



## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>44356</b>	De <b>Mme Valérie Bazin-Malgras</b> ( Les Républicains - Aube )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transition écologique		<b>Ministère attributaire</b> > Transition écologique et cohésion des territoires
<b>Rubrique</b> > énergie et carburants	<b>Tête d'analyse</b> >Catégorisation du biocarburant B100 pour les certificats qualité de l'air	<b>Analyse</b> > Catégorisation du biocarburant B100 pour les certificats qualité de l'air.
Question publiée au JO le : <b>22/02/2022</b> Date de changement d'attribution : <b>21/05/2022</b> Question retirée le : <b>21/06/2022</b> (fin de mandat)		

### Texte de la question

Mme Valérie Bazin-Malgras attire l'attention de Mme la ministre de la transition écologique sur la catégorisation du biocarburant B100 pour les certificats qualité de l'air. Le B100 est un biocarburant compatible avec les motorisations diesel, destiné aux flottes captives de poids lourds de plus de 3,5 tonnes, qui comporte l'avantage de se substituer immédiatement au gazole, tout en restant miscible et réversible avec celui-ci. Il est 100 % renouvelable, 100 % biodégradable et représente une véritable alternative aux carburants fossiles pour une autonomie équivalente. Ce biocarburant permet de réduire d'au moins 60 % les émissions de CO2 et jusqu'à 80 % celle de particules fines et ultrafines. Il est non biotoxique, non ATEX et non classé ICPE. Ce biocarburant est également un produit agricole issu de la culture française de colza. Il est le fruit d'une filière agricole et industrielle française innovante d'excellence. Le B100 représente une opportunité importante pour décarboner le transport routier et améliorer la qualité de l'air. Les entreprises de BTP équipent également de plus en plus leur flotte de camions et d'engins au B100. Le B100 permet de réduire fortement l'empreinte carbone des flottes captives, sans avoir à investir dans de nouveaux véhicules. Pour autant, les véhicules roulant au B100 se voient actuellement attribuer une vignette Crit'Air 2 équivalente aux motorisation essence pour la norme Euro VI et diesel pour la norme Euro V. Ils ne peuvent donc pas accéder aux zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m). Cette classification se fait au mépris des avantages considérables que ce carburant apporte sur le plan environnemental. Les véhicules de la catégorie poids lourds, autobus et autocar circulant au moyen de carburant B100 pourraient prétendre à la vignette Crit'Air 1 qui concerne actuellement les véhicules circulant au gaz, hybrides rechargeables et avec une motorisation essence pour la norme Euro VI. L'option nouvelle « B100 exclusif » apporte désormais la garantie que seule l'utilisation de biocarburant renouvelable de type B100 est possible, empêchant toute utilisation de gazole. Ces innovations proposées par les constructeurs marquent leur confiance et leur soutien envers le B100 comme énergie alternative permettant d'améliorer le bilan carbone des véhicules et leur impact sur la qualité de l'air. Plusieurs constructeurs proposent désormais à la vente des véhicules « B100 exclusif ». On est donc en présence d'une offre concurrentielle saine. Surtout, la garantie d'un usage exclusif du B100 induit la substitution complète du gazole par ce biocarburant et donc un calcul facilité de ses performances environnementales. Il est temps de reconnaître à sa juste valeur le B100 qui représente une alternative économique et écologique. Aussi, elle aimerait savoir si le Gouvernement envisage d'améliorer la classification des véhicules poids lourds B100 irréversibles pour l'attribution des certificats qualité de l'air.

