

Les Rencontres de la Filière BY SOLUTRANS



10 octobre 2024
MATMUT STADIUM
LYON GERLAND

SOLUTRANS
LE MAG

Une édition



Patrick CHOLTON, Président de SOLUTRANS

Le 10 octobre dernier, la ville de Lyon s'est résolument posée en capitale européenne du Véhicule Industriel et Urbain. Les Rencontres de la Filière by SOLUTRANS, organisées par la Fédération Française de Carrosserie (FFC) depuis 2018, ont rassemblé cette année près de 400 professionnels venus de toute l'Europe. Les participants ont ainsi pu discuter des défis actuels de notre secteur, tels que l'hydrogène, l'avenir du moteur thermique ou encore les nouvelles réglementations.

Il faut reconnaître que cette dernière édition, qui a eu lieu en octobre, a été une grande réussite. La journée a débuté par la visite des installations de SYMBIO, la première gigafactory de piles à combustible d'Europe. Fruit d'une co-entreprise entre Michelin, Forvia et Stellantis, SYMBIO place l'industrie française du secteur aux avant plans mondiaux. Les visiteurs ont salué le niveau d'innovation et les investissements consentis sur le site. Puis, les intervenants des trois tables rondes ont fait l'unanimité ; ils étaient tous de haut niveau et venaient de toute l'Europe, renforçant ainsi l'intérêt des débats. La troisième table ronde, ayant pour thème la réglementation avec la participation de Jean-Louis Colson, chef d'unité à DG Mobilité et transport de la Commission européenne, en duplex de Bruxelles, a été un événement très fort. Puis le cocktail dinatoire qui a suivi, a été l'occasion pour tous les participants de prolonger leurs échanges. Ces rencontres, qui se tiennent tous les deux ans en alternance avec le salon SOLUTRANS,

permettent de prolonger l'expérience du Salon et de dessiner ensemble l'avenir du secteur. Nous sommes heureux de vous en proposer ce compte rendu, que vous pourrez approfondir en revivant les échanges en intégralité, grâce aux liens ci-dessous, permettant d'accéder aux replays de l'ensemble des interventions.

En marge de ce grand forum de discussions, la FFC a également remis le prix de l'homme de la filière 2024 à Philippe ROSIER, Président de Symbio, pour son implication dans la création d'une filière pile à combustible en France, comme vous pourrez le voir en page 5. Cet événement a non seulement renforcé les liens entre professionnels, mais a également ouvert la voie à des réflexions essentielles sur l'avenir du transport routier.

Le monde de l'Automobile crie sa difficulté à satisfaire les normes environnementales fixées par Bruxelles, et doit dans le même temps faire face à la montée en puissance des marques asiatiques sur le vieux continent. Si ce relatif pessimisme n'est pas aujourd'hui de mise dans le véhicule industriel, cela n'exclut pas les défis, au premier rang desquels, là encore, la décarbonation de la filière. Cet enjeu majeur touche premièrement à la capacité d'innovation de nos industriels, ainsi qu'à leurs choix stratégiques de mix énergétiques. Par ailleurs, la réduction des émissions de CO₂ constitue également un défi réglementaire sans précédent. De tout cela, nous espérons reparler avec vous tous lors du rendez-vous majeur de l'année 2025, SOLUTRANS, du 18 au 22 novembre à Lyon-Eurexpo. Cette édition 2025 devrait être très réussie. A fin octobre, nous étions déjà à + 30 % du point de vue de la surface exposants et nous avons enregistré une centaine d'exposants en plus, par rapport à 2023, qui était déjà un millésime exceptionnel. Plus que jamais, Solutrans s'impose comme le rendez-vous de toute la filière et s'internationalise de plus en plus. Désormais, plus qu'un simple salon, SOLUTRANS est un véritable laboratoire d'échange d'idées pour tous les acteurs de la filière en Europe. Bonne lecture ! ♦



LYON, CAPITALE EUROPÉENNE DU VÉHICULE INDUSTRIEL ET URBAIN

- Hydrogène, potentiel et défis d'une véritable révolution verte https://www.youtube.com/watch?v=del1NUC_oq8&t=2s
- Moteur thermique, la solution à la transition énergétique ? <https://www.youtube.com/watch?v=kmJvKerDUc&t=620s>
- Réglementation : la Commission Européenne à votre rencontre <https://www.youtube.com/watch?v=WulaG9zJ1zY&t=732s>
- L'intelligence artificielle, un allié à garder sous surveillance https://www.youtube.com/watch?v=FRHJ_0aURYE&t=5s
- Élection de l'Homme de la Filière <https://www.youtube.com/watch?v=cosQN02MCu4>
- Présentation SOLUTRANS 2025 <https://www.youtube.com/watch?v=1-DL1CYspA&t=934s>



HVO100, le carburant 100% d'origine renouvelable pour votre moteur Diesel

Jusqu'à 90%
De réduction des émissions de CO₂*

100%
D'origine renouvelable

Remplace votre carburant habituel



[AS24.com](https://www.as24.com)
L'énergie est notre avenir, économisons-la !

*Une réduction d'au moins 60% et jusqu'à 90% des émissions de CO₂ par rapport au carburant fossile de référence; en fonction de l'origine des matières premières utilisées lors de la production, mesurée sur un cycle du puits à la roue.





DES AVANCÉES SUR L'HYDROGÈNE

LA PREMIÈRE TABLE RONDE PORTAIT SUR L'HYDROGÈNE DANS LE SECTEUR DE LA MOBILITÉ LOURDE. BIEN QUE LES AVANCÉES TECHNOLOGIQUES EN MATIÈRE DE PILE À COMBUSTIBLE SOIENT NOMBREUSES, PLUSIEURS QUESTIONS DEMEURENT, NOTAMMENT CONCERNANT LA NATURE DE L'HYDROGÈNE ET LE COÛT ÉLEVÉ DE CETTE ÉNERGIE ÉMERGENTE. LES INTERVENANTS ONT TENTÉ D'APPORTER DES RÉPONSES À CES ENJEUX.

Après avoir rappelé que le principe de la pile à combustible n'est pas une nouveauté, Philippe Rosier, CEO de Symbio, a évoqué les progrès accomplis en matière de compacité, mais aussi les enjeux pour produire celle-ci à un « prix abordable. *« Quand je suis arrivé chez Symbio, il y a à peu près quatre ans, les prix d'un système variaient entre 50 000 à 100 000 euros. Aujourd'hui, nous sommes à 10 000 euros et pour 2030 l'objectif est d'être à 5 000 euros du système »*. Le dirigeant a souligné un autre avantage de la pile à combustible sur les batteries de traction lithium-ion : le développement d'un écosystème exclusivement européen. Alors qu'en 2020, 80% de composants étaient chinois, aujourd'hui, Symbio peut se reposer sur une quarantaine de fournisseurs français et une trentaine d'européens pour la réalisation de ses piles à combustible. *« La membrane catalysée est réalisée sur notre site de Saint-Fons. Pour la plaque bipolaire, nous avons choisi un partenaire, Schaeffler, qui les produit à Haguenau, en Alsace »* a précisé Philippe Rosier. Si Symbio entend ouvrir ses ventes à toutes les constructeurs, le choix stratégique effectué met la priorité sur les piles de 40 à 75kW de puissance. Les piles de 100 à 150kW sont programmées pour une commercialisation entre 2028 et 2030, « selon la maturité du

marché ». Le dirigeant a évoqué les premières applications sur des démonstrateurs poids-lourds en Europe pour l'année 2025. Parmi les progrès attendus dans un avenir proche est l'augmentation de l'efficacité des piles, avec un rendement thermo-dynamique de 52% pour le porter à 60% en 2030, ce qui aurait des effets positifs sur les autonomies des véhicules.

