

FALAIZE
ÉNERGIES ALTERNATIVES
FIOUL83

TRANSPORTEURS

3e DISTRIBUTEUR NATIONAL DE

B 100

HALL 1 Stand C 025

SOLUTRANS LE MAG

18-22 NOVEMBRE • 2025 • LYON-EUREXPO

truckonline

Hall 1 – E041



Patrick Cholton, Président de Solutrans.

Quelle nocturne hier soir ! Pour la première fois, SOLUTRANS est resté ouvert jusqu'à 22 heures pour prolonger l'ambiance, les rencontres, les partages. Il y avait de l'animation sur les stands et la Place des Lumières avait pris un visage particulièrement convivial ! Détendus, souriants mais concentrés, nous abordons cette quatrième journée de salon avec plusieurs idées en tête. Tout d'abord, la filière se décarbone, le passage à l'électrique implique de mettre les bouchées doubles sur les infrastructures : c'est le sens de notre conférence « La recharge, enjeu incontournable pour l'électrique » (11h00 ce matin sur L'Agora SOLUTRANS).

La filière s'organise aussi pour construire et utiliser plus 'durable'. La conférence sur toutes les formes de retrofit, hier sur L'Agora SOLUTRANS, a été passionnante, l'ensemble des acteurs, constructeurs, carrossiers, équipementiers, professionnels des pièces de rechange,

étant en capacité de 'faire durer' beaucoup plus longtemps les outils du transport routier.

La digitalisation et l'IA doivent être bien comprises

La filière se digitalise énormément et intègre désormais l'IA -c'est le sens de l'histoire. Une démonstration a eu lieu hier, montrant que sur nombre de tâches répétitives, l'IA sera une aide précieuse -même s'il faut toujours rester prudents et éviter toute naïveté. La FFC est en partenariat avec DJTAL, spécialiste de l'intégration IA, présent sur notre stand. La digitalisation implique également une stratégie solide de cybersécurité : c'est le sens de la conférence dédiée à ce sujet (10h00 sur L'Agora SOLUTRANS). Découvrez avec nous tous ces sujets d'avenir sur les allées de nos six halls : excellente journée à vous tous ! ♦

VU SUR LE SALON : LE TRACKED & TRUSTED EUROPEAN HVO TOUR FAIT ÉTAPE À SOLUTRANS

Patrick CHOLTON, Président de SOLUTRANS, et Didier DUGRAND, Délégué Général de la FFC, ont accueilli les équipes de SP3H, venus faire étape sur le Salon pour présenter le HVO TOUR.

Ce projet européen vise à démontrer, à travers un tour transfrontalier de quatre semaines, que la traçabilité embarquée des carburants renouvelables contribue à la décarbonation du transport.

SP3H, spécialiste français des capteurs optiques intelligents, a développé une solution d'analyse des structures moléculaires des fluides, permettant une surveillance en temps réel de la qualité des carburants et des fluides.

Le Tracked & Trusted European HVO Tour, en collaboration avec Electro Maintenance et avec le soutien de Stellantis Pro One, est une tournée composée de deux véhicules utilitaires légers, équipés de la technologie FluidBOX / H3Tech. Tout au long de leurs 15 000 km de voyage, ils transmettront des données de traçabilité en temps réel. Dans le cadre des réglementations européennes (CAFE, CSRD Scope 3, RED III), cette approche permet de certifier l'utilisation effective de carburants neutres en carbone (CNF) et d'en rendre compte de manière transparente et mesurable. ♦



Le HVO Tour et l'équipe de SP3H font un break sur SOLUTRANS, accueillis par Patrick Cholton, président du salon.

Pour réussir votre transition énergétique

CHAQUE ACTION COMPTE.

Nicolas, Responsable Groupements et Partenariats AS 24 France

Comptez sur nous.

- ▶ Ouvert 24h/24 et 7j/7 incluant une assistance en 16 langues
- ▶ Une présence locale et un accompagnement personnalisé à la transition énergétique
- ▶ L'accès à un réseau européen proposant du GNV, à travers le bioGNC et le GNL, du biocarburant HVO100 et de la recharge électrique en énergies bas carbone
- ▶ Vos opérations valorisées grâce au dispositif des CEE

AS24.com

L'énergie est notre avenir, économisons-la !

SOLUTRANS

NOTRE STAND : Hall 5 B 046

AS24

TotalEnergies

Kia PV5 Cargo.

Élu Véhicule Utilitaire de l'Année.

Kia France 383915295 RCS Nanterre



Movement that inspires ⁽¹⁾



L'efficacité à chaque mouvement. Découvrez Kia PV5 Cargo, le tout nouvel utilitaire 100% électrique qui offre jusqu'à 416 km d'autonomie. Profitez de son volume de chargement généreux allant jusqu'à 4.4 m³ et de son seuil de chargement très bas de 419 mm permettant de faciliter vos missions. Grâce aux prises V2L, branchez des outils portatifs pour accomplir vos tâches, où que vous soyez et à tout moment.

Consommations mixtes de Kia PV5 Cargo : 19,1 kWh/100 km.

Modèle présenté : Kia PV5 Cargo Plus L2H1 - Batterie L (71,2 kWh) 120 kW (163ch) 100% électrique avec peinture métallisée. *Garantie 7 ans ou 150 000 km (1^{er} des deux termes échu) valable pour tous les modèles Kia en France métropolitaine et Corse (hors DOM-TOM) et dans tous les Etats membres de l'UE (Norvège, Islande, Gibraltar, Monaco, Andorre et Suisse inclus) sous réserve du respect du plan d'entretien défini par le constructeur et présenté dans le manuel utilisateur. (1) Movement that inspires = du mouvement vient l'inspiration. Les marques citées appartiennent à leurs propriétaires respectifs.



Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

« Et si on parlait
réponse aux besoins
des transporteurs ? »



YAËL PENNATHAN, DG DE BNP PARIBAS ARTEGY

Comment évoluent les modes de financement des poids lourds en 2025, en France, selon Artegy ?

