

Gaz naturel pour véhicule

Le carburant GNV

En France, les poids lourds fonctionnant au gaz représentent au 1^{er} janvier 2020 moins de 1 % du parc total de poids lourds¹, mais la progression annuelle de leurs ventes est spectaculaire. En 2021, les poids lourds GNV sont en effet 10 fois plus nombreux qu'il y a cinq ans, selon les chiffres de l'Association française du gaz naturel véhicules².

À la fin du mois de novembre 2021, on décomptait ainsi 6 964 poids lourds roulant au GNV en France. Ce segment dépasse aujourd'hui 4 % de parts de marché dans les immatriculations de poids lourds³.

Cette dynamique est accompagnée par l'évolution du nombre de stations GNV publiques qui se développent sur le territoire : 238 stations publiques en service accessibles aux poids lourds en janvier 2022 ; environ 81 en projet d'ici 2023. Les trois quarts des stations ouvertes délivrent du gaz naturel comprimé (GNC). Du gaz naturel liquéfié (GNL) est proposé dans environ 28 % des stations. Pratiquement 70 % des stations proposent aujourd'hui du bioGNC. Le GNL n'existe pas encore en version « bio » en France, mais il existe un projet de liquéfaction de biométhane carburant avec une distribution en stations publiques et privées. Aux stations publiques existantes, s'ajoutent environ 133 stations privées.

Intéressés par les innovations technologiques sur des véhicules de plus en plus puissants et offrant une autonomie proche de celle des véhicules fonctionnant au gazole, de nombreux transporteurs testent aujourd'hui quelques véhicules au gaz sur un périmètre bien défini, d'autres ont fait un pari à long terme sur cette mutation et se sont engagés plus massivement.

Si la solution GNV apparaît aujourd'hui comme une alternative au gazole, elle reste émergente et encore marginale dans le TRM. Les transporteurs, souvent encouragés par leurs clients, souhaitent encore s'assurer de la crédibilité opérationnelle et économique de cette solution avant d'envisager des investissements plus lourds. Le nombre de points d'avitaillement, leur maillage et leur fonctionnement, le prix du carburant GNV qui a plus que doublé en un an, les contraintes de la réglementation environnementale obligent les professionnels à instruire toujours plus leurs choix et à arbitrer sur les différentes alternatives qui leur seront proposées (électricité, biocarburants, hydrogène, etc.).

Avec le coût du matériel, le carburant est sans doute le poste de coût que les transporteurs analysent le plus avant d'arrêter leur stratégie d'investissement. Si la fiscalité afférente au GNV, nettement plus avantageuse par rapport à celle du gazole avait été gelée jusqu'à cette année, sa trajectoire n'est aujourd'hui plus définie pour les années à venir. Ceci peut créer des incertitudes. L'augmentation du prix du carburant GNV à partir du troisième trimestre 2021, liée au redémarrage simultané des économies mondiales après la crise sanitaire, puis son explosion au 1^{er} trimestre 2022 avec la guerre en Ukraine, pose d'autant plus de questions que les transporteurs reconnaissent n'avoir que très peu de marge de manœuvre pour négocier les prix et leurs conditions d'indexation avec leurs fournisseurs de GNV.

Les prix de vente du carburant GNV sont établis par le fournisseur de gaz et souvent acceptés par le chargeur à l'initiative de l'opération. Ces contrats « tripartites » ne laissent finalement le choix au

¹ Source : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/le-parc-de-poids-lourds-en-circulation-est-stable-au-1er-janvier-2020>

² <https://gnv-grtgaz.opendatasoft.com/explore/?sort=modified>

³ Source : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/donnees-sur-les-immatriculations-des-vehicules>

transporteur que d'accepter ou non des conditions tarifaires scellées en amont. Sur ce plan, il existe une différence avec l'achat de gazole pour lequel le transporteur procède seul à une étude de marché et négocie son prix directement avec le distributeur.

Cette spécificité n'est pas sans conséquence. Les relations entre transporteurs et fournisseurs de gaz sont très majoritairement contractuelles, avec un prix du produit qui évolue dans ce cadre en fonction de formules paramétriques complexes, singulières, et fixées pour une durée comprise entre 2 et 5 ans. On peut aussi noter que ces formules sont souvent reprises dans le cadre de l'indexation du prix de transport entre les transporteurs et leurs clients.

De surcroît, ce prix de vente est en général conditionné à un engagement de volume souvent très ambitieux (et difficilement atteint par les entreprises, en raison de problèmes d'avitaillement).