L'hydrogène : quelle couleur ?

Sur la définition du fameux « hydrogène vert » Philippe Boucly, président de France Hydrogène, a souhaité poser les termes différemment : *« il n'est de valable que de l'hydrogène propre, c'est-à-dire produit avec moins de 3.38kg de CO₂ par kg d'hydrogène. Dans ce cas-là, vous embarquez de l'hydrogène produit avec de l'électricité renouvelable mais également celui produit avec de l'électricité nucléaire, et ce n'est pas simple de faire admettre cela à Bruxelles. Il y a aussi la combinaison du vapo-reformage avec captage et séquestration du CO₂. On peut enfin embarquer l'hydrogène naturel »*. Le président a souligné la complémentarité avec l'électricité et a plaidé, comme tant d'autres, pour un panel énergétique sachant que *« dans la consommation d'électricité (...) à 2050 on aura à assurer 50 à 60% de la consommation finale à couvrir avec d'autres énergies : chaleur renouvelable, gaz renouvelables (biométhane) et hydrogène. Celui-ci devrait occuper une place entre 10 et 20% »*. L'hydrogène assure une bonne autonomie, une rapidité des



Florentin de LOPINOT (Teal),
Guirec DURFOUR (Qair) et
Erwin PENFORNIS (Air Liquide).

Marc LEJEUNE (Renault Trucks),
Jean Yves KERBRAT (MAN).

ravitaillements et des émissions se limitant à de la vapeur d'eau. Le défi est de passer à l'industrialisation et de mettre en place tout le dispositif réglementaire favorable. Les incitations financières sont décisives « en particulier la TIRUERT⁽¹⁾ » pour laquelle le décret est sorti en décembre 2023 mais qui attend toujours ses décrets d'application. Un enjeu majeur sachant que, selon Philippe Boucly, cela pourrait représenter une compensation allant jusqu'à 5€/kg. « À 7€ du kilo, nous serions à un coût acceptable dans le modèle économique ». Il a plaidé également pour des tarifs particuliers pour les activités électro-intensives.

De nouveaux acteurs pour développer les usages et les réseaux de distribution

Charles Cambournac représentant Hyundai Hydrogène Mobility, interrogé d'emblée sur la mise à la route en France du fameux Hyundai Xcient à pile à combustible, a annoncé que le déploiement est en cours pour 2025. Il a souligné que les partenariats restaient extrêmement importants : « il faut arriver à un certain volume pour baisser les coûts », ce qui explique les liens tissés avec Iveco et Iveco Bus. Mais cela peut aller jusqu'à créer un écosystème complet incluant production et distribution de l'hydrogène. « Aujourd'hui la filière n'est pas assez grande pour que l'on se dispute le marché » a prévenu toutefois

1. TIRUERT Taxe incitative relative à l'utilisation des énergies renouvelables dans les transports



Charles Cambournac rappelant l'importance du client qui demeure décisionnaire pour adopter, ou non, telle ou telle solution technique. Le moteur à combustion hydrogène a également été évoqué à travers la mise à la route de 200 à 250 MAN hTGX au cours de l'année 2025. Jean-Yves Kerbrat, directeur général de MAN Trucks & Bus France, a mis en avant les mérites de cette solution comme sa simplicité d'usage pour les missions longue distance ou sous forte charge (50 t de PTR) avec des temps de ravitaillement rapide. « Il y a des cas extrêmes où cela a du sens. Mais il faut penser à l'économie pour le transporteur (...) ce qui ne sera pas adressable à des véhicules à batteries sera réalisé avec des véhicules hydrogène » a-t-il souligné. Marc Lejeune, directeur

de la Business Intelligence des nouvelles énergies de Renault Trucks, a confirmé pour la marque l'étude de l'hydrogène pour les camions de la marque au début de la décennie 2030. Mais son intervention, très critique vis-à-vis de l'hydrogène, a suscité une mise au point de la part de Erwin Penfornis, vice-président de l'activité hydrogène énergie chez Air Liquide. Lequel a rappelé que, pour développer la filière : « il faudrait 30 000 poids-lourds hydrogène en circulation en 2030, ce qui correspond à 0.5 million de tonnes d'hydrogène, ce qui est beaucoup en termes d'investissements en infrastructures, mais très peu si l'on regarde la base installée de production d'hydrogène pour les industries ». La massification de la production et l'organisation de la logistique seront décisives pour réduire les coûts. Erwan Penfornis a visé « le plus rapidement possible 8€/kg à la pompe ». Il demande une approche pragmatique : « oui il faut utiliser l'hydrogène qui existe déjà ». Selon lui il faut flexibiliser l'approvisionnement en hydrogène, sans réclamer tout de suite de l'hydrogène vert non disponible ou non compétitif qui pourrait bloquer la filière. Il demande aussi à désensibiliser les investisseurs au risque lorsqu'il s'agira de développer les stations. Pour les véhicules « Il faut que le thermique soit accepté. On voit des freins en Allemagne sur des mécanismes de soutien, le thermique hydrogène est une solution zéro émission ».

Guirec Dufour, directeur général de Qair, a évoqué la distribution de l'hydrogène renouvelable, obligatoire pour bénéficier du dispositif TIRUERT. L'écosystème hydrogène que sa société teste en Occitanie à base d'hydrogène vert vise à créer 6 stations poids-lourds sur les autoroutes A 9 et A61 (mises en service entre 2025 et 2026). Guirec Dufour a toutefois rappelé les contraintes administratives sur la définition de l'hydrogène vert ou bas carbone, sa caractérisation, l'attente des actes délégués autour des dispositifs TIRUERT. ◆

LE MOTEUR THERMIQUE EST LOIN DE DISPARAÎTRE

QUEL AVENIR POUR LE MOTEUR THERMIQUE ? LA QUESTION ÉTAIT AU CŒUR DES DÉBATS DE LA SECONDE TABLE RONDE DES RENCONTRES DE LA FILIÈRE VI 2024. CONSTRUCTEURS, ÉNERGÉTICIENS ET EXPERTS SE SONT SUCCÉDÉ ESTIMANT QUE LE DIESEL A ENCORE DE BEAUX JOURS DEVANT LUI.

En préambule, Harald Seidel, président de DAF Trucks et de la commission Véhicules industriels de l'ACEA, a affirmé que le moteur à combustion interne (ou ICE en anglais) avait un avenir certain lorsqu'il est alimenté par des biocarburants ou, éventuellement, plus tard par des e-carburants. Stefano Fedel, vice-président de Scania, a rappelé croire en un futur électrique mais qu'une large gamme d'énergies est nécessaire pour décarboner le transport dès maintenant. Il a cité des énergies comme le biocarburants, le bioGNV, le HVO, l'éthanol, « matures et disponibles aujourd'hui ». Il a ouvert la perspective géographique et politique en évoquant les autres continents pour lesquels les besoins de moteurs à combustion demeurent toujours indispensables et nécessaires, pour les 20 à 30 années à venir. A propos du continent européen, il a abordé l'âge moyen du parc, très élevé dans certains pays puisqu'utilisant encore des moteurs Euro III, IV ou V. Une modernisation de ces parcs en Euro VI avec des biocarburants « améliorerait grandement le niveau des émissions en Europe. Mais il nous manque encore le soutien politique pour cela ».

