



SOLUTRANS LE MAG

DÉCEMBRE 2022
#0 NUMÉRO SPÉCIAL

SOLUTRANS

21 - 25 NOV 2023 LYON - EUREXPO

CARREFOUR MONDIAL DU VEHICULE INDUSTRIEL ET URBAIN

— Solutions Durables et Connectées —
pour une Filière de Transport Responsable



RENCONTRES DE LA FILIÈRE 2022

L'ÉVÈNEMENT À SUCCÈS DE TOUTE LA FILIÈRE VI/VU

la route nous rapproche

Simplicité, **efficacité**, mobilité

Appli FLEET MANAGER
Gestion cartes, télébadges, contrôle et suivi en temps réel, géolocalisation...

AS24.com



Gestion du carburant
Gestion simplifiée, contrôle maîtrisé, récupérations de TVA avec

Eurovat



Transactions péages
Un seul boîtier, toujours plus de destinations dans toute l'Europe

PASSango



Localisation des remorques
Solution simple et pratique pour suivre et gérer vos remorques

Findit

AS24

TotalEnergies

Patrick Cholton,
Président de la Fédération Française de Carrosserie

« L'IDÉE DES RENCONTRES DE LA FILIÈRE EST VRAIMENT DE POUVOIR RÉUNIR, EN UN LIEU UNIQUE, TOUS LES ACTEURS DE LA FILIÈRE VI ET VUL AFIN DE POUVOIR PARLER AUX POUVOIRS PUBLICS ET QUE CES DERNIERS PUISSENT S'ADRESSER AUSSI À L'ENSEMBLE D'ENTRE NOUS »



En quoi les Rencontres de la Filière consistent-elles ?

Avant que nous ne mettions en place ce rendez-vous, il y avait, entre chaque édition de SOLUTRANS, un espace libre de 2 ans durant lequel le soufflé du salon retombait très vite et où l'on ne parlait pas assez de la filière. C'est pour cette raison que j'ai décidé de créer les Rencontres de la Filière et de positionner le Trophée de l'Homme de la Filière au même moment. Du coup, la FFC propose un événement tous les ans : une année c'est SOLUTRANS et l'autre ce sont les Rencontres de la Filière. Nous avons vraiment à cœur, depuis 4 ou 5 ans, de devenir le porte-voix de la filière du véhicule industriel et urbain. Grâce à ces deux événements en alternance, c'est le cas. D'autant que les Rencontres de la Filière s'inscrivent dans un cadre beaucoup plus technique où l'on parle, dans les conférences, de toutes les problématiques liées aux véhicules en général.

Quel en est le but in fine ?

L'idée est vraiment de pouvoir réunir, en un lieu unique, tous les acteurs de la filière VI afin de pouvoir parler aux pouvoirs publics et que ces derniers puissent s'adresser aussi à l'ensemble d'entre nous. Cette année nous avons ainsi pu passer nos messages à Clément BEAUNE, ministre des Transports. Malgré son absence de dernière minute, il a adressé un message aux participants, nous assurant de l'écoute du gouvernement face aux problématiques du moment. Il n'existe aucune autre manifestation en Europe qui rassemble tous les acteurs de notre filière. Et c'est en faisant corps, tous ensemble, que nous pouvons nous faire entendre du Gouvernement. Car plus les messages sont disséminés, moins ils sont entendus par les pouvoirs publics. Or, clairement, aujourd'hui, il est facile de constater que le transport routier est totalement laissé de côté dans les plans d'aides du Gouvernement. Pourtant, la Commission Européenne nous donne des objectifs d'émissions de CO2 d'ici à 2040. Or, si ces objectifs sont vertueux, pour que les transporteurs puissent les atteindre et avoir de nouvelles flottes avec de nouvelles énergies, il va leur falloir des aides à l'achat sur l'électrique, l'hydrogène et le gaz, voire même sur les véhicules en Euro 6, comme dans le VL. Et il ne faut pas de nouveau pénaliser les transporteurs par des taxes supplémentaires qui viendraient grever leurs budgets, donc leurs possibilités d'investir dans des énergies alternatives.

En coulisses, de quelles manières les thèmes abordés durant les Rencontres sont-ils choisis ?

Ils sont tout simplement choisis par rapport à l'actualité du transport routier. Nous faisons des points réguliers avec les, les équipementiers, les constructeurs de VI et VUL ainsi que les carrossiers constructeurs et nous définissons les sujets qui demandent, de notre point de vue, le



plus de réponses possibles. Et c'est notre maître de conférences, Hervé Rébillon qui fait le tri dans tout cela et nous indique la marche à suivre pour que ces conférences aient le plus d'impact possible auprès des pouvoirs publics et de tous les acteurs de la filière.

Transition énergétique, étude Vision'Air.... Ces questions sur la transformation écologique ont été au cœur des Rencontres de la Filière. Comment la FFC entend-elle faire avancer davantage encore le débat sur ces questions ?