En 2025, moins de 10 % des VI recourent à la location longue durée (LLD), mais la tendance s'accélère face aux enjeux énergétiques, favorisée par les incitations fiscales. La LLD, en absorbant les risques technologiques, facilite la transition énergétique des flottes. Avec notre réseau de 3 000 partenaires, BNP Paribas, loueur multimarques et multiénergies, propose une gestion flexible (kilométrage, durée) et un coût de détention fixe, offrant visibilité et sécurité. Notre expertise permet d'optimiser le TCO, de négocier la maintenance et d'adapter les véhicules aux usages spécifiques (hydrocureurs, BOM...). Notre organisation limite l'immobilisation des véhicules grâce à 5 plateaux techniques et une sélection rigoureuse des professionnels de la maintenance, réduisant les délais et garantissant la qualité. C'est une approche sur mesure, qui combine le consulting et l'opérationnel. En d'autres termes : et si on parlait réponse aux besoins des transporteurs ?

Quels conseils donner aux transporteurs pour le financement d'un véhicule industriel électrique à batterie ?

Face à la transition énergétique, coûteuse mais inéluctable, la LLD s'impose comme la solution idéale pour les flottes. Le basculement vers l'électrique, déjà adopté pour les VP et VUL, devient stratégique. En tant que loueur, nous assumons le risque des valeurs résiduelles, encore incertaines, et conseillons les clients sur les infrastructures de recharge, le matériel et le financement. Le TCO, clé du choix, repose sur l'énergie : l'électricité reste moins chère que le diesel. Les contrats s'allongent (7 ans sont recommandés) pour maximiser les économies, ce qui bouscule les habitudes (3-4 ans auparavant). Un changement culturel, alors que l'électrique ne représente que 2 % des immatriculations.

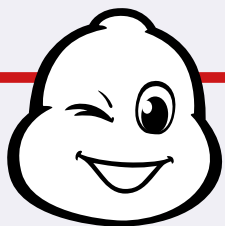
Faut-il attendre une baisse du TCO pour passer à la LLD en véhicules électriques ?

Le TCO reste plus élevé pour les véhicules industriels électriques que pour le thermique, mais pour les VUL, celui-ci est équivalent. La transition énergétique s'impose comme une stratégie d'entreprise, liée à la RSE et aux enjeux futurs. Les aides CEE, qui s'élèvent jusqu'à 53 000 € pour un tracteur routier, sont valables jusqu'en 2030, avec une bonification majeure jusqu'à fin 2026. Cette fenêtre est à saisir avant 2027, alliant pragmatisme et vision long terme. ◆

LES CERTIFICATS D'ÉCONOMIES D'ÉNERGIE

Depuis janvier dernier, les entreprises peuvent bénéficier d'aides exclusives -via les Certificats d'Économies d'Énergie (CEE)- pour l'achat ou la location de camions électriques (arrêté du 31 décembre 2024, portant création de la fiche CEE TRA-EQ-129). Les CEE, financés par les fournisseurs d'énergie, offrent des bonifications allant jusqu'à 53 000 € pour un poids lourd

de 26 tonnes ou un tracteur routier, et 35 000 € pour un porteur de 19 tonnes. Les montants varient selon le type de véhicule et la taille du parc. Pour en profiter, les entreprises doivent obtenir l'accord préalable d'un fournisseur d'énergie avant toute commande. Ce dispositif, valable jusqu'à fin 2026, vise à accélérer la transition écologique des flottes professionnelles sans peser sur les finances publiques. ◆



LE CLIN D'ŒIL DE BIBENDUM

Une conférence très suivie hier après-midi sur l'Agora SOLUTRANS : « Quelles opportunités à saisir pour le monde du transport, face aux enjeux économiques, sociaux et environnementaux actuels ? ». Organisée par Michelin, celle-ci a réuni Eric Heyer (*), économiste, et Laure Jaubert (**), directrice de la Prospective Michelin, pour éclairer les grands déterminants qui influencent les stratégies des acteurs du transport, aujourd'hui et ces prochaines années.

Trois thématiques-phares ont été développées :

1. À quoi s'attendre ces prochains mois ? L'Europe, coincée entre les blocs américain et chinois, affronte un climat économique incertain. La France, entre risque d'inflation persistante et austérité budgétaire, contraste avec l'Allemagne, qui relance son économie. La fiscalité carbone pourrait redessiner les règles du jeu, tandis que l'Europe cherche sa place dans ce nouvel équilibre mondial.

2. Les grands moteurs du transport d'ici 2040. Quatre tendances se dessinent : la demande boostée par le digital et l'économie circulaire, la transition écologique, la quête d'efficacité (automatisation des entrepôts, connectivité), et la robustesse des supply chain.

3. Transition énergétique et emploi : quelles solutions ? Pas de solution unique : hybride, électrique, hydrogène... Chaque flotte doit adapter ses choix à ses besoins. Le recrutement des collaborateurs reste un défi : après les aides post-Covid, le marché se régule douloureusement. En France, 100 000 emplois pourraient disparaître en 2025, 65 000 en 2026 selon l'OFCE. Les nouvelles générations, redéfinissent les attentes en matière d'emploi. ◆



(*) Eric Heyer dirige le département analyses et prévisions de l'OFCE (Observatoire français des conjonctures économiques).

(**) Dirigée par Laure Jaubert, la direction de la prospective joue rôle d'éclairer du futur au sein du groupe Michelin.

Pollard

PUMPS

CONCEPTEUR ET FABRICANT DE POMPES VOLUMÉTRIQUES

Notre gamme de pompes destinées
au chargement et déchargement
de citernes s'agrandit.

Venez découvrir les nouveautés :

HALL 2 STAND B 045

- PC25 : 25m³/h
- TPL15 : 120 L/min
- TPL40 : 80m³/h



**CHEZ POLLARD,
ÇA DÉPÔTE !**

DAF, NOUVELLE STAR ITOY 2026, AU PARADIS

La soirée de gala de SOLUTRANS a tenu, mercredi soir, toutes ses promesses. Si le show du Paradis Latin a impressionné et ravi les 1 600 invités par son extraordinaire qualité et sa beauté visuelle (show orchestré par Kamel Ouali), c'est DAF qui restera la nouvelle star, vainqueur de l'International Truck Of the Year (ITOY). L'électrification a conquis les jurés du prestigieux prix, décerné pendant le dîner de Gala. Une victoire pour deux camions lauréats : les DAF XD et XF Electric, emblématiques de la famille

NGD de DAF, qui s'imposent comme une gamme complète grâce à leurs motorisations électriques adaptées à divers tonnages et silhouettes. Le jury, composé de 23 journalistes spécialisés en véhicules utilitaires issus de toute l'Europe, a salué ces camions pour leur efficacité énergétique exceptionnelle, leur chaîne cinématique à la fois puissante et raffinée, et leur architecture technique avancée. Les modèles XD et XF Electric se distinguent par leur longue autonomie, leur technologie de batterie LFP (Lithium Fer Phosphate) performante, et un confort inégalé pour les conducteurs.