Les réglementations en contradictions

La révision de la directive sur les poids et dimensions fut au cœur des échanges, « pour assurer la compétitivité des véhicules électriques », selon Harald Seidel. Au sujet de l'Euro VII, Stefano Fedel est revenu une fois de plus sur l'importance des renouvellements de parcs

anciens en Euro VI, plus efficaces en terme de rapport coût bénéfice. Face aux investissements colossaux que cela exige, il plaide pour une mutualisation des moyens, tout en s'inquiétant de l'état de santé de l'industrie en 2030 ou 2035 sachant que les constructeurs doivent investir massivement dans toutes ces solutions énergétiques. Préoccupation partagée par Stéphane Espinasse, président d'Iveco France. Lequel s'est fait un peu provocateur en rappelant que la fin du moteur thermique n'est pas actée dans les textes, tout au moins pour les véhicules industriels qui ont un autre règlement que les véhicules particuliers. « *Il n'y a pas de transport bas carbone sans énergie bas carbone (...) Existe-t-il des carburants bas carbone permettant de faire tourner des moteurs à combustion avec une baisse drastique des émissions de CO₂ ? La réponse est oui.* » Et il a rappelé les cas de la Pologne ou en Estonie « *où mettre à la route des véhicules électriques est contre-productif* ». Ce point a été développé plus en détails au cours de l'après-midi par Richard Lecoupeau de 2C Consulting évoquant le biais du calcul européen prenant les seules émissions à l'échappement. La comparaison plusieurs pays a révélé des émissions carbone en cycle de vie très différentes : -89% de CO₂ en France, -18% en Allemagne et +48% en Pologne vs Diesel. Stéphane Espinasse a évoqué l'électrification vue sous l'angle des industriels : « *on s'y est tous engagés au départ, et il y a une réglementation spécifique qui pèse sur les constructeurs via VECTO qui nous oblige clairement à avoir un panel électrique massif d'ici les prochains mois.* » Il a parlé en parallèle de l'expérience >>>

Stéphane ESPINASSE (IVECO) et Stefano FEDEL (SCANIA).





RENAULT MASTER COURONNÉ

LE NOUVEAU RENAULT MASTER A RÉCEMMENT ÉTÉ COURONNÉ VÉHICULE UTILITAIRE INTERNATIONAL 2025 PAR LE PRESTIGIEUX JURY DE L'INTERNATIONAL VAN OF THE YEAR (IVOTY). CETTE RECONNAISSANCE MARQUE UNE ÉTAPE IMPORTANTE POUR L'ÉQUIPE DES VÉHICULES UTILITAIRES DE RENAULT, SOULIGNANT LES INNOVATIONS ET LES PERFORMANCES DE LA 4^E GÉNÉRATION DE LA GAMME MASTER.



La révélation du nouveau Renault Master lors du dernier Salon Solutrans en novembre 2023 a été un moment fort pour les équipes Renault. En effet, le lancement d'une telle gamme d'utilitaire n'ayant lieu que tous les 15 ans, il faut être au rendez-vous ! L'accueil à Solutrans a été fabuleux : des retours extrêmement positifs sur le Design innovant, les performances de la plateforme multi-énergie et aussi l'étendu de la gamme, notamment les véhicules carrossés. Fort de l'enthousiasme des professionnels et du public, nous avons finalisé l'industrialisation des versions thermiques et électriques au 1^{er} trimestre 2024. La commercialisation en France a démarré en mai, et les essais Presse réalisés en France ont permis d'accueillir plus de 160 journalistes venus de plus de 26 pays.

Ces essais sont un moment privilégié pour les journalistes pour tester en dynamique les véhicules et déterminer si les promesses sont tenues. C'est dans le cadre de l'IAA d'Hanovre, le salon des transports en Allemagne, que le prix International Van of the Year 2025 (l'utilitaire européen de l'année) a été décerné au nouveau Renault Master. C'est tout à fait remarquable d'être reconnu par le jury du prix le plus important dans le monde des utilitaires jury composé de 25 journalistes européens, représentants autant de pays, spécialisés dans les véhicules utilitaires. Cette année, riche en nouveautés, neuf utilitaires étaient en lice.

Le Master II lancé avait été couronné International Van of the Year en 1998, en même temps que le Renault Scenic recevait le prix de véhicule de l'année. Renault réalise cette année le même doublé nouveau Renault Master et nouveau Renault Scenic, tous les 2 en versions électriques !

« Le jury de l'Ivoty a été impressionné par le tout nouveau design et les hauts niveaux d'innovation et de technologie développés pour la nouvelle gamme Master, un utilitaire qui présente une **aérodynamique avancée**, une plus grande facilité d'utilisation et une efficacité, un espace, une sécurité



et un confort accrus. De plus, sa nouvelle plateforme modulaire permet d'accueillir des blocs diesel, électrique ou à hydrogène », a commenté Jarlath Sweeney, président du jury. Heinz-Jürgen Löw, le directeur des véhicules utilitaires de Renault a déclaré de son côté que « recevoir ce prix signifie beaucoup pour nous et cette reconnaissance témoigne du travail acharné, du dévouement et de la passion qui ont rendu ce projet possible ». La conception du nouveau Renault Master repose sur une plateforme multi-énergies innovante, baptisée AeroVan. Cette plateforme permet au Master d'être proposé en versions thermique, électrique et hydrogène, répondant ainsi à une diversité de besoins professionnels. L'efficacité énergétique et la flexibilité sont au cœur de cette conception, faisant du Master un choix incontournable sur le marché des véhicules utilitaires. Cette plateforme multi-énergie est déployée sur l'ensemble des silhouettes de la

gamme nouveau Renault Master. C'est un véritable défi industriel puisque l'ensemble des véhicules est fabriqué sur une ligne de production unique totalement flexible à la demande du client et des marchés.

Cette conception innovante permet de réduire drastiquement la consommation, et d'afficher les meilleurs autonomies du segment, notamment sur la version électrique avec une autonomie de plus de 460 km selon le cycle WLTP grâce à une batterie de 87 kWh.

Le nouveau Renault Master intègre des technologies de pointe pour améliorer la sécurité et la productivité. Des systèmes avancés d'aide à la conduite, comme l'assistance au maintien de voie et le freinage d'urgence autonome, sont de série. De plus, la cabine est conçue pour être un véritable bureau mobile, avec des options de connectivité améliorées et une ergonomie pensée pour le confort du conducteur.



>>> acquise via Iveco Bus et Heuliez Bus en la matière. Stéphane Espinasse a estimé que le transport de voyageurs a sur ces sujets 5 à 10 ans d'avance. Il n'oublie pas les développements récents de Iveco FPT autour des moteurs Cursor 13 et Cursor 9 à combustion hydrogène. Il a alerté sur la complexité juridique et fiscale européenne, chacun des acteurs (constructeurs, énergéticiens, transporteurs) ayant des régimes fiscaux différents pour leurs consommations énergétiques. Stefano Fedel a rappelé quant à lui que les constructeurs sont à peu près tous alignés dans leurs stratégies, mais que l'enjeu en Europe est également culturel : « *les pays nordiques étant plus avancés, ce qui n'est pas qu'une question de culture, mais aussi d'une approche différenciée entre une demande tirée ou poussée. Dans les pays nordiques, la décarbonation est davantage tirée par les consommateurs finaux qui sont demandeurs. Il y a une plus grande sensibilité sur l'empreinte carbone, ce qui incite les entreprises de transport (...)* » Pour les deux intervenants, clairement, le moteur thermique pour la mobilité lourde n'est pas mort. Côté collectivités locales, Jean-Charles Kohlhaas, vice-président de la métropole de Lyon, a souhaité « *une réduction des distances parcourues par les marchandises, du report modal sur le ferroviaire ou le fluvial* ». Pour le transport routier, il a défendu le transport électrique et un mix énergétique à trouver, dénonçant au passage l'usage du terme biocarburant. « *Je suis un farouche défenseur du GNV à partir du moment où c'est du bioGNV* » rappelant l'investissement dans un méthaniseur sur station d'épuration capable d'alimenter 250 véhicules lourds. Attaché à défendre la politique de la métropole hôte, il a évoqué le soutien de celle-ci aux projets de stations GNV. Mais il a condamné irrémédiablement le moteur Diesel : « *on n'a pas l'intention d'interdire le camion, on interdira le Diesel à partir de 2028* ».