Le Comité national routier, impliqué sur ce sujet depuis 2017, et dont l'une des missions principales est de fournir des études économiques utiles aux professionnels du transport, propose dans ce premier volet consacré au GNV **un ensemble d'informations portant sur le carburant GNV** (prix, avitaillement, fiscalité, etc.). Un deuxième volet portant sur le matériel (prix, aides, etc.) complète cette publication.

Un bon nombre de résultats communiqués dans ce document s'appuient sur une enquête que le CNR a menée en 2021 sur les coûts et conditions d'exploitation des ensembles articulés roulant au gaz naturel pour véhicules (GNV) et effectuant du transport routier de marchandises en 2019.

L'enquête s'est focalisée sur l'activité la plus représentative pour chaque type de GNV :

- TRM longue distance effectué au moyen d'ensembles articulés 44 tonnes roulant au GNL.
- TRM régional (incluant la distribution) effectué au moyen d'ensembles articulés 44 tonnes roulant au GNC.

Les résultats statistiques complets sur les coûts et conditions d'exploitation des poids lourds GNV sont disponibles sur le site internet du CNR dans les espaces suivants :

[Longue distance ensemble articulé - Gaz naturel liquéfié \(GNL\)](#)

[Régional ensemble articulé - Gaz naturel comprimé \(GNC\)](#)

Sommaire

1.	Éléments de définition.....	4
1.1.	Le gaz naturel liquéfié (GNL).....	4
1.2.	Le gaz naturel comprimé (GNC).....	4
1.3.	Facteurs d'émissions et Crit'Air	5
2.	Consommation et avitaillement en carburant GNV	6
3.	Les parties au contrat d'approvisionnement en carburant GNV	8
3.1.	Les fournisseurs de carburant GNV	8
3.2.	Les transporteurs... et leur clients (chargeurs)	8
3.3.	Le prix du carburant GNV.....	9
4.	Les indicateurs pertinents permettant le suivi du coût du carburant GNV pour un transporteur .	10
5.	Les relations commerciales entre le transporteur et son client.....	11
5.1.	Le prix de transport.....	11
5.2.	L'indexation du prix de transport en fonction de l'évolution du prix du carburant GNV	11
5.2.1.	La réglementation.....	11
5.2.2.	La pratique.....	12
6.	La fiscalité appliquée au carburant GNV	13
6.1.	Définition TICGN	13
6.2.	Taux applicable	13

1. Éléments de définition

Le gaz naturel véhicule (GNV) est du gaz naturel utilisé comme carburant. Il est composé à plus de 90 % de méthane (CH_4).

Le GNV se décline en deux types de carburant : le gaz naturel liquéfié (GNL) et le gaz naturel comprimé (GNC).

1.1. Le gaz naturel liquéfié (GNL)

Le gaz naturel liquéfié (GNL) est composé de gaz naturel (méthane) sous forme liquide, obtenue par refroidissement, nécessitant un maintien à une température de -163°C (à 1 bar). Le GNL est acheminé par camion-citerne à la station-service et est stocké dans un réservoir cryogénique. La liquéfaction réduit le volume par 600 par rapport au gaz naturel à une température normale.

Le GNL est particulièrement adapté aux poids lourds effectuant de longues distances avec une autonomie de 700 à 1 500 km. Contrairement aux réservoirs GNC, les réservoirs GNL sont équipés de sondes thermiques permettant au gaz de s'échapper par une soupape de décharge lorsque sa température s'élève. L'importance de ces fuites est aujourd'hui difficile à quantifier, mais peut avoir des conséquences sur la consommation dudit gaz. Elle dépend en partie de la météorologie lors de l'exploitation du véhicule (températures chaudes ou froides).

Actuellement, le GNL n'existe pas en version « bio » en France, mais il existe un projet de liquéfaction de biométhane carburant avec distribution en stations publiques et privées.

1.2. Le gaz naturel comprimé (GNC)

Le gaz naturel comprimé (GNC) est composé de gaz naturel (méthane) sous une forme comprimée entre 200 et 250 bars. La compression réduit le volume par 300 ou plus par rapport au gaz naturel à une pression normale. Le GNC s'adresse notamment aux poids lourds et offre une autonomie de 300 à 550 km.