Nous voulons faire prendre conscience à tous les acteurs de la filière qu'il est urgent de se tourner vers les nouvelles énergies. Ce n'est plus une question de choix, c'est une question d'obligation. Notre rôle est donc de les y aider, ne serait-ce que pour tenir les objectifs imposés par la Commission Européenne. Car nous ne pouvons pas intervenir directement auprès de celle-ci, mais nous pouvons, a minima, donner des outils à la profession. C'est dans cette perspective que nous avons souhaité créer Vision'Air et sa plateforme de visualisation avec BDO, partenaire de longue date de la FFC. Cette étude globale, réactualisée tous les deux ans au moment de SOLUTRANS, permet aux constructeurs et aux transporteurs d'avoir une photographie précise, basée sur des projections fiables, du mix énergétique dans chaque pays d'Europe à l'horizon 2040. Ainsi, chaque acteur peut modéliser le mix énergétique de son parc, son coût de possession, etc. et ainsi choisir la bonne option.

La transition énergétique est en effet sur toutes les lèvres. C'était un élément central des Rencontres de la Filière cette année. Comment le secteur peut-il faire face ?

Je pense que la première conférence, qui accueillait à la fois constructeurs, transporteurs, énergéticiens..., a permis de donner des éléments de réponse, à défaut d'apporter une solution miracle. Tous s'accordent à dire que le tout-électrique dans le VI, tel qu'un temps préconisé par les pouvoirs publics, est une utopie. Cela pour des raisons de disponibilité de l'énergie tout d'abord, mais également pour des questions de développement des infrastructures de recharge, des besoins de charge utile...

Une fois ce constat posé, on voit que Bruxelles vient de repousser l'échéance et favoriserait désormais le mix énergétique, seule moyen, selon tous les protagonistes, d'accompagner une transition en douceur, en accord avec tous les besoins de notre secteur. Nous nous en félicitons !

Et votre avis sur l'autre sujet brûlant abordé le 17 novembre, la mise en place des ZFE ?

Là encore, personne ne remet en cause les besoins de nettoyer les centres-villes des grandes agglomérations. Les constructeurs, logisticiens et tous les acteurs du Transport se mobilisent autour de cet objectif. Mais en retour de leurs efforts, ils demandent simplement plus d'harmonisation entre les règles dans les différentes villes et même au sein des États de l'Union européenne. Il ne suffit pas d'interdire le diesel en hyper centre. Tout le monde doit se mobiliser pour proposer des alternatives pour éviter les ruptures de livraison. Cela passe bien entendu par des solutions logistiques en bordures des villes, mais aussi une gestion revue des parking en centres urbains..., bref tout un écosystème à revoir à moyen terme.

Quels messages avez-vous envie de passer aux acteurs de la filière ?

J'ai envie de leur dire que ces 10 dernières années, la filière et ses acteurs étaient relativement dispersés, n'avaient pas de possibilité de parler d'une seule et même voix. Ils l'ont aujourd'hui grâce à la FFC, grâce aux Rencontres de la Filière, grâce à SOLUTRANS qui est devenu mondial et qui est aujourd'hui leur porte-voix ; donc je m'adresse à chacun des acteurs de la filière pour qu'ils s'identifient à ces deux événements. Je tiens également à souligner que la France a certainement l'un des meilleurs savoir-faire d'Europe et que nous avons tous les atouts en mains pour faire en sorte que la filière française du véhicule industriel soit l'une des plus belles en Europe. Et cela, j'en suis persuadé ! ♦



TRANSITION ÉNERGÉTIQUE, LE SCENARIO IMPOSSIBLE DE BRUXELLES ?

EN PLUS DES OBJECTIFS DE L'UNION EUROPÉENNE, LIÉS À LA MOBILITÉ ÉLECTRIQUE, LA NOUVELLE NORME EURO VII, DÉVOILÉE À QUELQUES JOURS DE LA TENUE DES RENCONTRES DE LA FILIÈRE, EST VENUE JOUER LES TROUBLE-FÊTES. LES ACTEURS DE LA FILIÈRE INVITÉS À DÉBATTRE SONT UNANIMES : LES OBJECTIFS IMPOSÉS PAR BRUXELLES VONT ÊTRE DIFFICILES À TENIR.



Anne-Sophie Alsif (BDO France)

Florence Dupasquier (Groupe Samat)
et Thierry Carbonnel (Air Liquide)



Volvo, Mercedes, Scania, Renault Trucks, Iveco ou encore MAN, pour ne citer qu'eux : ils sont nombreux, les constructeurs, à développer en nombre des véhicules zéro émission et bas carbone. Et pourtant, si tous s'accordent à dire que les véhicules électriques à batteries seront la solution prépondérante dans les années à venir, tous prônent également le maintien du thermique, probablement plus « raccord » avec certaines missions auxquelles l'électromobilité ne satisfait pas. Bref, l'heure est plus au mix énergétique qu'au tout électrique. Et pour cause. D'abord, en termes d'impacts économiques. Impossible, en effet, de penser transition énergétique sans prendre en considération l'inflation que nous vivons aujourd'hui. Qu'il s'agisse du gaz, de l'électricité ou des carburants, quels qu'ils soient, pas une seule source d'énergie n'échappe à des hausses de prix inédites. Or, pour Anne-Sophie Alsif, Cheffe Économiste pour BDO France : « Les prix des carburants et de l'énergie ont une importance considérable en Europe puisqu'ils sont responsables, avec les denrées alimentaires, de plus de 60 % de l'inflation ». Loin des stratégies d'indépendance énergétique choisies par la Chine ou les Etats-Unis, l'Europe dépend en effet, dans une large majorité, de l'énergie russe...sans alternative crédible possible ! « Moralité, pour Anne-Sophie Alsif, il faut impérativement diversifier notre mix énergétique et ne pas être dans le tout-pétrole, le tout-gaz et, tout d'un coup, le tout-électrique ! ».