Une chaîne cinématique proche de la perfection

Florian Engel, président du jury, a souligné que lors des essais, les membres ont été impressionnés par la perfection des chaînes

cinématiques et des changements de rapport quasi imperceptibles. Le concept modulaire de ces camions, offrant une large gamme de configurations de batteries et d'essieux, procure une flexibilité inégalée aux opérateurs. Les DAF XD et XF Electric partagent des batteries Lithium-ion LFP à refroidissement liquide, fournies par le géant chinois CATL. La sécurité n'a pas été négligée : chaque pack de batterie est équipé d'un boîtier relais, et des coupe-circuits sont accessibles latéralement ou à l'avant pour les services de secours. En cas de choc frontal, un dispositif de coupure mécanique automatique se déclenche, relié au système de sécurité passive de cabine DAF ProCaDis. Enfin, les XD et XF Electric partagent un empattement de 3 900 mm et sont entièrement produits dans les usines DAF et Leyland DAF, garantissant une qualité de fabrication irréprochable. ◆

Kamel Ouali, chorégraphe historique de la Star Academy, orchestre le show du Paradis Latin.



La gamme XD et XF remporte l'ITOY, plébiscitée par les 23 membres du Jury pour la grande maturité des solutions technologiques et en particulier l'extrême cohérence de la chaîne cinématique.



SOLUTRANS
18 - 22 NOV - 2025 - HALL 3 B 076

SOLUTRANS 2025
18 - 22 NOVEMBRE 2025 | HALL 3 B 076
➡ VENEZ NOUS RENDRE VISITE

SOLUTRANS 2025 : Façonner l'avenir du transport commercial

Gardner Denver
TRANSPORT SOLUTIONS

XK18 PAM, SC200, TR20, PACK 5 : Optimisez vos transports.
TX01 : Mobilité électrique pour un avenir plus propre.
TV01 compact : Idéal pour l'intégration électrique.
HYDRAPAK, GD175 & pompes modernes : Solutions avancées de pompage.

GH RAND

SV150, CG600 Light, CS580 & CS1050 IC2 : Dépotage performant et sécurisé.

hibon

VTB820 & TS10 : Soufflantes robustes pour vidange et transport vrac.

TOD0

TOD0 II, TOD0-Matic, NGX Breakaway & TOD0 Nozzles : Transfert de fluide sûr et précis.

MICHELIN



ONCall



MICHELIN ONCALL : LE SERVICE DÉPANNAGE PNEUMATIQUE POUR POIDS LOURDS PARTOUT EN EUROPE !



2H40⁽¹⁾
D'IMMOBILISATION



24H/24 - 7J/7
365 JOURS/AN



**88% TAUX DE
SATISFACTION⁽²⁾**



24
LANGUES PARLÉES



34
PAYS



3 300
PARTENAIRES SERVICES



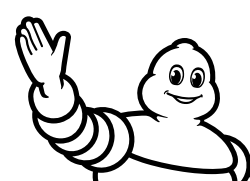
TOUTES LES MARQUES
DE PNEUMATIQUES

⁽¹⁾ 2022, durée moyenne d'immobilisation en Europe avec Michelin ONCall.

⁽²⁾ Satisfaction des clients ONCall 2021.

RENDEZ-VOUS HALL 3 STAND B080

**POUR DÉCOUVRIR TOUTES LES SOLUTIONS
MICHELIN AU COEUR DE SOLUTRANS !**



MICHELIN



Le dîner de gala a réuni 1 600 personnes, un record dans l'histoire de SOLUTRANS.

LES AUTRES PRIX INTERNATIONAUX

- **Bosch remporte le Prix Truck Innovation 2026** pour son Service d'Avertissement des Risques Routiers, une technologie connectée qui utilise les données des véhicules en temps réel pour alerter les conducteurs des dangers potentiels sur la route.
- **Le Kia PV5 a été élu Véhicule Utilitaire International de l'Année 2026.** Il s'agit d'un concept de fourgon modulaire entièrement électrique, appartenant à la nouvelle gamme PBV (Platform Beyond Vehicle) du constructeur sud-coréen. Il est construit sur une plateforme dédiée de type skateboard pour véhicules électriques, appelée E-GMP.S.
- Le prix du Pick-up de l'année 2026 a été attribué au **Ford Ranger PHEV**.



Benoît Tangy, président de la branche VI de la CSIAM et président de Scania France, est l'homme de la Filière 2025.



Bosch remporte le prix international Truck Innovation pour son service d'avertissement des risques routiers.



Le Ford Pick-up Ranger PHEV reçoit le prix international du Pick-up-of the Year 2026.



Kia PV5 remporte le prix international du Véhicule Utilitaire 2026.

we think transport

Train roulant intelligent et communicant iC Plus de BPW

Les marques du groupe BPW :

www.bpwfrance.fr

A découvrir sur le stand BPW
Hall 4 Stand E082

LES CONFERENCES ET RENDEZ-VOUS

AUJOURD'HUI VENDREDI 21 NOVEMBRE

11h00 - 12h00 : Conférence : Les enjeux du pneumatique éco-responsable (avec le Syndicat du Pneu). Depuis les années 90, le pneu s'est résolument engagé dans une voie éco-responsable en intégrant ces impératifs dans sa fabrication, son utilisation et son recyclage. Les manufacturiers se sont lancés dans une extraordinaire compétition technologique pour que le pneu soit neutre à l'horizon 2050. Des experts de haut niveau démontrent l'impact de ces innovations sur la vie d'un pneu.

Intervenants : Cyrille ROGET, Directeur de la Communication Technique et Scientifique MICHELIN ; Islem BELKOUS, Directeur Economie, développement durable et relations extérieures ELANOVA ; François CHANUDET, Directeur ATLANTIQUE BRETAGNE RECHAPAGE/Directeur ATLANTIQUE BRETAGNE RECHAPAGE ; Mathieu CHARDIN, Directeur Général ALIAPUR.