Le GNC est acheminé via le réseau de gaz GRDF dans un réseau souterrain de canalisations qui alimente directement les stations-service. Il est en général issu des gisements fossiles de gaz naturel, mais peut aussi être obtenu par épuration du biogaz (biométhane). Dans ce dernier cas, il s'agira de bioGNC.

Le bioGNC

Le bioGNC (ou biométhane carburant) se différencie donc du GNL ou du GNC par son origine. Il est produit à partir de déchets organiques issus de l'industrie agroalimentaire, d'ordures ménagères ou encore de boues de stations d'épuration.

Le processus de méthanisation permet de les transformer en biogaz, qui est ensuite épuré pour générer du biométhane. Ce gaz d'origine renouvelable possède les mêmes propriétés énergétiques que le gaz naturel. Il est parfaitement miscible avec le GNV standard et peut donc être directement injecté dans le réseau de distribution pour être utilisé comme carburant à la pompe.

Le GNC et le bioGNC circulent dans les mêmes conduits. Il est donc impossible de les différencier à la pompe. Le producteur de biométhane (exploitant un méthaniseur) émet un Certificat de Garantie d'Origine (CGO) qui prouve que ce gaz est effectivement d'origine renouvelable. Pour cela, le producteur doit obtenir une certification officielle délivrée par un organisme agréé par l'État. Les Certificats de Garantie d'Origine sont transmis au consommateur final, ils prouvent que le gaz qu'il consomme correspond à une quantité de biométhane effectivement produite.

GRDF a été désignée par arrêté ministériel en 2018 pour créer et gérer le registre national des garanties d'origine, dans le cadre d'une délégation de service public d'une durée de 5 ans.

1.3. Facteurs d'émissions et Crit'Air

Facteurs d'émissions

Depuis le 1^{er} octobre 2013, les transporteurs sont légalement tenus de communiquer une information CO₂ puis « gaz à effet de serre » à leurs clients (cf. article D.1431-2 du code des transports).

Les facteurs d'émissions communiqués ci-dessous sont en CO₂ équivalent (CO₂e). Ils intègrent d'autres gaz à effet de serre que le CO₂, comme le méthane (CH₄), l'oxyde nitreux (N₂O), les hydrofluocarbures (HFC), les plus courants dans le secteur du transport. Ils comprennent les émissions lors des phases amont et de combustion de l'énergie considérée.

Référentiel des facteurs d'émission 2021

Gaz naturel liquéfié (GNL)	3,28 kgCO ₂ e/l
Gaz naturel comprimé (GNC)	2,96 kgCO ₂ e/l
Biométhane comprimé (bioGNC)	0,608 kgCO ₂ e/l

Source : Base carbone, version 20.1

Crit'Air

Parmi les 6 classes de certificats qualité de l'air (vignette écologique Crit'Air), les véhicules fonctionnant au gaz naturel sont identifiés dans la catégorie 1⁴, et ce quelle que soit la date de la première immatriculation. Cette classification leur donne la possibilité de circuler durablement dans les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) ou en cas de pic de pollution⁵ ; un avantage considéré comme essentiel pour les transporteurs ayant une activité de distribution urbaine importante.

⁴ Arrêté du 29 juin 2016 relatif aux modalités de délivrance et d'apposition des certificats qualité de l'air.

⁵ En l'état de la réglementation, il n'y a pas de restriction de circulation pour les véhicules Crit'Air 1.

2. Consommation et avitaillement en carburant GNV

Consommation et avitaillement en carburant GNV
Résultats 2019 - Enquête CNR réalisée en 2021

	GNL LD EA			GNC REG EA		
	Moyenne	Intervalle de confiance Borne inf. Borne sup.		Moyenne	Intervalle de confiance Borne inf. Borne sup.	
Consommation de carburant GNV aux 100 km (kg / 100km)	27,2	25,6 28,8		30,7	29,2 32,3	
Autonomie du véhicule (1 plein) (km)	927,5	794,5 1060,5		432,2	391,0 473,4	
Durée moyenne d'avitaillement pour 1 plein (min)	18,3	15,5 21,2		17,6	15,0 20,2	
Durée moyenne d'attente en station (min)	14,3	5,0 23,6		13,8	5,9 21,7	
Taux de disponibilité des stations gaz utilisées lors d'opérations pour le principal client (%)	90,2	82,7 97,6		94,2	89,6 98,8	
Nombre de stations gaz utilisables lors d'opérations pour le principal client	2,6	1,7 3,6		3,2	2,0 4,5	
Distance de la station gaz la plus proche de la base (km)	40,7	0,0 82,6		9,5	0,4 18,5	

Source : CNR

La consommation moyenne d'un ensemble articulé 44 tonnes, alimenté au GNL et effectuant de la longue distance, est de 27,2 kg/100 km ; celle d'un ensemble articulé GNC ayant une activité régionale est de 30,7 kg/100 km. Un écart de consommation existe également entre les véhicules gazole œuvrant sur ces périmètres respectifs. Cet écart est cependant plus marqué pour les véhicules GNV, en raison d'un fort tropisme de l'activité distribution (réputée consommatrice en carburant) pour les véhicules GNC.