Des constructeurs qui prônent le mix énergétique

Un constat largement partagé par les acteurs qui se sont réunis autour de la table des débats à l'occasion de cette première conférence des Rencontres de la Filière, organisées par la FFC. Aller vers l'électromobilité pour répondre aux exigences environnementales, oui. Y aller à marche forcée pour tenir les objectifs, parfois ubuesques, de Bruxelles, non. La solution sans doute la plus tenable pour les constructeurs et les équipementiers et la plus réaliste pour les transporteurs : ne pas laisser au bord de la route les biocarburants, le Diesel et consorts. « Pour nous, le Diesel fait partie du mix énergétique aujourd'hui, mais aussi pour l'avenir. Nos nouvelles gammes Diesel permettent d'ailleurs de faire des économies de carburant et d'abaisser les émissions de CO2 d'un peu plus de 8 %. En tant que constructeur, nous devons mettre à la disposition de nos clients des solutions qui correspondent à tous leurs besoins aujourd'hui et dans l'avenir, même si il s'agit de niches. De fait, atteindre les objectifs fixés par Bruxelles ne se fera pas sans gros investissements », explique Mats Gunnarsson, Vice-président exécutif et responsable des opérations commerciales de Scania Group. Avoir une approche holistique et globale de toutes les énergies, en somme, voilà le crédo des constructeurs de VI, comme l'a souligné Giandomenico Fioretti, Responsable du Business Development Propulsion Alternative de Iveco qui a insisté, au terme de son intervention, sur le caractère particulièrement rude pour les PL d'Euro VII. « Il va nous falloir trouver vite des ressources pour mener à bien ces nouveaux objectifs et cela aura forcément un impact à la fois sur notre économie et notre industrie, mais aussi sur nos consommateurs », ajoute-t-il. Même point de vue de la part de Jonas Odermalm, Vice-président de la ligne de production électromobilité de Volvo Trucks, qui a également estimé que le rôle du constructeur consiste aussi à montrer la voie, en termes d'infrastructures de recharge notamment, afin de booster le développement de l'électromobilité et donc,



De gauche à droite : Christophe Danton (Chereau), Giandomenico Fioretti (Iveco), Jonas Odermalm (Volvo Trucks) et Mats Gunnarsson (Scania Group)

d'atteindre ces fameux objectifs. Et pour se faire, la coopération entre les différents acteurs de la filière n'a jamais été aussi prépondérante. Terminées les guerres de tranchées, où chacun prêche dans son coin. « Nous avons tous un intérêt commun », estime Christophe Danton, Directeur marketing et communication de Chereau.

Infrastructures : le trou dans la raquette ?

Et cette notion de « travailler ensemble » pour mener à bien les objectifs fixés par Bruxelles commence dès la conception des véhicules. « La fabrication, le design, le choix d'alternatives aux matières premières...tout est concerné par l'impact carbone », juge ainsi Daniel Majewski, Responsable Stratégie R&D et Solutions Systèmes CVS de ZF. Mais aussi dans la capacité de l'ensemble de la filière à prendre en compte toutes les solutions, toutes les idées, à avoir, comme le dit Gilles Le Carre, Président de Cara : « une approche systémique de la mobilité et des personnes pour pouvoir faire évoluer cette mobilité ». Mais l'atteinte des objectifs et le développement de l'électromobilité ne se fera pas sans une infrastructure de recharge irréprochable. Or, à ce jour, si les directives européennes fixent des calendriers ultra-courts, l'histoire ne dit pas vraiment comment tous ces poids-lourds électriques censés circuler demain sur nos routes, pourront se recharger ! Un trou

dans la raquette qui n'incite pas vraiment les usagers à faire pencher la balance en faveur de l'électromobilité à tout crin. Sans compter que les transporteurs ont aussi besoin de garanties. Quand, hier, le gaz semblait être la solution idéale pour les gros rouleurs, le conflit ukrainien est venu mettre à mal le bien-fondé de cette énergie. Pour Florence Dupasquier, PDG du Groupe Samat qui a investi dans le gaz dès 2015 afin de décarboner une partie de sa flotte : « Le gaz représente aujourd'hui un surcoût colossal. Alors évidemment, avant d'investir sur l'électrique il va nous falloir des garanties ! Franchement, en tant que transporteur, nous sommes un peu perdus car nous n'avons pas de visibilité complète. Alors nous testons un peu de tout. Chaque solution technologique a ses contraintes, ses avantages et ses inconvénients, mais aujourd'hui il n'y en a pas une qui égale le Diesel ! ».