Abandonner les silos et les dogmes pour raisonner en énergie primaire

Richard Lecoupeau, fondateur et PDG de 2C-Consulting, a remis le sujet des motorisations et énergies en perspective, que ce soit en termes de ressources ou d'émissions polluantes. « *Aujourd'hui, on n'a pas un million de solutions pour propulser les véhicules sur terre. 99% du parc est thermique : « se dire que l'on peut se passer du moteur thermique, ça semble délicat, dans un laps de temps relativement court* ». Le paradoxe est que, s'il n'y a que deux systèmes propulsifs (thermique à combustion interne ou électrique), il y a un panel beaucoup plus large d'énergies pouvant les alimenter. « *Il faut aller chercher les carburants bas carbone* » a clamé Richard Lecoupeau qui a prévenu : « *si on abandonne le moteur thermique, on renonce à un très grand nombre de sources de carburants* ». Il est revenu également sur d'autres fondamentaux, souvent oubliés dans les débats publics, comme l'analyse des cycles de vie des produits énergétiques. « *L'équation n'est pas aussi simple. On ne peut pas réfléchir à la transition énergétique en silo. Il faut raisonner de façon systémique.* » Il a achevé son exposé en brisant des mythes sur la transition énergétique : pour couvrir les besoins du transport routier, en admettant qu'il passe en électrification, il faudrait accroître la production électrique française de 30%. Si on veut aller sur du tout hydrogène par électrolyse, il faut plus que doubler la production électrique. Pour les e-fuels, il faudrait, toujours selon Richard Lecoupeau, multiplier par 5 la production électrique française. Tout l'enjeu est de penser en ressource énergétique primaire. Puis il prophétise : « *Il nous faudra de tout sinon on va finir en panne sèche* ». Nous voilà prévenus.e. ♦

Jean-Charles KOHLHAAS (METROPOLE DE LYON) et
Louis DU PASQUIER, (VINCI AUTOROUTES).



Intervention en vidéo de Harald SEIDEL, Président de DAF Trucks et Président du Conseil des véhicules utilitaires de l'ACEA.



L'IA permet de concevoir un véhicule bien en amont avec des technologies à la pointe.

L'IA, UN ALLIÉ À GARDER SOUS SURVEILLANCE



L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE S'EST INVITÉE AUX RENCONTRES 2024. C'EST TOUT UN UNIVERS D'OUTILS, DE SYSTÈMES ET D'ALGORITHMES PROPRES À UN SECTEUR QU'IL FAUT CONSTRUIRE. LA FILIÈRE VI N'Y ÉCHAPPE PAS. GUILLAUME DESVEAUX, PRÉSIDENT DE AI CARGO FOUNDATION, A EXPOSÉ LES ATOUTS ET LES ENJEUX DE L'IA.

Guillaume Desveaux,
AI Cargo Foundation.



L'expert a tenu à rappeler que l'intelligence artificielle intervient dans un premier temps sur le prédictif : « *il existe des concepts relativement simples. Grâce au relevé de l'historique, nous pouvons prédire et à partir de cette prédiction l'algorithme va pouvoir trouver soit des optimisations soit des anticipations de réactions pour enfin prendre des décisions.* » Les données multisources sont indispensables pour alimenter l'IA. Elles peuvent provenir des propres données des entreprises de transport mais aussi tout simplement de la météo ou d'informations économiques.

Standardiser les données

Une normalisation sur la Data entre tous les acteurs est indispensable pour que l'IA puisse fonctionner. L'industrie automobile allemande s'est fédérée par exemple avec l'objectif d'optimiser sa logistique et son transport. Grâce à un budget de 110 millions d'euros doublé avec une aide de l'Etat, elle a pu lancer une plate-forme commune baptisée Catena-X qui unifiera au fur et à mesure les normes logistiques. Ce développement d'un langage de données standardisé va permettre de « bâtir par la suite les cas d'usages. » En France, Stellantis a mis en place un projet similaire avec la mutualisation de la logistique en amont pour lancer des trains en commun avec ses équipementiers pour le transport de pièces et fournitures. Là encore, l'IA intervient grâce à un ensemble de données des principaux intervenants dans la chaîne logistique. « *Sans l'aide de l'intelligence artificielle, nous aurions du mal à le mettre en pratique* » a précisé Guillaume Desveaux. Geodis et le ministère des transports développent actuellement un projet de langage universelle dans la logistique. « *Nous travaillons actuellement sur les communs, les socles techniques et les systèmes comme les TMS* » a-t-il ajouté.

Compléter les transports

L'IA va intervenir de plus en plus dans le transport combiné. « *Pour massifier, il faut prendre des masses de données gigantesques. Il faut être capable de faire un jumeau numérique pour trouver des facteurs de*



mutualisations et de massifications » a-t-il expliqué. « *Aujourd'hui, nous travaillons avec 150 entreprises, des constructeurs, des transporteurs, des chargeurs. Ils nous donnent accès aux ordres de transport et nous regardons comment nous pouvons constituer des trains en commun. Nous réalisons beaucoup d'algorithmique car ce sont des milliards de combinaisons. Seule l'IA est capable de le traiter* » a-t-il souligné lors de son intervention. Elle peut aussi intervenir dans le remplissage des camions, les retours à vide sujet ô combien épineux dans le secteur. Amazon a su utiliser à bon escient l'IA : « *Il arrive à prédire et à stopper des véhicules [de livraisons] avant de les envoyer car ils savent qu'ils vont mieux les remplir* » a commenté le dirigeant de AI Cargo Foundation. L'idée est de se mettre à plusieurs du même secteur pour mieux exploiter les ressources. Dernier volet abordé : la télématique, le meilleur allié de l'IA. « *Ce sont des sources de données extrêmement puissantes et nous pouvons aller chercher des informations utiles* » a précisé Guillaume Desveaux. L'intelligence artificielle intervient enfin dans le choix des véhicules décarbonés. « *Pour un gros chargeur avec plusieurs véhicules, cela peut devenir compliqué. Il existe un système qui permet de trouver les meilleurs mixes énergétiques dans une flotte* » a-t-il ajouté. L'IA n'a pas dit son dernier mot. ♦

PHILIPPE ROSIER, HOMME DE LA FILIÈRE 2024

LE 10 OCTOBRE DERNIER, DANS LE CADRE DES RENCONTRES DE LA FILIÈRE BY SOLUTRANS, LA FFC A REMIS LE PRIX DE L'HOMME DE LA FILIÈRE À PHILIPPE ROSIER, PDG DE SYMBIO, POUR SON IMPLICATION DANS UNE FILIÈRE HYDROGÈNE D'EXCELLENCE EN FRANCE.