Les différences entre les observations LD EA - GNL et le REG EA - GNC concernent surtout l'autonomie du véhicule. L'autonomie moyenne du tracteur GNL est plus de deux fois plus importante que celle d'un tracteur GNC.

Le temps d'attente en station et la durée d'avitaillement sont similaires pour les deux types de GNV.

Les caractéristiques des stations GNV (nombre de stations utilisables et taux de disponibilité) sont globalement peu dispersées et peu différenciées.

La distance de la station gaz la plus proche est logiquement plus importante pour les stations GNL, moins répandues sur le territoire.

On entend par taux de disponibilité, le pourcentage de stations utilisables dans le cadre d'une relation de transport. En moyenne, 1 station sur 10 n'est pas opérationnelle lors des transports effectués pour le client principal GNV, du fait principalement de dysfonctionnements techniques et de maintenance.

Le nombre de stations disponibles dans le cadre d'une opération de transport avec le client principal est très faible (environ 3 stations sur tout le parcours).

Facteurs d'équivalence gazole - GNV

Qu'il soit sous forme liquéfiée ou comprimé, le GNV est vendu au kilogramme. Il est considéré dans le secteur qu'un litre de gazole correspond à environ 1 kg de gaz en transport urbain, à 0,85 kg de gaz en transport interurbain, mais l'exercice des conversions et des équivalences reste compliqué et approximatif, car il dépend de nombreux facteurs (origine du gaz, température du produit, etc.).

Aspect pratique

Le plein est réalisé avec un pistolet ressemblant à celui utilisé pour le gazole.

Il faut décrocher le pistolet, le brancher sur l'embout, serrer la poignée et appuyer sur le bouton de démarrage. Le décompte des kilogrammes de gaz et du prix s'affichent sur la borne de distribution au fur et à mesure que le gaz est injecté dans le véhicule. Une fois le remplissage terminé, il faut pousser