Bref, même si tout le monde se met en ordre de marche pour développer les dites infrastructures, y compris les acteurs de la filière hydrogène comme Air Liquide qui œuvre à la mise en place d'un réseau de distribution votée récemment par l'Union Européenne, la solution énergétique unique n'est pas pour demain. Les objectifs de Bruxelles devront, sans aucune doute, passer d'abord par un mixité des motorisations sur le parc. ♦ Retrouvez l'intégralité de la conférence sur ce lien : www.youtube.com/watch?v=U3TA_n5XR8 (1h23)

Gilles Le Carre (Cara) et Daniel Majewski (ZF)



LA PLATEFORME VISION'AIR

Alors que la FFC et BDO planchent d'ores et déjà sur la mise à jour de l'étude Vision'Air, visant à donner une vision précise du mix énergétique des véhicules industriels en 2040, Didier Dugrand, Délégué général de la FFC et Béatrice PLAT, Directrice associée BIPE ont présenté un nouvel outil révolutionnaire pour les gestionnaires de flottes : la plateforme Vision'Air. Un outil entièrement digitalisé qui permet de visualiser les évolutions projetées, de comparer les TCO d'une dizaine de motorisations, d'exporter des graphiques, etc, sur la base de l'étude éponyme. Le gestionnaire de parc est ainsi en mesure d'appréhender facilement les choix possibles en fonction des besoins de son entreprise. Les prochains résultats de l'étude, quant à eux, seront dévoilés dès le 21 novembre 2023, jour de l'ouverture de SOLUTRANS 2023... ♦ Pour souscrire à la plateforme : <https://www.ffc-carrosserie.org/produit/visionair-la-plateforme/>





LE CHOIX DU ROI

CHEF DU DÉPARTEMENT SYNTHÈSE TECHNOLOGIES MOTEUR À L'IFP ÉNERGIES NOUVELLES, STÉPHANE RAUX EST VENU, EN TANT QUE SPÉCIALISTE DU SUJET, PRÉSENTER LES DIFFÉRENTES ÉNERGIES QUI CONSTITUERONT, DEMAIN, LE FAMEUX MIX ÉNERGÉTIQUE DU PARC ROULANT. QUELS EN SERONT LES AVANTAGES, LES INCONVÉNIENTS ET LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ? COMPTE-RENDU.

« Le transport contribue à hauteur de 38 % aux émissions de CO₂ en France, soit 122 millions de tonnes émises en 2021, niveau équivalent à celui de 1990 », commence Stéphane Raux. Moralité, le domaine du transport évolue dans un champ de contraintes inédit : réduction de 30 % des émissions, à minima, d'ici 2030, norme Euro VII donnant un nouveau tour de vis aux seuils d'émissions maximum autorisées, et instauration des ZFE. « L'exigence CO₂ plaide donc pour des carburants à faible impact environnemental, à l'instar des Biodiesels issus de différents procédés ».

Gaz et Hydrogène ont leur part à jouer Dans les alternatives au Diesel, gaz et biogaz ont un rôle important à jouer. En effet, le méthane, composant essentiel du GNV, contient moins de carbone qu'un carburant liquide et permet donc un gain de CO₂ d'environ 25 %, sans compter que ces gains peuvent être plus importants encore, si l'on prend en compte le CO₂ absorbé par les végétaux méthanisés. Sur le papier, le gaz a de quoi convaincre, même si plusieurs axes d'amélioration sont encore nécessaires. A titre d'exemple : le projet européen Long Run, qui vise à augmenter l'efficacité de ces motorisations pour atteindre les mêmes cibles que le Diesel qui fait, malgré tout, encore référence. Autre alternative possible : l'hydrogène, qui, bien que peu développée dans les faits, présente une densité énergétique, à 350 bars, 9 fois plus importante que les batteries... pour une autonomie a priori plus

importante et un temps de recharge plus court que l'électrique. Et ce, qu'on l'utilise en combustion dans un moteur thermique H₂, soit sous forme de pile à combustible (PàC). Et à chacune de ces solutions disponibles, ses avantages. « Le moteur H₂ est une solution éprouvée depuis des décennies, le coût est maîtrisé, la filière est en place et l'exigence réduite à la pureté de l'hydrogène est un atout et permet de s'adapter à tous types d'environnements ». Reste à en maîtriser l'instabilité, la solution ayant tendance à l'allumage intempestif et au « backfiring ».

Quant à la « PàC », elle reste pertinente pour des transports où autonomie et temps de recharge sont prioritaires (long routier, bus, etc.). Reste, là aussi, deux challenges principaux à relever avant de voir se multiplier cette solution sur nos routes. D'abord le refroidissement et le management thermique car le fluide est d'une température plus faible (inférieure à 75°C) qu'avec un moteur thermique, ce qui pose des problèmes de capacité de refroidissement. Ensuite, la durabilité de la solution : « Un cœur de pile, ça vieillit parfois un peu vite donc cela réduit la puissance et le rendement et ça augmente les pertes thermiques. In fine, c'est l'autonomie qui en pâtit et peut imposer sur certains véhicules, le remplacement de la pile à combustible ». Moralité, si l'on compare ces deux approches : « Le moteur H₂ présente l'intérêt du coût, une certaine maturité et une certaine robustesse, là où la pile à combustible va plutôt emporter le match sur le rendement énergétique et l'absence d'émissions sonores et à l'échappement ».

L'électrique sûrement, mais avec quelques marges de progression

Enfin, on ne présente plus la solution de l'électrification. Mais pour que cette solution connaisse le déploiement qui lui est dû, Stéphane Raux insiste sur les défis encore à relever, notamment en termes d'autonomie, de temps de recharge, de durabilité, de coût, mais aussi d'empreinte énergétique et de recyclabilité. Le passage aux technologies 800 volts des batteries devraient répondre, en partie, à ces défis...