14h00 - 15h00 : Conférence : la recharge, l'enjeu incontournable pour l'Électrique. Si la technologie des utilitaires et camions

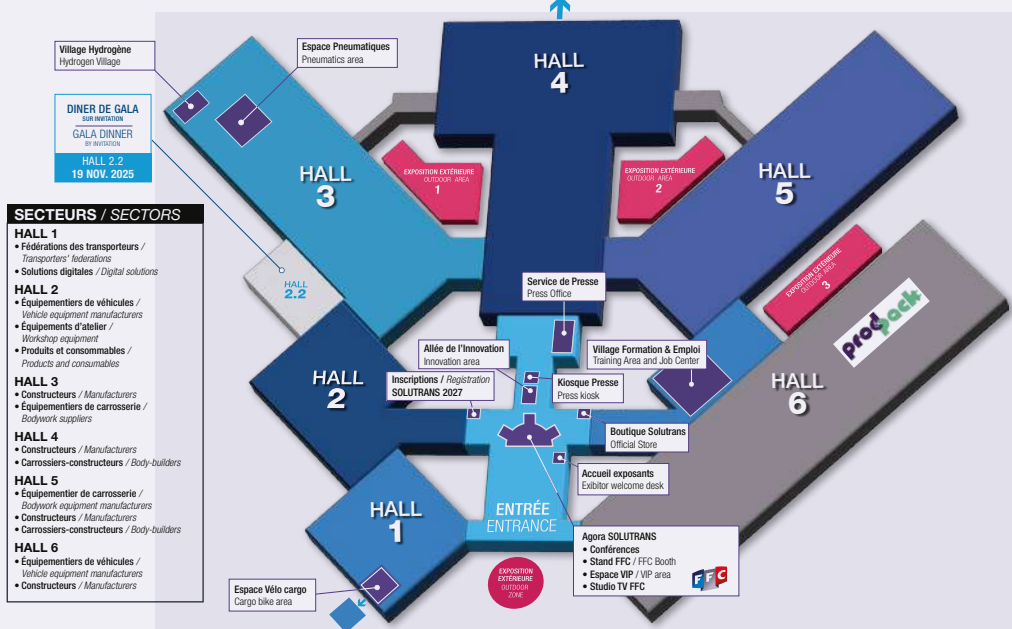
électriques évolue rapidement, l'adaptation et le développement des stations de recharge doivent suivre pour garantir une transition réussie vers des flottes zéro émission. Au-delà des aspects techniques, cette conférence aborde également les enjeux économiques et politiques, pour un écosystème intégré de recharge adapté aux besoins des camions électriques.

Intervenants : Saïd KAYAL, Vice-président Truck Solutions TOTAL ENERGIES ; Vincent PASSOT, Manager des Systèmes de Recharge à SCANIA France ; Anthony WELC, Directeur Général France MOBILIZE POWER SOLUTIONS ; Tariel CHAMEROIS, Directeur RSE Développement Durable et Livraison urbaine DB SCHENKER ; Christophe THARRAULT, Dirigeant de CONSULTRUCK ; Ludovic LAVARDE, Directeur Développement Poids Lourds de IZIVIA ; Martin JURKIEWICZ, Directeur développement VOLTIX (VINCI) ; Tom LYONNET, Responsable du marché transport et logistique BUMP ; Arnaud BILEK, Co-fondateur et Directeur Général d'ENERJUMP.

SOLUTRANS

18-22 NOV 2025 LYON-EUREXPO

VILLAGE DES ESSAIS
ROAD TESTING VILLAGE



Directeur de la publication : Patrick CHOLTON
 Directeur de la Communication FFC : Frédéric RICHARD
 frederic.richard@ffc-carrosserie.org
 Éditeur Délégué : C.A.R. (Conseil Automotif et Réalisation)
 Philippe van RIJSEWIJK - pvr@car-conseil.com
 Rédacteur en chef : Emmanuel TAILLARDAT
 taillardat.emmanuel@wanadoo.fr
 Mise en pages : Marguerite DA SILVA
 margeandcie@gmail.com
 Imprimerie des Deux-Ponts (38)
 Crédits photos : Adobe Stock - Francis Mainard - N.Rode - Dr - Yannick - Kia - Union TLF - FNTR

L'INTENSE PÉNURIE DE SALARIÉS PERTURBE LES ACTEURS DU TRM

En 2024, près de 40 % des dirigeants d'entreprises du transport routier de marchandises déplorait des difficultés de recrutement d'après l'Union TLF. Le secteur des transports de marchandises cherche activement sa nouvelle génération de salariés. Depuis le début du XXI^e siècle, cette branche de l'automobile est frappée par une crise structurelle, qui semble s'aggraver d'année en année. Plusieurs métiers sont touchés par un manque de personnel, notamment : chauffeur routier, exploitant, affréteur, mécanicien, déclarant douane. Le poste de chauffeur accapare d'ailleurs l'essentiel des besoins en recrutement. « En 2018, nous disions qu'il nous manquait déjà près de 20 000 conducteurs. Aujourd'hui, ce chiffre est d'environ 50 000. Mais cela devrait continuer à augmenter, puisque d'ici à 2035, nous nous attendons à ce qu'il manque 70 000 chauffeurs routiers », détaille Nancy Noel, déléguée générale adjointe en charge des affaires sociales au sein de l'Union des Entreprises Transport et Logistique de France (TLF). Dans dix ans, il pourrait manquer quasiment 20 % des effectifs actuels de chauffeurs routiers. Pour rappel, les conducteurs représentent plus de la moitié de l'ensemble des 811 169 salariés du secteur. Cette pénurie peut s'expliquer de différentes manières. Tout d'abord, par un vieillissement du personnel. « Il faut savoir que 50 % des employés du secteur ont plus de 50 ans. Il faut réussir à les remplacer pour pouvoir maintenir une activité » pointe Valérie Dequen, déléguée générale de l'AFT Transport & Logistique. Sauf que pour le moment, les entreprises peinent à pallier les nombreux départs en retraite chaque année. Autre aspect pointé du doigt : la profonde évolution sociétale. « Aujourd'hui, les gens veulent allier leur vie professionnelle et leur vie privée. Ça ne les intéresse plus de faire des longs trajets et de découcher. L'activité transfrontalière souffre tout particulièrement. Il faut trouver un moyen de réorganiser le travail et les plannings » suggère Célia Prudent, déléguée à l'emploi et à la formation au sein de la Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR). Un problème d'attractivité, voire d'image, est aussi évoqué, couplé à une communication jugée insuffisante.