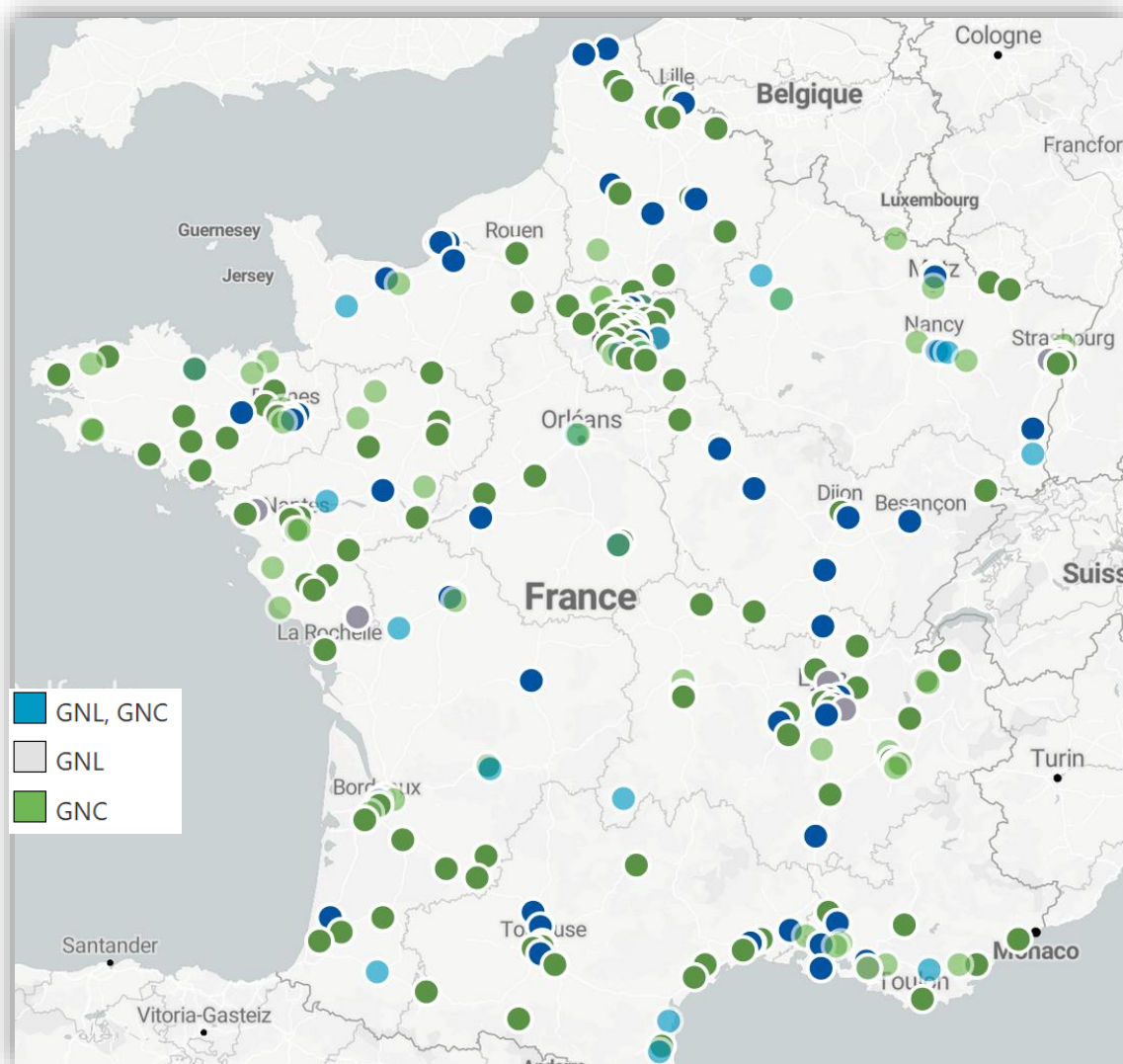
le cran d'arrêt vers l'arrière puis pousser légèrement le pistolet vers l'avant pour le détacher. Pour le remplissage du GNL (-161°C), une formation à la sécurité et des équipements particuliers (gants cryogéniques, vêtements longs, manches et pantalon longs, chaussures fermées, lunettes de protection) sont requis. Lors de cette opération, le gaz dégage en effet « des fumées » (givre de condensation) pouvant occasionner des brûlures et des risques de congélation.

Réseau d'avitaillement

En janvier 2022, on dénombre en France 238 stations publiques d'avitaillement GNV ouvertes aux poids lourds (dont 169 GNC, 160 en bioGNC et 66 GNL). Bien entendu, certaines stations peuvent distribuer à leurs clients plusieurs produits différents. 81 nouvelles stations GNV sont prévues d'ici janvier 2023.

À ces stations publiques, s'ajoutent environ 133 stations privées accessibles aux poids lourds (dont 30 détenues par des entreprises de TRM). Dans le cadre de l'enquête menée par le CNR en 2021, il apparaît que le nombre de transporteurs possédant une station GNV est faible (entre 10 et 15 %). En comparaison, 80 % des entreprises interrogées lors des enquêtes Longue distance et Régional ensembles articulés sont équipées en cuves de gazole. L'installation d'une station interne GNV nécessite des investissements importants, difficilement rentabilisables pour une entreprise qui exploite peu de tracteurs GNV (profil majoritaire actuellement).

Réseau des stations GNV publiques en service – Mise à jour - février 2022



Source : GRDF

3. Les parties au contrat d'approvisionnement en carburant GNV

Selon les résultats de l'enquête menée par le CNR en 2021, dans 85 % des cas, le prix du gaz naturel est contractualisé entre un (ou plusieurs fournisseurs de gaz) et un transporteur. Dans une très grande proportion, le chargeur (client du transporteur) s'invite au contrat ou mieux en est à l'initiative. Cette pratique, laissant entrer le chargeur dans le jeu des négociations sur l'approvisionnement en carburant, est très éloignée de celle observée dans le cadre des achats de gazole, dans lesquelles le transporteur procède seul à une étude de marché et négocie son prix d'achat directement avec un distributeur qu'il peut changer d'un mois à l'autre.

