



# Ensemble articulé B100 exclusif

En longue distance, en régional

## Sommaire

Résumé .....	2
1. Énergie .....	3
2. Véhicule .....	4
3. Infrastructure .....	6
4. Maintenance .....	6
5. Impacts environnementaux .....	7
6. Fiches TCO.....	8
6.1. Ensemble articulé en longue distance .....	9
6.2. Ensemble articulé en régional.....	10
6.3. Avantages / inconvénients : tracteur B100 exclusif vs tracteur gazole .....	11

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.  
Le B100 est réservé à une utilisation dite en « flotte captive », c'est-à-dire pour des flottes de véhicules qui disposent de leur propre logistique d'approvisionnement en B100. Ce carburant n'est pas disponible en station-service et il n'est pas possible pour les entreprises d'approvisionner leurs véhicules chez leurs confrères.
- 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).  
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.
- La motorisation B100 exclusif permet aux transporteurs d'obtenir la catégorie Crit'Air1, condition obligatoire pour accéder à certaines zones à faibles émissions (ZFE).

## 1. Énergie

L'arrêté du 29 mars 2018, relatif aux caractéristiques du carburant dénommé B100<sup>1</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>2</sup>.

Le B30 et le B100 sont réservés à une utilisation dite en « flotte captive », c'est-à-dire pour des flottes de véhicules qui disposent de leur propre logistique d'approvisionnement, de distribution et de conditions de maintenance adaptées<sup>3</sup>. Dans ces conditions, les transporteurs ne sont pas autorisés à approvisionner leurs véhicules chez un confrère.

La molécule du B100 est différente de celle du gazole et rend ce carburant moins énergétique. Elle crée une perte de puissance pour les véhicules et une surconsommation estimée entre 2 et 6 %.

### 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 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.

<sup>1</sup> <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000036775134>

<sup>2</sup> Le coût de cette modification est estimé entre 1 000 et 1 500 € HT.

<sup>3</sup> Article 4 de l'arrêté du 29 mars 2018 relatif aux caractéristiques du carburant dénommé B100

## Prix du B100

*Selon pratiques distributeurs et témoignages de transporteurs*

- Prix du B100 = prix CNR gazole cuve moyenne mensuelle – remboursement partiel de l'accise gazole appliquée au gazole professionnel - remise commerciale éventuelle propre au contrat (liée notamment à la surconsommation : 2 à 6 %)⁴
- Un engagement de volume annuel consommé est la plupart du temps prévu.
- Le biogazole B100 étant réservé aux flottes captives, les distributeurs d'énergie incluent dans leur offre la fourniture gratuite d'une cuve (il ne s'agit pas d'une location) et la livraison du carburant.

### Fiscalité du B100

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

### La taxe incitative relative à l'utilisation d'énergie renouvelable dans le transport (TIRUERT)

La TIRUERT<sup>5</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 carburateurs mis à la consommation. Les redevables de cette taxe<sup>6</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.

## 2. Véhicule

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

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 €.

<sup>4</sup> Parmi les transporteurs interrogés, certains disposent de conditions tarifaires plus intéressantes, en raison notamment de « contrats pionniers » très avantageux.

<sup>5</sup> Prévue par l'article 266 quinquies du code des douanes

<sup>6</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.

### Suramortissement pour les poids lourds B100 exclusif<sup>7</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>8</sup>, réalise alors une économie d'impôt de 2 000 € / an, soit  $2\,000 \text{ €} \times 5 = 10\,000$  € 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 donc 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>9</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. Certains secteurs d'activités sont soumis à des régimes de minimis différents avec des plafonds spécifiques. Ce plafond est de 100 000 € pour le secteur du transport de marchandises par route pour compte d'autrui.

### Trouver les aides plus facilement

Les aides financières mises en place sont souvent méconnues ou peu utilisées par les transporteurs. La mise en place récente de la plateforme « [MonCompteMobilité](#) », créée par la société moB, lauréate d'un appel à programme CEE soutenu par le ministère de la Transition écologique en 2020, permet de rechercher facilement des aides liées à la mobilité pour financer ses projets. La plateforme recense à la fois les aides nationales et territoriales.

<sup>7</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>8</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>9</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

## Prix d'un poids lourd

Source interrogée : transporteurs

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

## Consommation

Un tracteur fonctionnant au B100 consomme entre 2 et 6 % de plus qu'un tracteur équivalent fonctionnant au gazole. Les distributeurs de B100 prennent souvent en compte cette surconsommation dans leurs conditions tarifaires.