Dans son discours, Philippe ROSIER a tenu à valoriser le travail acharné de ses équipes, dans l'atteinte d'objectifs communs.



Philippe ROSIER, est désormais une figure incontournable de la transition énergétique en France et en Europe. Son engagement dans la filière hydrogène et sa vision pour l'avenir des mobilités durables lui ont valu cette distinction d'Homme de la Filière 2024. Avec une carrière riche en expériences industrielles et stratégiques, Philippe ROSIER est aujourd'hui l'un des principaux promoteurs de l'hydrogène comme solution pour décarboner l'Automobile, les transports lourds et les autres secteurs énergivores.

Une carrière dédiée à l'énergie et à la durabilité

Philippe ROSIER est un ingénieur et manager expérimenté, titulaire d'un diplôme de l'École Centrale Paris, qu'il a complété par une spécialisation dans les politiques énergétiques et environnementales. Avant de se tourner vers l'hydrogène, il a travaillé dans des secteurs variés de l'industrie, notamment chez Rhodia, une entreprise chimique française où il a occupé des postes de direction pendant plus de 20 ans. Cette expérience lui a permis d'acquérir une solide connaissance des défis énergétiques et industriels, ainsi que des réglementations environnementales européennes.

Durant sa carrière chez Rhodia, Philippe ROSIER a supervisé des projets d'envergure liés à la réduction des émissions de CO₂ et à l'optimisation énergétique des processus industriels. À une époque où les préoccupations climatiques n'étaient pas encore prioritaires, il a contribué à développer des initiatives visant à limiter l'empreinte carbone des opérations industrielles, un précurseur des engagements qui sont aujourd'hui au cœur des préoccupations environnementales.

L'engagement dans l'hydrogène : une vision pour le futur

En 2016, Philippe ROSIER a pris un tournant décisif en rejoignant la société Symbio, filiale du groupe Michelin, Forvia et Stellantis, spécialisée dans les solutions de mobilité hydrogène. Symbio est à

la pointe du développement des piles à combustible et des solutions hydrogène destinées à la mobilité. Depuis son arrivée, Philippe ROSIER s'est attaché à accélérer le développement de l'hydrogène en Europe et à promouvoir cette technologie comme une alternative viable et décarbonée pour les secteurs où l'électrification est difficile, comme le transport de marchandises, le ferroviaire, ou encore la mobilité maritime. Le Site Symbio de St Fons (69), s'étend aujourd'hui sur plus de 20 000 m² et emploie près de 800 personnes. C'est la plus grande gigafactory d'Europe dédiée à la production de piles à combustible.

Sous sa direction, Symbio a multiplié les collaborations industrielles et les partenariats stratégiques pour démocratiser l'hydrogène et accélérer la transition vers des transports zéro émission. Philippe ROSIER a su convaincre de nombreux acteurs du secteur des transports, ainsi que les pouvoirs publics, de l'importance d'investir dans l'infrastructure nécessaire pour le développement d'une économie de l'hydrogène. Il a également joué un rôle essentiel dans l'obtention de financements européens pour les projets de recherche et de déploiement de solutions hydrogène, contribuant ainsi à la structuration d'une filière compétitive et innovante.

Symbio et le développement de l'infrastructure hydrogène

Sous l'impulsion de Philippe Rosier, Symbio a lancé plusieurs initiatives ambitieuses pour étendre le réseau de distribution d'hydrogène et encourager l'adoption des véhicules à hydrogène. L'entreprise participe activement au projet européen « H2Haul » pour le développement de poids lourds à hydrogène et leur intégration dans les flottes de transport en Europe. Ce projet s'inscrit dans la stratégie de l'Union européenne pour réduire les émissions de CO₂ dans le secteur des transports, l'un des principaux contributeurs au réchauffement climatique.

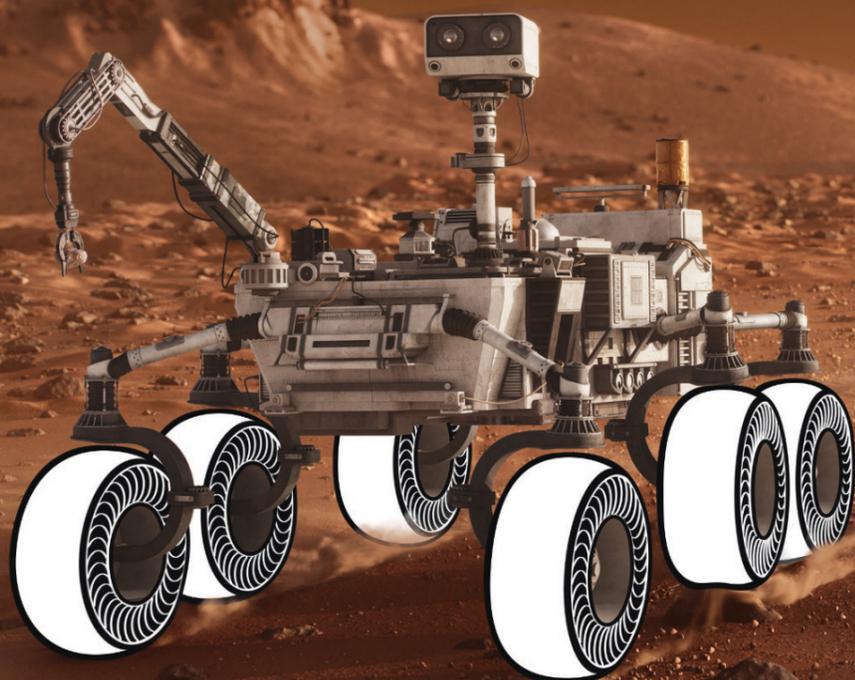
L'élection de Philippe ROSIER comme « Homme de la Filière 2024 » est un hommage à sa vision stratégique et à son engagement en faveur de la décarbonation des transports. ♦

Philippe ROSIER a reçu son prix de la part de Bruno BERNARD, Président de la Métropole de Lyon, en présence de Patrick CHOLTON, Président des Rencontres de la Filière et de SOLUTRANS.



SUR LA ROUTE ET AU-DELÀ

*Notre expertise dans les matériaux composites
nous permet de développer des pneus adaptés
à l'exploration spatiale.*



MICHELIN

MOTION FOR LIFE

MOTION FOR LIFE = LE MOUVEMENT C'EST LA VIE

ECHANGES AVEC BRUXELLES

LES DIRECTIVES ET LES DISPOSITIONS EUROPÉENNES CONCERNANT LA FILIÈRE DU VÉHICULE INDUSTRIEL ET DU TRANSPORT ROUTIER SONT TRÈS NOMBREUSES, À EN PERDRE SON LATIN. LES RENCONTRES DE LA FILIÈRE FURENT L'OCCASION D'ÉCHANGER AVEC LA COMMISSION EUROPÉENNE SUR LES PRINCIPAUX DOSSIERS COMME LA NOUVELLE DIRECTIVE POIDS ET DIMENSIONS OU ENCORE LE PAQUET MOBILITÉ.



Jean Louis COLSON représentait la Commission Européenne, en duplex de Bruxelles.