Les tarifs négociés renvoient souvent à conditions commerciales que le transporteur maîtrise mal, voire ignore parfois. Elles peuvent porter sur la durée et la forme de l'engagement entre le transporteur et le fournisseur de gaz, l'engagement de volume de gaz que devra consommer le transporteur sous peine de pénalités, etc.

Le prix de vente du carburant GNV évoluera ensuite au gré d'une formule paramétrique spécifique à chaque fournisseur, souvent élaborée selon ses propres termes, et opaque pour les transporteurs, parties au contrat. On peut noter que ces mêmes fournisseurs de gaz n'utiliseront d'ailleurs pas forcément les mêmes indicateurs ni les mêmes pondérations pour construire leurs formules et procéder à leurs réajustements de prix.

3.1. Les fournisseurs de carburant GNV

Dans le cadre de l'ouverture du marché du gaz impulsée par l'Union européenne, les tarifs réglementés réservés aux professionnels ont disparu. Depuis 2014, les clients peuvent se tourner vers des fournisseurs de gaz naturel de leur choix, autres qu'Engie.

Liste non exhaustive des principaux opérateurs de stations GNV, GNL et GNC en France

Agribiométhane Carburant, AS24, Air Liquide, Avia, Axégaz, Bretagne GNV Mobilité, DEFA, Endesa, GasNatural Fenosa, Gazprom, Gaz'Up, GN Drive, GNVERT, Go GNC, LIGER, Naturgy, Picoty, PitPoint, Primagaz, Proviridis, Romac Fuels, SEVEN, Shell, Total, Vendée GNV.

3.2. Les transporteurs... et leurs clients (chargeurs)

Les transporteurs exploitant des véhicules GNV souscrivent à des contrats d'approvisionnement en GNV auprès d'un ou plusieurs fournisseurs de gaz qu'ils auront choisis ou que leurs clients (essentiellement dans le secteur de la grande distribution) auront choisis pour eux.

Aux conditions souscrites, les transporteurs pourront s'approvisionner en carburant GNV, en se rendant directement dans la ou les station(s) distributrice(s) avec une carte d'abonné. 60 % de ces stations sont accessibles avec une simple carte bancaire, environ 10 % permettent un paiement en cash.

Contrat d'approvisionnement en carburant GNV

Résultats 2019 - Enquête CNR réalisée en 2021

	GNL LD EA % d'entreprises interrogées	GNC REG EA % d'entreprises interrogées
Entreprises possédant au moins un contrat avec un fournisseur de gaz	85	84,6
Entreprises ne possédant pas de contrat avec un fournisseur de gaz	15	15,4
Total	100	100

Source : CNR

3.3. Le prix du carburant GNV

Côté fournisseurs de gaz, la détermination des prix de vente du carburant GNV est libre. Elle repose grosso modo sur les mêmes critères que les anciens tarifs réglementés :

- Coûts d'approvisionnement en gaz naturel (indexés sur les cours des produits pétroliers, sur le PEG, etc.)
- Coûts d'utilisation des réseaux de transport (anciennement fixés par la Commission de régulation de l'énergie)
- Coûts des stockages (anciennement pour répondre à la saisonnalité des consommations selon les prix proposés par les deux opérateurs de stockage GDF Suez et TIGF, filiale de Total)
- Coûts d'utilisation des réseaux de distribution (anciennement fixés par la Commission de régulation de l'énergie)
- Coûts de commercialisation (anciennement dépendant de l'organisation du fournisseur)

Côté transporteur (et/ou chargeur impliqué), dans la phase de négociation contractuelle avec le fournisseur de gaz, pourront bien entendu être évoqués les facteurs intrinsèques cités ci-dessus, mais la marge de manœuvre résidera essentiellement dans l'expression des conditions commerciales suivantes :

- La durée (entre 2 et 5 ans) et la forme d'engagement du transporteur
- L'engagement ou non de volume de consommation minimale annuelle, avec application ou non de pénalité si inférieure
- La formule permettant de faire évoluer le prix du gaz (choix des indicateurs, des pondérations, etc.). Par exemple, le transporteur pourra souscrire avec le fournisseur de gaz :
 - Une formule à prix fixe durant une période donnée afin de se protéger des hausses de prix de marché
 - Une formule indexée ; dans ce cas le prix évolue en fonction de l'évolution d'indices choisis par l'opérateur : coût de la matière première (PEG, Brent, etc.), acheminement, maintenance de la station, coûts de structure, etc.
 - Une formule indexée avec plafond ; dans ce cas l'objectif est d'éliminer un risque trop important de fluctuation de prix grâce à un prix plafonné

L'enquête réalisée par le CNR en 2021 auprès des entreprises exploitant des poids lourds GNV a fait ressortir de nombreux enseignements liés aux caractéristiques du prix d'achat du carburant GNV par les transporteurs par rapport à celles du gazole. En raison certainement des conditions contractuelles décrites ci-dessus, pouvant se révéler très hétérogènes, il ressort que le prix d'achat du carburant GNV est significativement plus dispersé que le prix d'achat du gazole.