Si chacune de ces solutions se pose en alternative possible au tout Diesel, reste à en mesurer les impacts éventuels. Selon l'étude « E4T », l'évolution des rendements et des densités énergétiques, et des caractéristiques des véhicules entraîne une réduction des consommations énergétiques entre 2020 et 2040, de 28 % pour les PL conventionnels (Diesel), 30 % pour les hybrides et 36 % pour les électriques. « Et si l'on se projette à 2040, peu ou prou, chaque solution bénéficie d'un gain d'environ 30 % d'émissions de CO₂. Et pour le PL routier, le fuel cell est la solution qui apparaît la plus vertueuse ». Enfin, l'étude TranplHyn sur un PL 44 tonnes, montre une réduction des GES d'un facteur 2 à 5,5 par rapport au Diesel. Bref, si des doutes subsistaient encore, c'est désormais chose acquise : il n'existe pas une seule alternative au Diesel mais bel et bien des alternatives. ♦ Retrouvez l'intégralité de l'intervention de Stéphane Raux sur : www.youtube.com/watch?v=LJ3TA_n5XR8 (2h50)

UN DESIGN DE CARACTÈRE.



Le nouveau MAN TGX INDIVIDUAL LION S. #SimplifyingBusiness

Le nouveau MAN TGX INDIVIDUAL LION S combine des performances puissantes allant jusqu'à 471 kW (640 CV) avec un design particulièrement sophistiqué. Avec sa finition carbone, ses bandes rouges et sa calandre brillante, ce camion emblématique respire l'élégance sur les routes. De plus, les sièges en cuir intégral disponibles en option offrent une expérience unique dans le poste de conduite. Avec le nouveau MAN TGX INDIVIDUAL LION S, vous pouvez vous installer confortablement et profiter de chaque kilomètre sur la route.

www.man.eu

* Simplifier votre quotidien.

Annoncesur : MAN Truck & Bus France, Société par actions simplifiées à associé unique au capital de 32 537 888 €
Siège social : ZI 12, avenue du Bois de l'Épine, CP 8005 Courcouronnes - 91008 Évry Cedex



ZFE : LA BONNE IDÉE ?

RENDUES OBLIGATOIRES DANS DEUX ANS PAR LA LOI CLIMAT DANS TOUTES LES AGGLOMÉRATIONS MÉTROPOLITAINES DE PLUS DE 150 000 HABITANTS, LES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS FLEURISSENT UN PEU PARTOUT EN FRANCE, MAIS CONTINUENT DE POSER QUESTION. ENTRE DÉROGATIONS À OULTRANCE ET MANQUE D'HARMONISATION D'UN PAYS À L'AUTRE, ELLES SONT LE CASSE-TÊTE DES ACTEURS DE LA FILIÈRE.

En chiffres, les ZFE ont de quoi bousculer l'ordre établi : 90 % des camions aujourd'hui en circulation seront-ils interdits, demain, en ville, en France. A ce jour, « seules » 11 métropoles ont mis en place une ZFE dans l'Hexagone, sur les 320 que compte l'Europe. D'ici 2025, demain, donc, elles devront être 43. Ainsi en a décidé le législateur. Certes, l'objectif des ZFE est louable puisqu'elles ont pour but de maintenir la qualité de l'air et de limiter l'exposition des riverains aux polluants. A Lyon, ville d'accueil de SOLUTRANS notamment, 97 à 98 % des PL seront persona non grata en ville d'ici 2026. De quoi transformer la logistique en véritable casse-tête pour des professionnels qui, tous, les jours, doivent livrer par palettes magasins, restaurateurs, etc. Pour Mathieu Vieira, Conseiller métropolitain de Lyon : « C'est vrai qu'il s'agit là d'un véritable enjeu pour les transporteurs. Mais le seuil de pollution est trop souvent dépassé. Tous les habitants de la métropole lyonnaise sont aujourd'hui exposés aux polluants à des niveaux supérieurs aux seuils fixés par l'OMS ».

Dérogations : l'usine à gaz

Pour éviter le chaos, la ville a mis deux dérogations en place. L'une permettant à certains types de véhicules sans alternatives vertueuses (bennes, citernes à eau, etc.) de circuler quand même. L'autre, en forme d'amortissement, permettant aux entreprises qui ont acheté leurs véhicules en 2021 de les utiliser pendant 7 ans. Bien. Seulement, ces dérogations se multiplient comme les pains. D'un pays à l'autre, d'une agglomération à l'autre, pas une seule exception ne se ressemble. Quant au calendrier de mise en place des ZFE, pas mieux : chacun fait comme bon lui semble. Une véritable usine à gaz que déplorent les acteurs de la filière. Au point d'ailleurs que pour Olivier Poncelet, Délégué général de l'Union TLF : « Aujourd'hui, 30 % des entreprises