L'ordre du jour réglementaire, a été évoqué par Jean-Louis Colson, Chef d'unité à la DG MOVE de la Commission européenne, en particulier celui relevant de son périmètre : la directive Eurovignette, la directive AFIR sur les points de recharge et deux autres en cours de discussions : celle relative aux poids et dimensions des véhicules, ainsi que celle relative à la fiscalité des énergies. Il a évoqué l'appel à consultation (en cours) quant au projet de texte imposant des quotas de véhicules électriques ou hydrogène aux flottes de véhicules exploités par les entreprises. À la question de savoir si l'on pouvait espérer une révision des objectifs de réduction d'émissions CO₂ imposés aux constructeurs des véhicules industriels, il a apporté une fin de non-recevoir : « Pour l'instant la position de la Commission est très claire, on ne change rien ! (...) Ce sont des questions purement politiques qui appartiendront au prochain collègue des commissaires qui prendront leurs fonctions le 1er décembre 2024 ». Sur la directive poids et dimensions, il a expliqué : « ça appartient uniquement au Conseil des ministres. Cela a déjà été proposé par la Commission, c'est en négociations inter institutionnelles, et il importe au Conseil de prendre ses responsabilités ». Face aux coûts considérables de la transition énergétique telle que conçue par l'UE, se pose la question des aides à l'investissement. Là encore, les industriels et les acteurs de la filière du transport ont été quelque peu déçus par la réponse



Florence DUPASQUIER, Présidente de la FNTR et PDG du Groupe SAMAT.

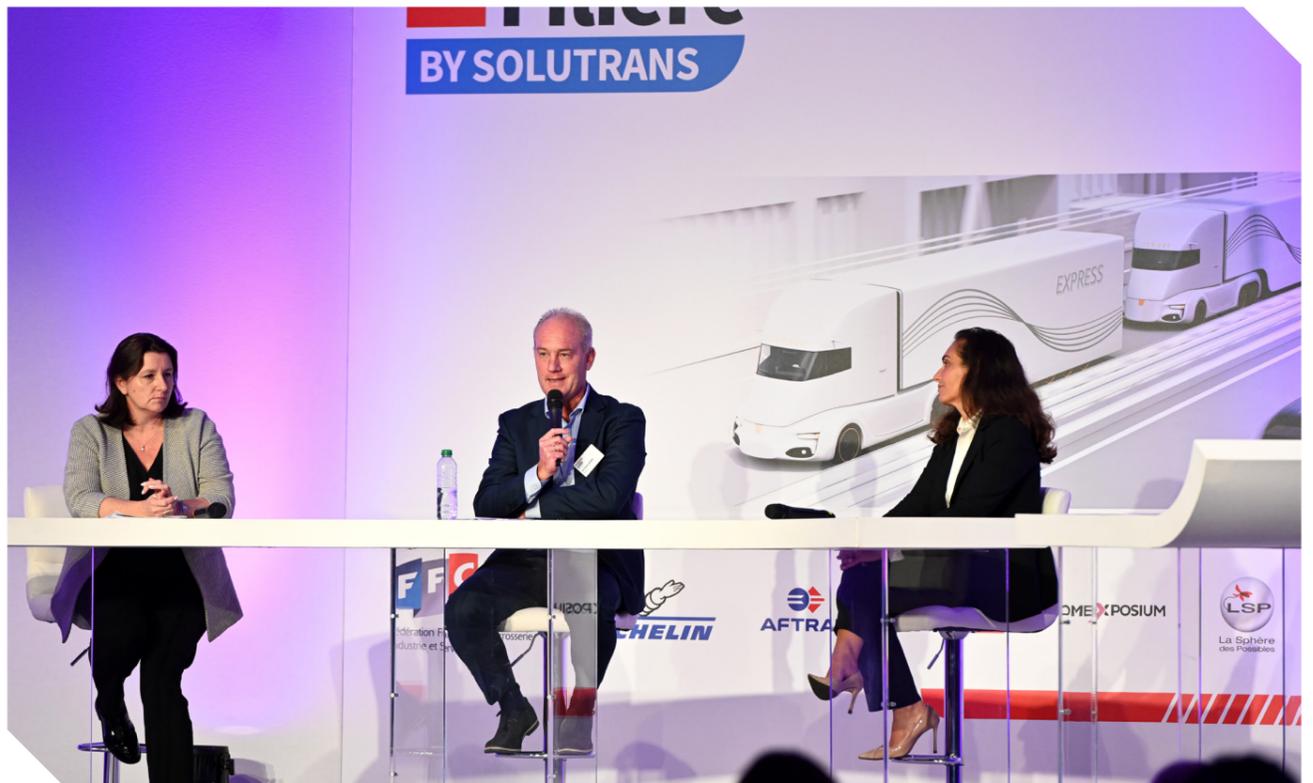


Damien DESTREMEAU (Reef Group)
et Athina ARGYRIOU (CSIAM).

apportée : « Il n'y a pas de soutien direct dans le domaine des transports », suggérant que cela soit à l'initiative des États membres. « La Commission est intervenue de manière indirecte, en subventionnant les points de recharge. Il y a actuellement en discussion un fonds qui a pour but de favoriser une transition juste (...) Il devrait y avoir des subventions du côté européen pour l'acquisition des véhicules propres pour les micro-entreprises. »

La complexité du droit des transports reconnue

La question des distorsions de concurrence a été posée directement, ce qui a entraîné un relatif mea-culpa de Jean-Louis Colson, reconnaissant la complexité du droit des transports dans l'Union européenne. « Cela engendre des contraintes sur les opérateurs. Nous estimons en premier lieu que la manière dont ce droit peut s'avérer moins contraignant, c'est en faisant en sorte que les contrôles soient faits de manière plus identique dans l'ensemble des états membres » tout en misant également sur la digitalisation des procédures et déclarations. Athina Argyriou, présidente-déléguée générale de la CSIAM, a apporté son soutien aux positions de la Commission estimant que « les objectifs ne sont pas inatteignables et que l'on n'a pas le droit de les remettre en cause » enchaînant : « bien entendu cela ne peut pas reposer uniquement sur les constructeurs ». Elle a admis que « le démarrage commercial des véhicules à batteries est difficile, avec 2% des immatriculations en Europe et uniquement 1% en France. Je reste plutôt positive parce qu'on a les produits sur le marché que depuis 2 ans maintenant. » Elle a évoqué la satisfaction d'avoir obtenu deux feuilles de routes de décarbonation séparées entre les voitures particulières et les véhicules industriels en France. Sur le verdissement des flottes, l'avis des transporteurs, représentés par Florence Dupasquier, PDG du groupe Samat et présidente de la commission Europe et international à la FNTR, a divergé clairement des positions d'Athina Argyriou : « je vais dire la vérité, je pense que les objectifs sont trop importants (...) Quand on a concrètement travaillé avec la FNTR, les constructeurs, les énergéticiens, pour préparer la feuille de route il y a quelques mois, on se rend bien compte maintenant que ces objectifs ne sont pas tenus. Mais il y a une clause de révision des objectifs en 2027, on va y être attentifs ». Athina Argyriou a précisé la position de la CSIAM : « on n'a pas demandé des révisions des objectifs mais une révision des pénalités » ajoutant qu'à terme, « c'est la fin du diesel, mais pas la fin du moteur thermique ». Elle a rappelé le caractère indispensable de la révision de la directive européenne relative aux poids et dimensions, un sujet qui a été également évoqué par Damien Destremeau, PDG de The Reefer Group, représentant de fait les carrossiers constructeurs français et la chaîne logistique du froid. Athina Argyriou a évoqué la préoccupation de la CSIAM autour des sur-transpositions de directives européennes dont



