compétitives et matures pour décarboner le transport routier de fret.

En l'état de l'offre de camions électriques et à hydrogène, les transporteurs routiers engagés dans la réduction de leurs émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, optent pour le B100, le biogaz et/ou l'HVO-XTL. Cette orientation vous semble-t-elle pertinente ?

MAGALIE ROY-AUBERGER (MRA) : Les biocarburants liquides et gazeux permettent de décarboner le transport routier de façon significative. Le simulateur en ligne VerdirMaFlotte, développé par l'IFPEN et l'ADEME pour la Fabrique de la Logistique, aide les transporteurs à comparer les énergies alternatives en fonction des besoins et usages. Cette simulation est faite sur la base d'une analyse de cycle de vie complète, du puit à la roue. Elle tient compte du carburant, l'usage du véhicule et de son coût total de possession (TCO) sur 10 ans. Le HVO, le biogaz compressé et le B100 permettent des gains CO₂ importants comparés au B7 : 60 % pour le B100 à 80 % pour le HVO-XTL et le biogaz.

Quels sont les résultats du simulateur VerdirMaFlotte en termes financiers ?

MRA : Le coût total d'utilisation des motorisations fonctionnant avec des biocarburants liquides et gazeux est quasiment équivalent à celle du B7 qu'il s'agisse d'un poids lourds de 19 et 44 tonnes. Les camions roulant avec du HVO, biogaz et B100 ont aussi l'avantage d'être deux à trois fois moins chers que les camions électriques et à hydrogène. Disponibles, ils sont proposés par un grand nombre de marques. Le



Toutes les solutions sont nécessaires et complémentaires pour atteindre l'objectif de neutralité carbone à horizon 2050



HVO en particulier est un carburant dit « drop-in » qui peut être utilisé dans les moteurs diesel actuels sans modification.

Les biocarburants liquides et gazeux sont présentés comme des énergies de transition. Leurs producteurs et distributeurs estiment qu'il s'agit de solutions durables au contraire. Qu'en pensez-vous ?

MRA : La réglementation européenne impose en 2040 une réduction de 90 % des émissions de CO₂ pour les véhicules lourds, mesurée au pot d'échappement. De

fait, elle exclut un certain nombre d'alternatives permettant de réduire significativement les émissions de CO₂. Or, toutes les solutions sont nécessaires et complémentaires pour atteindre l'objectif de neutralité carbone à horizon 2050. Une approche neutre technologiquement, se basant sur des analyses de cycle de vie complètes, permet de mesurer le bénéfice CO₂ réel des différentes alternatives et leur durabilité. Au-delà, des biocarburants avancés et des e-fuels, dits de 2^e génération, amélioreront encore leurs bilans carbonés pour des usages qui ne permettent pas l'électrification, en complémentarité avec elle ou pour décarboner le parc thermique acquis avant 2040.

Quels sont les freins susceptibles de limiter le développement des biocarburants liquides et gazeux dans le transport routier ?

MRA : Le principal est la limitation de la ressource et, en lien avec cette ressource limitée, les compétitions d'usage entre les filières d'utilisation. Le potentiel de croissance du biogaz est important mais son usage pour le transport lourd est en compétition avec le maritime ainsi que les utilisations industrielles et domestiques. Le B100 a moins de compétition d'usage mais la décroissance de la consommation du diesel dans les véhicules particuliers libérera des volumes pour les poids lourds. Quant au HVO, il est en compétition forte avec l'aérien dans l'attente de biocarburants avancés et d'e-fuels aéronautiques. ●

PROPOS RECUEILLIS PAR ERICK DEMANGEON