BRUNO HENNEQUIN (AFTRAL)

Depuis quand cette pénurie de salariés touche-t-elle le transport de marchandises ?

Cela fait déjà une quinzaine d'années que c'est difficile, mais c'est en train de se complexifier davantage et ça risque de continuer encore à l'avenir, parce que ce sont des métiers encore trop peu attractifs. On entend parler d'intelligence artificielle, de mutations importantes. La réalité, c'est que le TRM et ses métiers restent indispensables pour encore longtemps.

Quelle est la principale raison de cette crise ?

Le constat est simple : les finances publiques sont de moins en moins bonnes et des arbitrages doivent être faits. Pour être formé, il faut des financements, donc

certaines entreprises jouent le jeu et paient leurs propres formations. Mais s'agissant de la reconversion professionnelle ? toutes les personnes inscrites à France Travail n'auront pas forcément de financement car ces derniers sont accordés de moins en moins souvent.

Quelles sont les solutions de l'AFTRAL pour pallier cette situation ?

Nous sommes organisés avec des commerciaux qui ont la responsabilité de l'ensemble des opérateurs, entreprises et logisticiens des départements. Leur but est d'attirer les candidats. L'objectif c'est de remplir les sessions de formations et les commerciaux doivent trouver des entreprises pour participer au financement si les finances publiques ne sont pas au rendez-vous. ♦



« Trouver les candidats et motiver les entreprises »

Redoubler d'efforts, dès le collège

Pour les acteurs du secteur, il faut redoubler d'efforts pour essayer d'attirer de nouveaux profils. L'un des premiers objectifs, c'est d'augmenter la visibilité de ces métiers. « Il existe une méconnaissance de ces métiers dans l'orientation scolaire et professionnelle », déplore Célia Prudent. C'est pourquoi l'AFT se rend à la fois dans les collèges et les lycées pour présenter et faire la promotion de ces professions. L'organisme programme également des 'Villages des métiers' et assure sa présence lors de différents salons et forums. Équipée de casques de réalité virtuelle, de jeux de plateau et même d'*escape game*, l'AFT tente de faire découvrir ces opportunités professionnelles aux jeunes générations de manière ludique et décalée. « Et cela fonctionne plutôt bien, souligne Valérie Dequen. Nous embauchons à tous les niveaux de qualification, peu importe l'âge ». L'autre chantier, c'est de travailler sur les formations. L'enjeu est de réussir à proposer des cursus à la fois attrayants et instructifs, pour lancer ces apprentis en entreprise avec efficacité. « C'est pourquoi nous réalisons un travail important avec l'Éducation nationale pour offrir des formations captivantes, qui conduisent ensuite à ces métiers de manière qualifiée » assure Célia Prudent. Grâce



Le métier de chauffeur routier est de loin le plus touché par la pénurie dans le transport routier de marchandises.

à leur partenariat avec France Travail, l'Union TLF, la FNTR et l'AFT peuvent aussi viser les demandeurs d'emploi en leur proposant des formations qui favorisent leur retour à l'emploi. « Nous sommes un secteur très intéressant pour les deuxièmes parties de carrière. En plus, nous embauchons à tous les niveaux de qualification, peu importe l'âge, que ce soit en transport ou en logistique. C'est un vrai métier de reconversion » certifie Nancy Noel. Face à l'important degré de pénurie rencontré, des partenariats avec Each One (une association de réfugiés) ou les Écoles de la seconde chance ont aussi été noués pour résorber cette crise.

Un avenir moins préoccupant ?

Dominique Petro, responsable du pôle formation de la Fédération



Nancy Noel espère en substance que « les nombreux partenariats de l'Union TLF permettront d'atténuer cette crise ».

Française de la Carrosserie, appuie : « Il faut rappeler que les véhicules évoluent, mais les métiers aussi. Il faut venir à bout de ces vieilles images entourant nos métiers. Nous sommes à un moment charnière de la profession, avec une mutation énergétique, sociale et technologique. Ce sont des points clés de cette édition de SOLUTRANS ». Pour autant, rien ne dit que tout ce travail paiera à court terme. « A priori, 2026 sera aussi difficile, voire pire. La situation économique n'est pas très réjouissante et nous savons que le secteur des transports dépend directement du contexte économique » s'inquiète Valérie Dequen. Parallèlement, Célia Prudent affiche une note positive : « Je suis très optimiste, car notre secteur est en train de se réindustrialiser et de faire sa transition écologique. Notre travail commence à porter ses fruits. » ♦



La pénurie touche aussi des métiers dans la logistique, l'affrètement ou la maintenance.

La confiance tranquille

Ensemble,
construisons en aluminium recyclable à l'infini,
pour réduire notre empreinte carbone.



MEROUR
LES ACCESSOIRES
DE CARROSSERIE INDUSTRIELLE
LA GRIFFE DE QUALITÉ

FAST
se démarque au quotidien

SOLUTRANS Hall 4
18 - 22 NOV 2025 LYON-EUREXPO Stand E022

☎ 05 49 05 07 07

Email : merour@merour.eu Site : www.merour.eu
Z.I. • 3, RUE JOSEPH LIBNER • 79400 SAINT-MAIXENT-L'ÉCOLE

Fédération Française de Carrosserie Industrielle et Services

Crédit photos : Mérou - Illustration : tiero, stock.adobe.com

LE VILLAGE HYDROGÈNE MONTRE LA COHÉRENCE DE L'ÉCOSYSTÈME

Pour les transporteurs avisés et tous ceux qui veulent comprendre : le Village Hydrogène est un incontournable sur SOLUTRANS. Les enseignements sont passionnants et l'on y découvre, notamment pour les moins avertis, que l'écosystème est solide et porteur de voies d'avenir très précises. Le Village Hydrogène rassemble des exposants spécialisés dans la mobilité hydrogène appliquée au transport routier de marchandises (constructeurs, équipementiers ou fournisseurs de solutions). Parmi eux Air Liquide (fournisseur d'énergie hydrogène), HYmpulsion ou Ataway (réseaux de recharge), Resato (fabricants néerlandais de stations de charge), France Hydrogène (fédérateur des parties prenantes de l'écosystème hydrogène). D'autres acteurs jouxtent immédiatement le Village hydrogène : Toyota qui présente ses solutions de chaîne cinématique à pile à combustible ; Hyundai qui sont porteur Xcient Fuel Celle, en application BOM (benne à ordures ménagères). Sur SOLUTRANS, MAN propose également un tracteur à injection d'hydrogène, le hTGX. Le retrofit à hydrogène sur base Renault Trucks est également représenté par Hyliko, pour une solution extrêmement aboutie.