la France est coutumière. Damien Destremeau a reconnu la nécessité d'agir mais « il faut que les règles soient atteignables, réalistes et qu'elles tiennent compte des réalités de terrain et aujourd'hui ce n'est pas le cas ». Il a déploré le fait que les carrossiers ne soient pas écoutés en Europe, rappelant quelques aberrations comme le fait que l'outil Vecto prenne toutes les semi-remorques sans considération de leur métier. Or, a-t-il rappelé, les groupes froids diesel représenteraient à eux seuls chaque année l'équivalent de 3 millions de t.eq.CO₂, or ils ne sont pas considérés comme un gisement d'économies dans l'outil Vecto. Même problème avec les équipements à ajouter pour répondre aux objectifs qui, paradoxalement, ajouteront du poids à bord des véhicules remorqués. Les objectifs CO₂ assignés aux carrossiers-constructeurs par Vecto Trailer le préoccupent vraiment, évoquant l'aspect irréaliste de la réduction de -10% assignée pour 2030 rappelant : « tous nos calculs arrivent au mieux à -5.7% avec des efforts absolument colossaux. J'ai déjà prévenu nos clients, que l'amende je leur facturerais. On parle quand même de 10 000 euros par semi-remorque, » Il a plaidé pour d'autres approches : une classification des performances des véhicules à l'image de ce qui se fait en électroménager ou pour les pneumatiques, ou bien via la création d'un label attribué aux semi-remorques super-isolées (d'un coefficient k<0.33).

Le volet social en question

Florence Dupasquier, PDG du groupe Samat et présidente de la commission Europe et affaires internationales de la FNTR, a mentionné tous les changements liés à l'application du « paquet mobilité ». Elle a reconnu son importance pour la qualité de vie des conducteurs routiers et la valorisation de l'image de la profession.

Elle a déploré cependant que certaines dispositions sociales puissent bloquer chez les chargeurs (notamment la discussion pour interdire en France les opérations de chargement ou déchargement des marchandises pour les conducteurs et conductrices). Elle a évoqué également toutes les contraintes qui pèsent également sur les véhicules lorsque l'on parle de décarbonation : « il ne faut pas qu'on laisse la moitié des transporteurs sur le chemin. Le sujet des financements est un vrai point qui n'est pas abordé aujourd'hui ». Elle a rejoint Damien Destremeau en mentionnant quelques complexités ou oubliés administratifs : par exemple, l'impossibilité pour son groupe de bénéficier des appels à projets pour la simple et bonne raison que les véhicules électriques ne sont pas compatibles avec l'ADR relatif au transport de matières dangereuses. Les carburants alternatifs sont les seuls outils accessibles à sa profession pour décarboner : « j'entends et c'est nouveau, le retour du moteur thermique, alors qu'il y a deux ans il ne fallait absolument pas en parler ». La révision de la directive poids et dimensions va occuper la fin de la table ronde, étant rappelé que l'opposition aux EMS vient de l'administration française : « certainement pour des raisons imaginaires de concurrence frontale avec le rail [] On ne doit pas opposer le rail et les poids lourds » a souligné Jean-Louis Colson qui a rappelé la fiabilité du transport routier ou l'existence d'opérations conjointes du type rail-route.

« Trop de réglementations ne vont-elles pas tuer le transport routier ? ». « Non » a répondu Jean-Louis Colson tout en reconnaissant « qu'on reproche souvent à la Commission européenne d'en faire trop » exonérant par la suite celle des responsabilités des contrôles de la réglementation RSE incombant aux États membres. ♦

SOLUTRANS 2025 LA PROMESSE D'UNE ÉDITION INOUBLIABLE

LA PROCHAINE ÉDITION DU SALON SOLUTRANS, PRÉVUE POUR 2025, S'ANNONCE D'ORES ET DÉJÀ COMME UN RENDEZ-VOUS INCONTOURNABLE POUR LES ACTEURS DU SECTEUR DU TRANSPORT ROUTIER ET URBAIN.

Entre le 18 et le 22 novembre 2025 se tiendra la 18ème édition de SOLUTRANS à Lyon-Eurexpo. Comme à son habitude, l'événement réunira constructeurs VI, équipementiers, énergéticiens, carrossiers-constructeurs, prestataires de services et experts, pour explorer les dernières innovations et tendances du monde du transport routier et urbain. Lors des Rencontres de la Filière, c'est Patrick CHOLTON, Président du Salon, qui a présenté les contours et nouveautés du prochain SOLUTRANS, à 1 an de l'événement. SOLUTRANS est bien plus qu'un salon aujourd'hui. Petit à petit, il est devenu une sorte de laboratoire, pour aider la filière à faire face aux nombreux défis qui l'attendent.

Le nombre d'exposants progresse d'édition en édition, et la nomenclature s'étend. Cela signifie l'importance croissante de l'événement pour l'ensemble de la filière et de ses métiers.

L'édition 2025 s'annonce donc exceptionnelle. Tout d'abord par les entreprises qui nous font confiance.

En termes de réservation d'espaces, nous sommes en progression de plus de 30 %, par rapport à 2023, qui était déjà un millésime exceptionnel. Mais le plus étonnant, au vu de la conjoncture économique, c'est que les exposants nous sollicitent directement, avant même que nos forces commerciales ne les contactent. SOLUTRANS montre ainsi son formidable pouvoir d'attraction. « Je ne peux qu'inciter les sociétés désireuses d'exposer de se hâter, car il est désormais de plus en plus compliqué de trouver des espaces au sein des 100 000 m² d'exposition », conclut Patrick CHOLTON, Président de SOLUTRANS.

Des contenus forts et inspirants

Cinq jours pour générer du business, favoriser les rencontres, tout en ménageant de larges moments de convivialité, voici la promesse du Salon. Et pour y parvenir, nous vous livrons une (petite) partie de ce qui vous attend.

Les grandes thématiques de SOLUTRANS 2025 feront la part belle à la décarbonation via le mix énergétique bien sûr, mais également à la cyber sécurité et aux évolutions réglementaires. Puis nous explorerons également un volet plus prospectif, où l'on traitera de l'avenir avec l'hydrogène, l'intelligence artificielle et enfin le sujet clé des infrastructures routières. Tous ces thèmes seront développés sous des formes différentes au travers

de l'implication des exposants, mais aussi d'ateliers ou de conférences de haut niveau, dont le format évolue cette année.

Nous disposions jusqu'en 2023 de trois centres de conférences. En 2025, nous choisissons de ne garder que la salle de conférences de la place des lumières, qui sera étendue pour l'occasion et se montrera plus ouverte sur l'extérieur. Nous voulons en effet limiter le nombre de conférences pour en augmenter la qualité et favoriser les prises de paroles des plus grands experts. Par exemple, l'OICA, (Organisation Internationale des Constructeurs Automobile), à laquelle participe SOLUTRANS, fera une grande conférence sur les différentes réglementations qui existent à travers le monde, afin de pouvoir se comparer avec les différents continents et pourquoi pas, trouver des inspirations. Autre exemple avec une grande conférence portant sur le désenclavement des territoires ruraux, que permettent les multiples camions-magasins, dont le marché se développe dans presque tous les secteurs du commerce de proximité.

Un espace vélo cargo étendu

Face au succès rencontré par notre espace vélo cargo, initié en 2023 dans le hall 1, nous renouvelons l'expérience en agrandissant la piste d'essais indoor, afin de coller encore plus aux situations quotidiennes d'usage de ces véhicules. Au plan strictement réglementaire, nous allons profiter de SOLUTRANS pour sensibiliser les pouvoirs publics sur l'importance d'établir un contexte réglementaire clair pour le vélo-cargo. Là encore, une conférence viendra étayer cette problématique.