4. Les indicateurs pertinents permettant le suivi du coût du carburant GNV pour un transporteur

- **Indice CNR carburant GNV** : cet indice publié par le CNR depuis le mois de décembre 2020 décrit les évolutions mensuelles du prix moyen du Gaz Naturel Véhicules acheté par les entreprises françaises de transport routier de marchandises (TRM) dans le cadre de contrats d'approvisionnement. Les prix hors TVA relevés incluent la TICGN supportée par les transporteurs.
L'indice regroupe aujourd'hui trois produits, le GNL, le GNC et le bioGNC, leurs prix moyens étant pondérés par le poids relatif de chaque produit dans les ventes de carburants routiers de l'année précédente.
- **Prix PEG mensuel** : le prix PEG mensuel publié gratuitement sur le site du CNR correspond au « PEG Monthly index €/MWh » produit par la société EEX.
Il équivaut à la moyenne de tous les prix de règlements quotidiens des contrats à terme sur le gaz naturel du mois considéré et reflète sa valeur de marché.
Le PEG, ou Point d'échange Gaz, est la zone d'échange entre les fournisseurs de gaz naturel et le gestionnaire de réseau de transport du gaz. Ce point d'échange permet de faire le lien entre l'offre et la demande de gaz (marché de gros) et régule le volume entrant dans le réseau par rapport au volume injecté dans les réseaux de distribution (équilibre du réseau).
- Certains fournisseurs de gaz communiquent les prix de vente de leurs produits directement sur leur site internet, rarement des séries chronologiques

5. Les relations commerciales entre le transporteur et son client

5.1. Le prix de transport

Les questions liées aux relations commerciales avec le client principal du transporteur font émerger des comportements différents de ceux observés généralement sur le TRM effectué avec des véhicules gazole, en matière de prix pratiqués et d'indexation carburant (moins fréquente). Bien entendu, le prix de transport négocié et pratiqué n'est pas exclusivement en rapport avec le type de carburant utilisé, mais aussi avec d'autres coûts spécifiques au GNV, comme le coût d'acquisition du matériel, la maintenance des véhicules, etc. Mais surtout, s'il est vrai que le prix de transport répond encore à une certaine logique opérationnelle des coûts d'exploitation, il reste évident que cette logique n'est pas la seule, le niveau de prix obéissant à des logiques de marchés ou encore de contraintes réglementaires, totalement indépendantes du coût de revient.

D'ailleurs, selon les résultats de l'enquête qu'a menée le CNR en 2021 auprès des entreprises exploitant des poids lourds GNV, une grande majorité des transporteurs ayant choisi de se lancer dans l'aventure l'ont fait par stratégie environnementale ou tout simplement pour se positionner les premiers sur ce marché. Récompensés par cette logique, en 2019, 60 % des transporteurs parvenaient à négocier un prix supérieur avec leur client principal pour un transport longue distance effectué avec un véhicule GNL plutôt qu'avec un véhicule équivalent gazole. Ce n'était pas toujours le cas pour les entreprises effectuant du transport régional avec un véhicule GNC. Seulement 40 % de ces dernières parvenaient à négocier un prix supérieur.

Depuis fin 2021, les transporteurs peinent à répercuter la flambée du prix du carburant GNV sur leurs prix de transport. Les chargeurs, surpris par cette augmentation violente, ne jouent pas toujours le jeu. Une indexation du prix de transport n'a, de surcroît, pas toujours été mise en place au départ. Avec la guerre en Ukraine qui a débuté fin février 2022 et la hausse du prix du carburant qui s'en est suivie, la situation s'est encore empirée et certains transporteurs ont été contraints de mettre leurs flottes GNV à l'arrêt, et de les remplacer par d'autres motorisations.