Le Village Hydrogène.

les groupes représentatifs de la chaîne de valeur : avitaillement, constructeurs de véhicules, producteurs et distributeurs d'hydrogène. Pour quoi faire ? « Nous sommes prêts, par nos synergies d'industriels, à proposer un prix abordable pour l'énergie hydrogène, capables de descendre jusqu'à 8 euros le Kg d'hydrogène, contre plus de 15 euros le Kg jusqu'à présent ». Raisonner en écosystème permet également de construire des solutions intégrées pour les transporteurs. « La filière est prête, les technologies sont prêtes, nous avons un plan d'activation industrielle qui démarre maintenant ».

L'infrastructure se déploie progressivement

Les réseaux d'avitaillement sont en phase de constitution. HYmpulsion fédère les acteurs de la recharge pour la région Auvergne-Rhône-Alpes. Selon Jean-Christian Beaumont, DG exécutif de HYmpulsion : « Nous aurons 11 stations ouvertes d'ici la fin de l'année. Nous travaillons avec Lhyfe, fournisseur d'hydrogène énergie décarbonée, qui va implanter un site de production d'hydrogène au Cheylas, entre Grenoble et Chambéry. Le principe, c'est avoir tous les acteurs de la chaîne de valeur en local ». Actuellement, 15 bus circulent en proximité de Clermont-Ferrand, alimentés à l'hydrogène. En élargissant la problématique aux transports lourds, le fameux corridor d'avitaillement en hydrogène européen (entre la péninsule ibérique et l'Europe centrale) est en cours de constitution. ♦



Jean-Christian Beaumont DG exécutif HYmpulsion.

Sebastien Boden, vice-président pour les partenariats hydrogène énergie Europe Air Liquide.



Montrer la cohérence de l'écosystème

La présence et l'engagement d'Air Liquide (champion européen de production d'hydrogène énergie) sur ce Village en dit long sur la force de l'écosystème. Pour Sebastien Boden, vice-président pour les partenariats hydrogène énergie Europe : « Nous sommes dans une période charnière. Des acteurs ont des solutions véritablement disponibles pour les clients. Ils produisent encore des petites séries, mais ce sont des produits aboutis. On n'est plus dans les prototypes ». Les efforts de la filière montrent comment la chaîne de valeur se connecte. Témoin, l'annonce récente -capitale- de création d'Alliance globale pour l'énergie hydrogène (GHMA, global hydrogen mobility alliance). C'est la co-signature d'une quarantaine de P-DG de tous

LE RÉTROFIT HYDROGÈNE POUR RÉDUIRE LE COÛT DE DÉTENTION

Hyliko est le spécialiste du retrofit (transformation d'un véhicule thermique en énergie alternative) à hydrogène. Hyliko expose à Solutrans la seconde génération de ses modèles Hyliko T44. Cette évolution repose sur l'optimisation générale du produit : la densité des packs de batteries lithium-ion NMC est fortement améliorée (les packs sont fournis par le Français WattAlps). Le PTR est désormais homologué à 44 tonnes (plus le bonus 2T pour les véhicules zéro émission), l'empattement fixé à 3900 mm, permettant l'utilisation de semi-remorques de longueur standard ; la tare est réduite de 1400 kg, optimisant la charge utile ; le système de refroidissement est simplifié et gagne en efficacité. La firme conserve la pile à combustible d'origine Toyota, et le réservoir H2 fourni par OPmobility.

Pour Ovarig Troeung, CEO d'Hyliko, l'enjeu majeur est celui de la souveraineté française sur la technologie hydrogène : « Nous sommes une innovation française. Notre technologie est développée à Lyon. Nous travaillons avec Renault Trucks, OPmobility, Whattalps. Continuons à défendre ce que nous produisons sur le territoire national. L'Asie peut prendre rapidement une place importante et notamment la Chine, où il se dit que 30 000 camions minimum circulent déjà avec des piles à combustible (Fuel Cell). L'importance de l'écosystème est vitale : l'an prochain, l'Air Liquide mettra en service son usine géante de production d'hydrogène vert, qui devrait avoir un impact significatif sur le prix du Kg d'hydrogène. Les infrastructures peuvent déjà profiter des mécanismes d'aide (*). ♦

(*) L'aide à l'installation d'infrastructures d'avitaillement se nomme TIRUERT' (ou Taxe Incitative Relative à l'Utilisation d'Énergie Renouvelable dans le Transport).



Hyliko T44 retrofit à hydrogène sur base Renault Trucks.



Alexandre Gasc, Directeur marketing France-Benelux de Michelin.



MICHELIN : PRAGMATISME ET DIGITALISATION POUR LES TRANSPORTEURS

Sur un stand ouvert, circulaire et éco-conçu, Michelin déploie ses gammes et services innovants (gestion de flotte avec MICHELIN Connected fleet, innovation avec par exemple la gamme MICHELIN X Works 2, formation avec la Manufacture des talents, digital avec l'application Truckfly by Michelin). Le stand retient l'attention du visiteur avec l'approche multi-vies du pneumatique, offrant avec la technologie Remix 2 la possibilité d'un second rechapage à chaud pour les gammes de pneus MICHELIN X Multi, Multi Energy D2 et X Incity EV Z. Alexandre Gasc, directeur Marketing France Benelux chez Michelin, appuie : « Près de 90 % émissions de CO₂ sont liées à l'usage dans le transport. L'approche multi-vies permet non seulement d'agir directement sur les émissions globales, la carcasse n'étant pas refabriquée, mais elle permet

en plus une économie de 40 % sur le cycle de vie de l'enveloppe, pour le transporteur ». Le discours pragmatique du manufacturier devient de plus en plus audible chez les professionnels, qui peuvent compter sur le réseau des partenaires spécialisés -formés à la Manufacture des Talents Michelin- aux savoir-faire techniques de l'approche multi-vies. « L'opération n'est pas immobilisante, rappelle Alexandre Gasc, dès lors que l'on anticipe les besoins au sein de la flotte. L'intervention dure moins d'une demi-journée, s'effectue sur site ou chez les professionnels du pneu ».