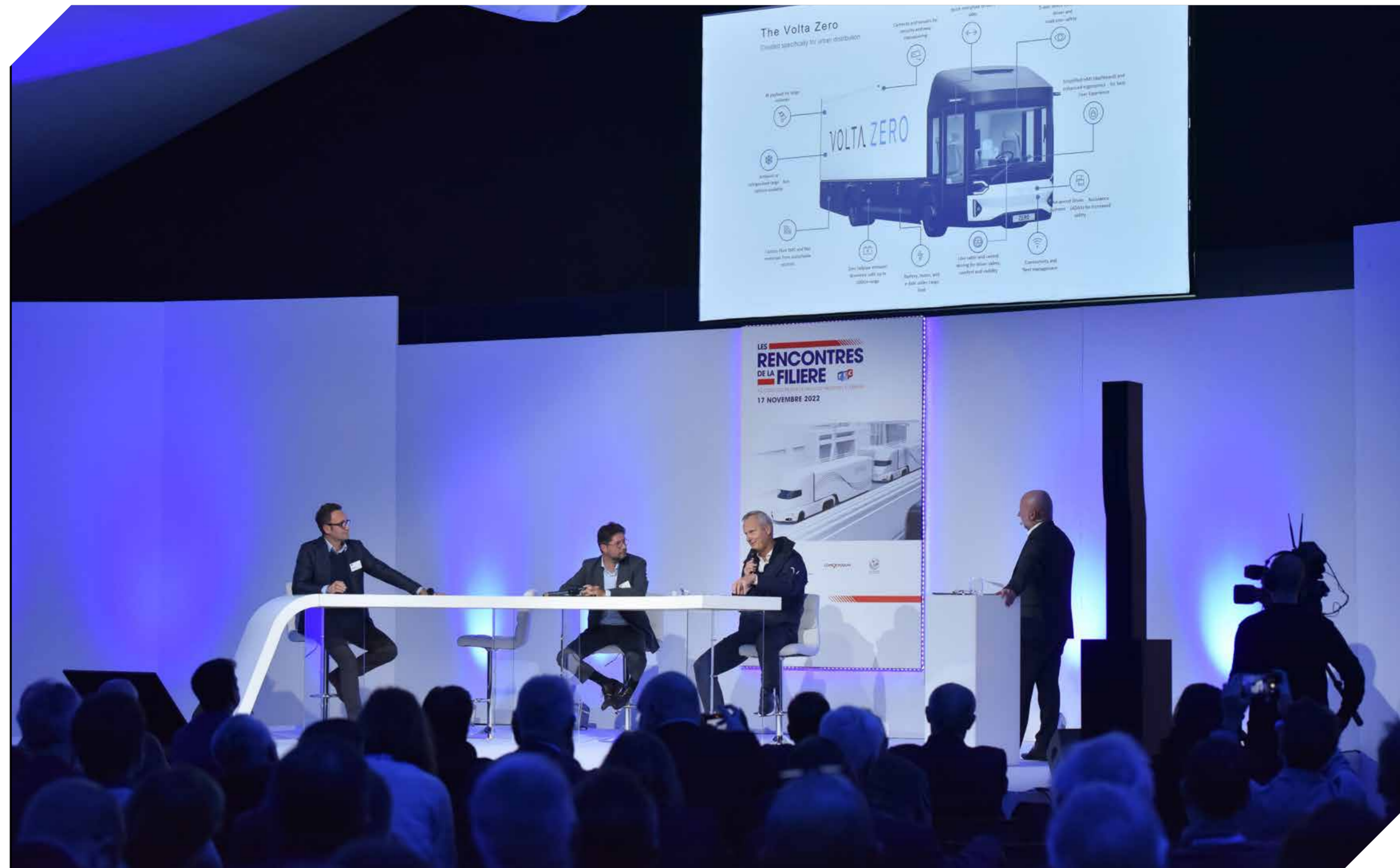
renoncent à livrer et nous avons peur de cela. Et pour moi, les freins à la réussite des ZFE c'est justement le manque de crédibilité de certaines décisions et le manque de visibilité et d'harmonisation ». Pire, certaines métropoles qui établissent leurs propres cahiers des charges de ZFE, proposent aux véhicules considérés polluants des alternatives qui ne sont pas du tout en phase avec les volumes de livraison. En témoigne Jean-Yves Gautier, Président de la commission Logistique urbaine de la FNTR et lui-même transporteur : « A Rennes, on nous a proposé de livrer avec des vélos-cargos. J'ai alors demandé au responsable logistique de Carrefour combien il livrait de palettes sur Rennes. Sa réponse était 800 ! ».

L'infrastructure au cœur du réacteur

Deux mondes qui ne se connaissent pas s'affrontent sur la question des ZFE. Et au-delà du manque d'harmonisation des règles vient s'ajouter une question essentielle : comment tous ces PL électrifiés se rechargeront-ils ? Les métropoles, mais aussi les réseaux routiers et autoroutiers auront-ils la capacité à proposer des infrastructures de recharge suffisamment puissantes et denses pour tout le monde ? Certes, certaines métropoles, à l'instar de Lyon, cherchent à répondre à cette problématique. Mais la question, soulevée par Amélia Rung, Directrice du développement de Vinci Autoroutes, reste entière. « D'ici 2023, 100 % de nos axes seront équipés de bornes de recharge. Mais pour absorber les projections faites sur les VE, il faudrait presque dans la foulée avoir 50 bornes par aire. C'est colossal. Et comme rien n'est calé, nous avons tendance à être attentiste car nous ne savons pas quelle alternative va se dégager. En fait, il faut voir cela dans son ensemble et pas seulement centrer sur les villes, car avant d'être là, le PL viendra d'ailleurs, il aura fait de la route. Il faut

De gauche à droite :
Henri Paccalin (CSIAM / Mercedes Benz Trucks France), Christophe Martin (Renault Trucks France) et Carl-Magnus Norden (Volta Trucks)

De gauche à droite :
Mathieu Vieira (Lyon Métropole), Olivier Poncelet (Union TLF), Jean-Yves Gautier (FNTR) et Amélia Rung (Vinci Autoroutes)



donc réfléchir à plusieurs et couvrir l'ensemble du territoire plutôt que de réfléchir uniquement à l'échelle des métropoles ».