Le Village Univers VUL

Autre véritable nouveauté pour SOLUTRANS 2025, le village Univers VUL. Cela faisait plusieurs années qu'on nous le demandait, nous cherchions donc le format pour le faire dans de bonnes conditions. Et nous avons trouvé le bon partenaire, pour annoncer qu'en 2025, le hall 6 de SOLUTRANS accueillera son premier village Univers VUL. Concrètement il s'agit de réunir en un espace tous les acteurs de la seconde main dans le secteur du VUL.

Sur environ 500 m², vous pourrez ainsi rencontrer les acteurs du remarketing, de l'approvisionnement, de la commercialisation, de la gestion de parc, qui seront tous réunis sur un seul et même espace,

avec un plateau télé qui leur permettra de faire des conférences, de mieux faire connaître leur activité à tout l'écosystème SOLUTRANS.

La nocturne

L'annonce suivante touche à l'un des constats des éditions précédentes. Le jeudi, qui est traditionnellement une journée de très forte affluence dans les allées, génère une forme de frustration chez les exposants et les visiteurs, qui souhaitent souvent poursuivre leurs échanges après 18h, l'heure de fermeture du salon. En 2025, nous avons décidé d'instaurer une « nocturne » jusqu'à 22 h, et pourquoi pas encore plus tard !

Le Salon organise déjà la soirée des Innovation AWARDS le mardi soir, le Diner de Gala le mercredi soir, il était donc normal que nous laissions aux exposants l'occasion de nous surprendre le jeudi ! Fidèles à l'esprit SOLUTRANS, nous attendons de vous une vraie implication au plan de la convivialité. DJ's, animations, spectacles, buffets... nous espérons que cette soirée soit la plus belle pour célébrer les entreprises de la filière.

Des soirées et un anniversaire

En 2025, la FFC, propriétaire de SOLUTRANS, va fêter ses 180 ans. Cet anniversaire constituera un peu le fil rouge de cette édition du Salon. Nous y consacrerons de larges évocations dans le cadre des Innovation AWARDS par exemple. Pour faire écho aux débuts de la carrosserie et à l'hippomobile, nous délocalisons la cérémonie de remise de prix à l'hippodrome de Parilly (69), qui se situe à seulement 10 minutes du parc EUREXPO. Nous conservons encore le secret de cette cérémonie, qui s'annonce déjà inoubliable !

Au niveau du Diner de Gala, là encore, il nous faut innover et vous surprendre chaque année. Après le concert privé de Patrick BRUEL en 2023, nous vous proposerons un spectacle inédit du Paradis Latin, spécialement créé et mis en scène pour SOLUTRANS par Kamel OUALI, célèbre chorégraphe de la Star Academy, puis de la comédie musicale Les 10 commandements, Cléopâtre, Autant en emporte le vent et bien sûr le Roi Soleil.

Le spectacle nous accompagnera tout au long du dîner et notamment lors de la révélation des Truck of the Year, Van of the Year, Pick Up Award. Et bien entendu lors de la remise du Trophée de l'Homme de la Filière, devenu lui aussi une institution. ♦



Les intervenants se sont succédés aux côtés de Patrick CHOLTON. Frédéric RICHARD (FFC) et Bernard BUFFARD (LSP).

SOLUTRANS

18 - 22 NOV 2025 LYON+EUPEXPO

CARREFOUR MONDIAL DU VEHICULE INDUSTRIEL ET URBAIN

5 JOURS
+ de BUSINESS
+ de RENCONTRES
+ de CONTENUS

ÉNERGIE - CLIMAT
AMBITIEUX ENSEMBLE !

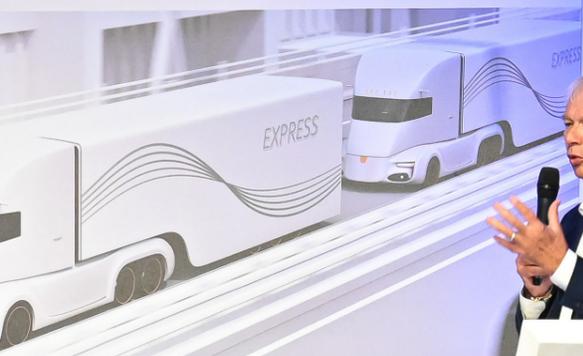
Avec le soutien de MICHELIN METROPOLITAIN LYON AFTRAL VINCI

Un salon de la FFC

Partenaires: EUREXPO PFA

Co-organisé avec COMEXPO

Patrick CHOLTON, Président de SOLUTRANS et Hervé REBILLON, responsable des conférences de SOLUTRANS.



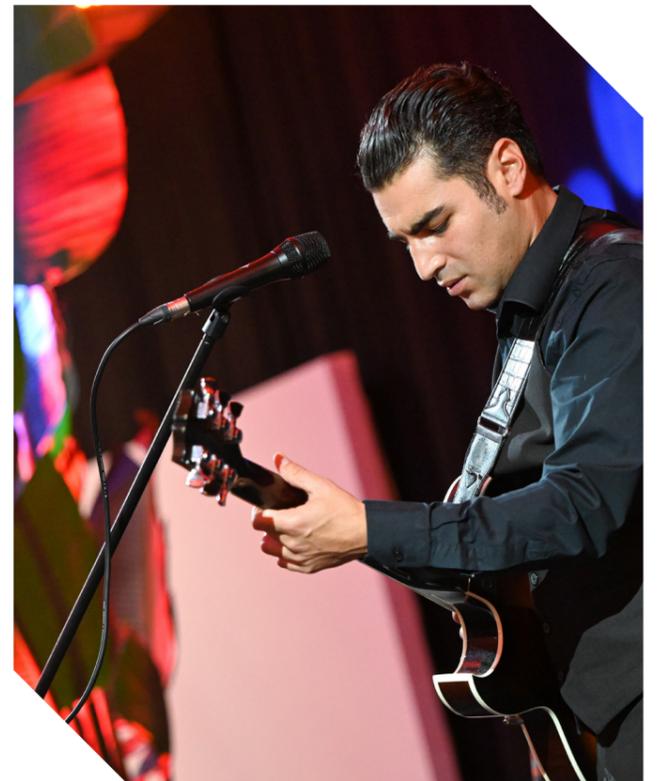
LE COCKTAIL EN IMAGE

A L'ISSUE DE CETTE GRANDE JOURNÉE D'ÉCHANGES, LES PARTICIPANTS ONT POURSUIVI LE NETWORKING AUTOUR DU COCKTAIL DINATOIRE. LES THÈMES ABORDÉS L'APRÈS-MIDI ONT LARGEMENT ALIMENTÉ LES DISCUSSIONS, PREUVE QUE LA PROFESSION ATTEND DE LA VISIBILITÉ POUR L'AVENIR...





LesLoritios denimpos volla sita quodi
omnimpore, unde bisime veniaecto



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 : Daniel OSTERMANN
 Mise en pages : Marguerite DA SILVA - margeandcie@gmail.com
 Crédits photos : Adobe Stock - Francis Mainard - N.Rodet



SOLUTRANS

18 - 22 NOV 2025 LYON • EUREXPO

CARREFOUR MONDIAL DU VEHICULE INDUSTRIEL ET URBAIN



ÉNERGIE - CLIMAT AMBITIEUX ENSEMBLE !



SOLUTRANS.FR
#SOLUTRANS

Avec le soutien de



Un salon de la



Fédération Française de Carrosserie
Industrie et Services

Partenaires



FILIERE
AUTOMOBILE
& MOBILITES



Co-organisé avec

COMEXPOSIUM