5.2. L'indexation du prix de transport en fonction de l'évolution du prix du carburant GNV

5.2.1. La réglementation

Cas 1 : l'indexation est prévue dans un contrat entre le transporteur et son client

L'article L3222-1 du code des transports traite des cas où des dispositions contractuelles sont définies entre les parties. Le texte ne mentionne pas la source d'énergie du véhicule et utilise le terme générique « carburant ». Le GNV est un carburant. La loi de transition énergétique y fait référence, s'y adosse une TICPE, etc. On ne voit donc pas d'obstacle à l'application de cet article avec du carburant GNV.

Cas 2 : l'indexation n'est pas prévue dans le contrat entre le transporteur et son client

L'article L3222-2 du code des transports prévoit le cas où l'indexation n'est pas prévue dans un contrat. « À défaut de stipulations contractuelles identifiant les charges de carburant dans les conditions définies au I de l'article L. 3222-1, celles-ci sont déterminées, au jour de la commande de transport, etc.) ». Pour construire sa formule, la loi du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, à une époque où les véhicules alimentés GNV étaient inexistant, faisait référence « au prix du gazole publié par le Comité national routier et à la part des charges de carburant dans le prix du transport, telle

qu'établie dans les indices synthétiques du Comité national routier ». L'objectif de la loi était alors de protéger les transporteurs des variations du prix du carburant et donc du gazole qui était le carburant dominant. Les carburants se sont aujourd'hui diversifiés, mais on peut supposer que l'esprit de la loi est resté le même : permettre au transporteur de réviser de plein droit leur prix du transport initialement convenu en appliquant aux charges de carburant leur variation sur la période allant de la date de la commande de l'opération de transport à la date de réalisation.

5.2.2. La pratique

Selon l'étude statistique menée par le CNR en 2021, les transporteurs réajustent leurs prix de transport en fonction des variations du prix du carburant GNV dans 6 cas sur 10 pour l'échantillon « Longue distance ensemble articulé - Gaz naturel liquéfié (GNL) » et dans 8 cas sur 10 pour l'échantillon « Régional ensemble articulé - Gaz naturel comprimé (GNC) ». On peut noter que ce taux de pratique est nettement inférieur à celui observé pour les prix de transport avec véhicules gazole (supérieur à 95 % en Longue distance et Régional ensembles articulés).

Dans ce cadre, l'indicateur d'évolution des prix du carburant le plus utilisé n'est pas un indicateur GNV, mais fait encore référence au gazole (44 % en GNL).

Pour rappel, le CNR produit depuis décembre 2020 un indicateur mensuel d'évolution du prix carburant GNV acheté par les entreprises de transport routier de marchandises. Cet indicateur est aujourd'hui utilisé dans 20 % des cas.

6. La fiscalité appliquée au carburant GNV

6.1. Définition TICGN

La taxe intérieure de consommation du gaz naturel (TICGN) est une taxe portant spécifiquement sur le gaz naturel. Collectée par les fournisseurs de gaz, elle est ensuite reversée aux services douaniers.

Depuis le 1er janvier 2020, à des fins d'harmonisation, les régimes fiscaux du gaz naturel pour l'usage carburant et l'usage combustible sont soumis à la même taxe : la TICGN (Taxe Intérieure de Consommation sur le Gaz Naturel). Pour rappel, le gaz destiné à être utilisé comme carburant était en 2019 soumis à la TICPE (Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Énergétiques).

6.2. Taux applicable

Le taux applicable au gaz naturel à usage de carburant est défini à l'article 266 quinquies du code des Douanes. Il s'élevait à 5,23 € par MWh en 2021. Ce taux reste stable en 2022, l'objectif de l'État étant d'encourager la dynamique de développement à court terme de la filière des véhicules industriels GNV.

Pour convertir ce taux en €/kg, les fournisseurs de gaz utilisent la masse volumique du gaz naturel comprimé (GNC) qui varie entre 0,75 kg/m³ et 0,83 kg/m³ selon l'origine du gaz et le PCS du GNC qui varie lui-même selon sa composition entre 10,33 et 12,22 kWh/m³. Ces éléments de mesurage et de conversion sont fournis par la Direction générale des Douanes.

La TICGN du GNV convertie en €/kg avoisine 0,077 €/kg en 2021 et 2022.

À titre de comparaison, ce taux est aujourd'hui environ 8 fois inférieur à celui appliqué au gazole et 6 fois inférieur à celui appliqué au gazole professionnel.

À ce jour, il n'existe pas de distinction de fiscalité entre GNV et bioGNV.

Il n'existe pas non plus de mécanisme de remboursement partiel de la TICGN pour le GNV.