Truckfly by Michelin, le 1er GPS dédié aux transporteurs

Truckfly by Michelin, l'application de Michelin aux +600 000

utilisateurs en Europe, se dote d'une fonctionnalité GPS 100 % dédiée au monde du transport. Lancé en août dernier, « GPS Truckfly by Michelin procure l'ensemble des informations indispensables au chauffeur, détaille Stéphane Rabiller, CEO de Truckfly by Michelin. Il délivre le meilleur trajet dédié au véhicule, incluant les mesures de hauteur et largeur des tunnels, des voies et des ponts ». Le GPS répond aux normes ADR (matières dangereuses par voie routière). GPS Truckfly fournit des alertes communautaires (comme par exemple l'application Waze) et se connecte à Vinci Autoroutes, répliquant toutes les alertes info-traffic en temps réel. GPS Truckfly by Michelin recense également les zones accidentogènes poids lourds. ♦

PROFIL PLUS LANCE SON CAPTEUR TPMS UNIVERSEL

Beaucoup de visiteurs sur le stand Profil Plus, très pratique sur cette édition 2025. On y découvre une information-formation sur le recircage-rechapage, illustration parfaite du claim de l'enseigne : « Arrêtez de changer vos pneus, usez-les ». Profil Plus est également l'un des premiers réseaux à communiquer sur le lancement du capteur TPMS universel. Pour Jérôme Crublet, responsable ligne poids lourd chez Simon Pneus, en charge de la solution technique TPMS Profil Plus : « Le TPMS sur les camions et remorques, c'est une obligation légale, depuis juillet dernier tous les véhicules doivent être équipés. D'où notre choix d'une solution multi-fabricants. Quelle que soit la marque du capteur d'origine, notre solution permet d'implanter le capteur TPMS universel et de le coder pour qu'il soit reconnu et dialogue parfaitement avec le tableau de bord du véhicule ». Le fabricant

Alcar a été retenu pour le capteur. L'intégralité du réseau Profil Plus est également équipée du boîtier de configuration des TPMS universels (250 centres Profil Plus en France). ♦



Jérôme Crublet, en charge du TPMS universel chez Profil Plus.

POINT S LANCE LE PREMIER PNEU POIDS LOURD EN MARQUE D'ENSEIGNE



Un déjeuner-buffet très fréquenté chez Point S hier, jeudi 20 novembre : pour les clients et adhérents, c'était l'occasion de découvrir une nouveauté gonflée, le premier pneumatique poids lourd en marque d'enseigne du marché, le 'Point S Truck Tyre'. Développé par Goodyear, le Point S Truck Tyre cible deux segments de clientèle, selon Arnaud Laurent : « Le transport régional, porteurs et remorques, renforcé pour le 44 T, et la gamme d'approche chantier. Nous le lançons en exclusivité mondiale sur SOLUTRANS ». Le positionnement-prix est en entrée de segment Tier2, la gamme est recircable et rechapable et conforme 3pmsf (loi Montagne) : « Le Point S Truck Tyre est très complémentaire d'autres applications, il manquait sur le marché, et les clients-testeurs en sont très satisfaits ». ♦



Essai Gratuit de 3 mois

Profitez de toute la puissance de la gestion de flotte sans installation



En savoir plus :
webfleet.com | +331 57 32 40 78

Let's drive business. Further.

webfleet

Connectez vos véhicules en quelques minutes

Il n'a jamais été aussi aisé d'accéder aux données de votre flotte. Connectez vos véhicules rapidement, sans frais d'installation ni immobilisation. Éliminez la complexité et pilotez votre flotte du bout des doigts. Car plus vous travaillez facilement et rapidement, mieux c'est pour votre entreprise. Vous voulez la meilleure expérience utilisateur avec une solution de gestion de flotte ? Essayez Webfleet.

La gestion avancée de la flotte en toute simplicité

BRIDGESTONE
Fleet Care

SCHMITZ CARGOBULL RÉVÈLE SON GROUPE FROID LE PLUS FRUGAL

Première mondiale pour l'unité de réfrigération S.CU dc90 de Schmitz Cargobull. Dérivée de l'unité S.CU dc85, elle fonctionne avec le gaz réfrigérant R454A et un nouveau compresseur à deux étages à pistons opposés. Pour Sébastien Confiant, directeur marketing-communication : « La S.CU dc90 revendique -10 % de baisse de consommation énergétique, pour une production de froid accrue de 6 % ». Sur le stand, les visiteurs découvrent également la Schmitz

Cargobull S.KO Cool, certifiée Tapa (certification internationale). Elle embarque un système télématique de géolocalisation du véhicule, un écran-pad pour verrouiller la porte arrière. L'inviolabilité est garantie par un déverrouillage piloté (pour le fret sensible). En zone extérieure, la remorque S.KO City, équipée d'un essieu auto-vireur pour la distribution urbaine (rayon de giration équivalent à un porteur) : une réponse à une demande croissante en semi-remorques urbaines. ◆

Sébastien Confiant, directeur marketing-communication : « La S.CU dc90 revendique -10 % de baisse de consommation énergétique, pour une production de froid accrue de 6 % »

Sébastien Confiant, directeur marketing-communication



Schmitz Cargobull S.KO City équipée d'un essieu auto-vireur.



« Les usages en livraison urbaine vont changer : nous pensons que le marché va se polariser entre des VU de 7m³ et les 5 à 7 T qui maximiseront la charge sur véhicule électrique »

Quentin Wiedemann, responsable BU VU et Marketing groupe

LAMBERET : INNOVATION, FRUGALITÉ ET ÉLECTRIFICATION

Chez Lamberet, les professionnels peuvent découvrir le projet collaboratif DOLPHIN (notamment en partenariat avec Renault Trucks ou l'INSA à Lyon), que Quentin Wiedemann, responsable BU VU et Marketing groupe, présente : « Un démonstrateur d'un ensemble tracteur Renault Trucks + semi-remorque Lamberet. On en peut plus atteindre des gains significatifs de consommation sans faire travailler main dans la main le constructeur du camion et de la semi-remorque. Il faut synchroniser la batterie du tracteur et celle de la semi-remorque. L'aérodynamique : si on ne travaille pas conjointement entre le tracteur et la remorque, on ne fait pas les progrès optimaux ». Est également présenté un Renault Trucks B100, dans une configuration porte-viande avec rails aériens. Le véhicule est équipé d'un dispositif autonome de déchargement (ergonomie, RSE).