Une visibilité et une coopération à réinventer

Ces questionnements liés à la bonne marche des ZFE, les constructeurs ont les mêmes. Et pour cause, là encore, le manque d'harmonie ne joue pas en leur faveur. Là un client qui, par dérogation aura le droit d'utiliser son véhicule thermique, ici un autre, polonais cette fois, qui a le droit de rouler au Diesel mais qui devra trouver une autre solution pour livrer une ZFE française dans laquelle les Diesel sont rigoureusement interdits... La migraine n'est pas loin ! De fait, pour Henri Paccalin, Président de Daimler Truck France et Président branche VI de la CSIAM, si les objectifs des constructeurs sont alignés à ceux de l'administration publique, les moyens d'y arriver sont loin d'être simples à mettre en œuvre. « Tout est histoire de calendrier, d'encadrement et d'infrastructures. Certes, notre objectif est d'écouter, de négocier, mais accroître le nombre de dérogations n'est pas une solution. Il faudrait une solution harmonisée sur l'ensemble du territoire, voire sur l'Europe, et que les contrôles et les exigences soient les mêmes partout, qu'il n'y ait pas de différences d'une ZFE à l'autre ». Car les constructeurs, eux, sont plus que jamais embarqués dans l'électromobilité. Pour Christophe Martin, DG de Renault Trucks France : « La transformation que nous devons vivre en 10 ans est bien pire que celle que nous avons vécu en 50 ans. Donc la montagne est énorme et il faut trouver des solutions...mais en coopération ». Même regard pour Carl-Magnus Norden, Fondateur et Directeur exécutif de

Amélia Rung
(Vinci Autoroutes)
rappelant l'importance
de développer
les infrastructures
de recharge



Volta Trucks, premier constructeur à mettre au point un VI 16 tonnes 100 % électrique, doté également d'un système de recharge et d'une offre de financement. « Avec la Volta Zero nous nous sommes focalisés sur la distribution urbaine. Mais il est évident qu'on ne peut pas livrer des véhicules électriques au client sans songer à la façon dont il va pouvoir les recharger ». Reste à charge pour les pouvoirs publics, une fois encore, de combler les manques en termes d'infrastructures et de poser des règles une fois pour toute pour mettre fin à un chacun pour soi intenable pour les transporteurs et les constructeurs. L'idée, in

fine : asseoir tous les acteurs autour d'une table et se mettre d'accord sur la stratégie à appliquer. « Nous avons tous le même objectif finalement. Mais je demande aux politiques d'avoir une attention toute particulière aux véhicules industriels car là, nous parlons de l'équilibre économique et social de notre quotidien, de notre société et c'est pour cela qu'il est important que nous travaillions tous ensemble, unis, et dans la même direction », conclut Henri Paccalin. Dont acte. ♦ Retrouvez l'intégralité de la conférence sur : www.youtube.com/watch?v=LJ3TA_n5XR8 (3h47)



Toute l'équipe d'organisation de SOLUTRANS 2023

INSTANTANÉS

UNE JOURNÉE, C'EST TRÈS COURT. ET POURTANT, CELLE DES RENCONTRES DE LA FILIÈRE AURA PERMIS DE FAIRE LE PLEIN D'ÉCHANGES. LA PREUVE PAR L'IMAGE.



Gilles BAUSTERT, Carl PATTYN et Mats GUNNARSSON - SCANIA GROUP



Dominique GUILLUY-Renault PRO et Patrick CHOLTON-FFC/SOLUTRANS



ANTHONY GORRE-GROUPE BERNARD ET ALAIN BONZI - ANNECY DÉPANNAGE



Patrick CHOLTON-FFC/SOLUTRANS et l'équipe de FORD TRUCKS



Lionel BERTHUIT et Mathieu GUILLOT- HYLKO TRUCKS



Christophe RAIRIE-Parlement Européen et Jean Marc RIVERA-OTRE



Donation RENARD - Vinci Autoroutes et David AURIAU - Le Club Parking



Hervé REBILLON - TRM24, Gianenrico GRIFFINI - Truck of the year, Stéphane GONNAND - Allison Transmissions



Valérie FETAUD-GL EVENTS, Luc CHATEL - PFA et Anne Marie BAEZNER-GL EVENTS



Patrick NARDOU-FFC Mobilité, Régis AUDUÉ-SP, Guillaume OLIVIER-FFC Constructeurs, David AURIAU-Le Club Parking, Philippe SANDRIN-TIB, Jean Jacques MEROUR-FFC Équipementiers, Dominique FERNIER-Transpolis, Dominique PETRO-FFC



Dominique STEMPFEL-SP, Christophe MARTIN-Renault TRUCKS, Laurent NOEL-Comexposium, Luc CHATEL-PFA, Henri PACCALIN-CSIAM, Patrick CHOLTON-FFC/SOLUTRANS, Anne Marie BAEZNER-GL EVENTS, Thomas PRIEUR-CARA,



Solange MANEIX-FFC, Marc MORTUREUX-PFA, Hervé REBILLON-TRM24, Charles ARONICA-FIEV, Aurélie JOUVE-FIEV, Gérard TETU-KLEUSTER, Frédéric RICHARD-FFC, Didier DUGRAND-FFC