Les transporteurs sont conscients de cette surconsommation. Selon certains, cet inconvénient est néanmoins gommé par la cessation des vols de carburant (sur parking ou en interne) rarement chiffrée par les entreprises.

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

## 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. L'usage du B100, réservé aux flottes captives, limite cependant les transports en longue distance, mais ils restent possibles. Par exemple, un réservoir de 1 100 litres permet de réaliser environ 3 500 km, au terme desquels il sera nécessaire de procéder au ravitaillement sur site. 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

### La cuve de stockage

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>10</sup>**
- **Entretien-réparations pour tracteur en régional :               0,08650 €/km<sup>11</sup>**

<sup>10</sup> Sur la base : Longue distance ensemble articulé – Gazole – Décembre 2023

<sup>11</sup> Sur la base : Régional ensemble articulé – Gazole – Décembre 2023

## 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. 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>12</sup> est plus favorable pour le B100 (environ 60 % d'émissions en moins<sup>13</sup>). Il permet également de réduire les émissions de particules fines (- 80 %<sup>14</sup>).

### Parc de tracteurs B100 exclusif (B1) - TRM élargi<sup>15</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>16</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, le « succès commercial » des tracteurs B100 chez les transporteurs pour compte d'autrui se confirme, avec 495 immatriculations contre 480 en 2022.

---

<sup>12</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>13</sup> Source : distributeurs de B100

<sup>14</sup> Source : distributeurs de B100

<sup>15</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>16</sup> SDES – Rsvero

## 6. Fiches TCO<sup>17</sup>

Les fiches TCO présentées ci-après recensent les coûts d'exploitation 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 frais de déplacement (décembre 2023)
- 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.

---

<sup>17</sup> Le TCO (Total Cost of Ownership) désigne le coût global d'un bien ou d'un service tout au long de son cycle de vie



## 6.1. Ensemble articulé en longue distance

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

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>			
Détention 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 %

## Commentaires

Le prix du carburant B100 est inférieur à celui du gazole, mais ce gain s'annule par une surconsommation du tracteur B100 par rapport à un tracteur gazole. Le coût de l'énergie consommée est donc quasi équivalent pour les deux véhicules.

Malgré des coûts de maintenance plus élevés, le coût global d'un tracteur B100 exclusif demeure actuellement légèrement inférieur à celui d'un tracteur gazole équivalent, grâce au suramortissement appliqué sur le financement du véhicule (qui abaisse son coût de détention et donc le terme journalier). Ce coût global reste très proche sans le dispositif de suramortissement.

Grâce à cet avantage fiscal accordé par l'État, le coût d'exploitation d'un ensemble articulé B100 exclusif sera toujours inférieur à celui d'un tracteur gazole équivalent, quel que soit le kilométrage journalier réalisé par le véhicule.

Sans ce dernier, le terme journalier du véhicule B100 exclusif devient supérieur à celui d'un véhicule gazole équivalent. Le coût d'exploitation d'un ensemble articulé B100 exclusif n'est alors plus avantageux par rapport à celui d'un ensemble articulé gazole.

Quoi qu'il en soit, avec ou sans suramortissement, l'écart de coût de revient entre un ensemble articulé B100 exclusif et son équivalent gazole reste faible. Par exemple, pour un kilométrage journalier de 474 km/j<sup>18</sup> en transport longue distance, le coût de revient global avec suramortissement d'un ensemble articulé B100 exclusif sera inférieur de 0,7 % par rapport à son équivalent gazole, supérieur de 0,3 % sans suramortissement. En transport régional, pour un kilométrage journalier de 384 km/j<sup>19</sup>, le coût de revient global avec suramortissement d'un ensemble articulé B100 exclusif sera inférieur de 0,4 % par rapport à son équivalent gazole, supérieur de 0,6 % sans suramortissement.

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

AVANTAGES Véhicule B100 exclusif / véhicule gazole	INCONVÉNIENTS Véhicule B100 exclusif / véhicule gazole
Carburant moins cher	Surconsommation du véhicule
Véhicule moins cher <b>avec le dispositif de suramortissement</b> (non valable pour les véhicules rétrofités)	Flotte captive (impossibilité de s'approvisionner ailleurs que sur son site)
Crit'Air1	Crit'air2 au mieux
	Coûts de maintenance supérieurs (dont effet sur l'immobilisation du véhicule)

<sup>18</sup> CNR – Enquête longue distance 2023

<sup>19</sup> CNR – Enquête régional 2023