La tendance : la semi à essieu directeur

Côté semi-remorques, une innovation à essieu directeur pour une contenance de 27 palettes, afin de remplacer les porteurs en ville. « C'est de la massification faite pour les supérettes, car les usages en livraison urbaine vont changer. Nous pensons que le marché va se polariser entre des VU de 7m³ et les 5 à 7 T qui maximiseront la charge sur véhicule électrique ». Par ailleurs, la durabilité des véhicules électriques va changer la donne : « Avec les véhicules électriques, il faudra faire des châssis beaucoup plus durables. Un moteur électrique pourra faire 1 million de Km. C'est très clivant : sur certaines carrosseries, on enlève le châssis pour installer des châssis neufs. Nous essayons de fabriquer des carrosseries plus durables ». L'innovation recherche la frugalité : elle passe par l'isolation maximale des remorques, avec une nouvelle gamme d'isolation (mousses HPI - Haute Performance Isolation). Ces mousses apportent jusqu'à 33% d'énergie économie, à iso poids et encombrement (gaz enfermé dans la mousse). Elles n'utilisent ni HFO ni PFAS (polluants éternels, conformité avec les réglementations type Reach). ◆



Le démonstrateur Dolphin co-développé avec Renault Trucks sur le stand Lamberet.



KRONE TRAILER OPTIMISE LES COÛTS D'EXPLOITATION

Krone Trailer met l'accent sur la semi 'Profi Liner' bâchée. Commercialisation au premier semestre 2026. Dotée d'un plancher bois vissées à lattes courtes (épaisseur 34mm), elle se distingue par l'économie à l'achat et en maintenance. Une tôle de protection-charge en métal renforce la durabilité de l'ensemble. Pour Jean-Manuel Daussy, DG de Krone Trailer France : « L'idée majeure de Profi Liner, c'est un investissement et un coût d'exploitation minimum pour un service rendu excellent ». Coup de projecteur également sur la semi-remorque compacte 'Dry Liner' avec porte relevable en rideau Fit Doors (très demandée en France). Elle est dotée d'un système d'anneaux d'arrimage encastrés et d'un éclairage intérieur LED. ◆

« L'idée majeure de Profi Liner, c'est un investissement et un coût d'exploitation minimum pour un service rendu excellent »

Jean-Manuel Daussy, DG de Krone Trailer France



KÖGEL PRÉSENTE LA REMORQUE FRUGALE 'LITESHELL'

Kögel présente la semi-remorque sous température dirigée Kögel Cool Liteshell. Ce véhicule, entièrement fabriqué dans les usines Kögel, revendique 700 kg de moins que la Kögel Cool précédente. Cette réduction de poids est obtenue grâce à de nouvelles panneaux pour les flancs, le toit et le plancher. Les panneaux sont constitués de blocs de mousse rigide, la couche supérieure est composée de nattes en fibre de verre avec une enveloppe extérieure en polyuréthane thermoplastique TPU. Grâce à cet allègement, le constructeur-carrossier annonce à la fois un gain de charge utile et de consommations pour le véhicule tracteur. Kögel annonce également son partenariat avec Delta Trailer, qui vient compléter le réseau de distribution de la marque. ◆



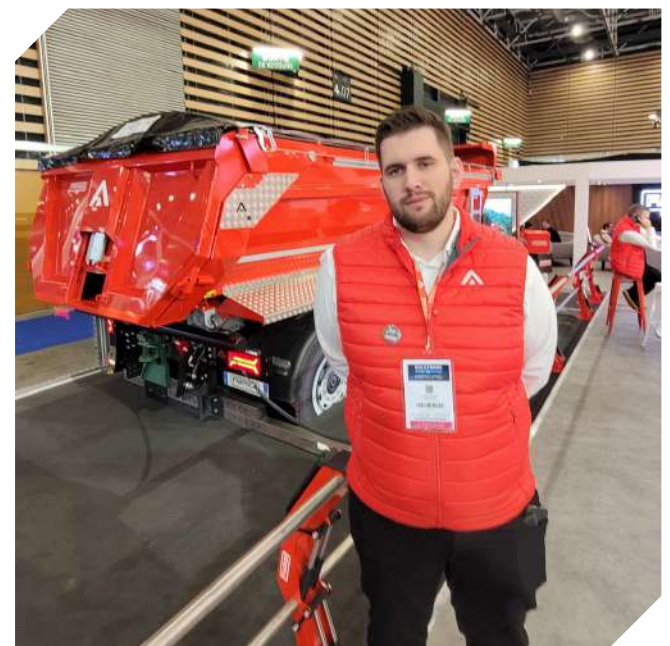
« Les clients s'interrogent, leur préoccupation, c'est sécuriser le business. Notre réponse, c'est la Kögel Liteshell »

Tony Delorme, Country manager France Kögel



FOREZ BENNES : NOUVELLE BENNE À VÉRIN FRONTAL

La nouveauté principale sur le stand Forez, c'est la benne à vérin frontal pour porteur. Pour Esteban Blanc, responsable produits, « la benne a été repensée pour faciliter le travail des carrossiers. La conception du châssis est boulonnée grâce à un profil percé sur toute la longueur. Pas de soudure, toutes les fonctions sont boulonnées. Cela induit une polyvalence pour le montage, grâce à un kit de fixation pour n'importe quel camion. « Pas d'attente pour le carrossier : le timing se limite au délai d'approvisionnement du châssis ». Les protections latérales sont boulonnées et remplaçables facilement. Le bâchage est automatisé (jupe automatique Windlock). La maintenabilité est optimisée par une trappe de visite pour les vérins de porte. Côté sécurité : « La trappe hydraulique est pilotée par une commande qui permet d'écarter l'utilisateur de la zone de déchargement ». ◆



« La trappe hydraulique est pilotée par une commande qui permet d'écarter l'utilisateur de la zone de déchargement »

Esteban Blanc, responsable produits

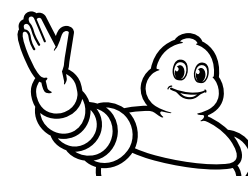




LA MAINTENANCE PRÉDICTIVE RÉINVENTE LA GESTION DE VOS PNEUS

**RENDEZ-VOUS HALL 3
STAND B080**

**POUR DÉCOUVRIR TOUTE L'INNOVATION
MICHELIN AU CŒUR DE SOLUTRANS !**



MICHELIN