Philippe VAN RIJSEWIJK, Car Conseil, Charlotte ROUDOVSKI et Giandomenico FIORETTI-IVECO, Thierry CARBONNEL-Air Liquide, Amaury BOUCHET-IVECO



Clément CHANDON-IVECO, Athina ARGYRIOU-CSIAM, Jean Marc LANGE-Renault TRUCKS



Marina SHILO, Adrien LEBORGNE, Céline GSTALDER, Guillaume SCHAEFFER, Amélie HUVÉLIN, Elisabeth ALGRET et Héléne TSOUNGUI-COMEXPOSIUM



Jarlath SWEENEY-Pick Up AWARD, Gianenrico GRIFFINI - Truck of the year, Franck BEAUVILLAIN-Pigiste, Sylvie WARNET-Nouveaux Horizons, Vincent MAHE-Truck Editions, Pierre BESOMI-Profession Carrossier, Nicolas GRUMEL-France Routes



Hervé DAIGUEPERCE-Intermag, Mohamed AREDJAL- Journal du Poids Lourd, Guillaume GENESTE-Carrosserie Magazine, David CHATELON-Journal de l'Automobile, Jérôme SACZEWSKI-CLC Communication, Nadia DAKI-Décision Atelier Poids Lourds, Jérémie MORVAN-Zepris-Après-Vente, Églantine DOUCHY- CLC Communication



L'équipe AFTRAL



Sylvain ROBERT et Emeric LESAGE-EPOK, Raphaël BONTRON-PITCHMARK, Stanislas CHAPRON et Fabien RAINON-BARENTS RISK MANAGEMENT, Solange MANEIX-FFC, François GARCIA et Bernard BUFFARD-LSP



Sophie GIGANTE et Pierre Louis SOUINE-ACK FORANKRA



Table Renault SAS



Les organisations professionnelles de transporteurs TLF, OTRE



Les adhérents de la FFC Équipementiers



Philippe COIG et Tanguy VARENNE-PPG, Florence DUPASQUIER-Groupe SAMAT, Florence BERTHELOT-FNTR, Delphine ENRICHY et Heinz HOELKER-REMA



Pierre Yves BARDOL et Jérôme FLASSAYER-VOLVO TRUCKS, Gilles DUBOC-Transports DUBOC, Brice MAURANDI- VOLVO TRUCKS, Aleksandra PROVOS-Transports DUBOC, Marcus HÖRBERG et Jonas ODERMALM- VOLVO TRUCKS



Le studio éphémère de Radio Vinci Autoroutes



Christophe DANTON-CHEREAU, Stéphane GONNAND-Allison Transmissions, Jean Philippe PASTRE-TRM24, et l'équipe de Mercedes Benz Trucks France



Jean Michel FAURON-Michelin, Cyril DRONET-EDF, Anne Laure TRICHARD et Ségolène MAGNAN-Michelin, l'équipe de Ford TRUCKS



Les équipes de Traxion, Fraikin et FRUEHAUF



Magali JOUVE et Céline GRANGE FAIVRE-CARA, Rémi BERGER-Green Corp, Walter VOLKER et Etienne JEHLÉ-PALFINGER, Jean Pierre PIC et Jean Paul BOSLAND-Fédération des Sapeurs Pompiers



Carl Magnus NORDEN-VOLTA TRUCKS, Daniel MAJEWSKI et Nikla WOLFRUM-ZF



Les équipes de LIBNER, PALKIT, Guillaume PERDU-EKOLIS, Julien TORRE-FRAPPA, Nicolas QUENNET et Marc BLANZE-TELMA



Luc Chatel, Homme de la Filière 2022, entouré de Patrick Cholton et Henri Paccalin



Le trophée unique créé par la Maison JP Leconte à Paris

LUC CHATEL À L'HONNEUR

C'EST DURANT LA SOIRÉE DES RENCONTRES QUE S'EST TENUE LA CÉRÉMONIE DE L'HOMME DE LA FILIÈRE 2022. CETTE ANNÉE, LE PRIX REVIENT À LUC CHATEL, PRÉSIDENT DE LA PFA, POUR SON IMPLICATION DANS LA GESTION DES CRISES SANITAIRES ET ÉCONOMIQUES QUE SUBISSENT LES ENTREPRISES DU SECTEUR DEPUIS FIN 2019.

C'est devant plus de 300 convives convaincus du bien-fondé de ce choix, que Luc Chatel, Président de la PFA, a reçu le prix de l'Homme de la Filière 2022 des mains de Henri Paccalin, Président de la CSIAM. Il succède ainsi à 6 autres Hommes avec un grand « H » puisque la FFC a, depuis la création du prix, distingué autant les femmes que les hommes.

Bien sûr, on ne présente plus celui qui, avant d'être le Président de la PFA, fut tour à tour Secrétaire d'État auprès du ministère de l'Économie et des Finances, puis du ministère de l'Industrie et de l'Emploi, chargé de l'Industrie et de la Consommation, porte-parole du Gouvernement, ou encore ministre de l'Éducation Nationale à deux reprises. « Lors de la crise de 2008, il pilote les États Généraux de l'Automobile puis prépare et porte le Pacte Automobile auprès du Président de la République. En 2017, il est enfin nommé Président de la PFA », ajoute Patrick Cholton non sans avoir souligné le caractère exceptionnel du curriculum vitae de Luc Chatel.

Un prix dédié à l'ensemble de la PFA

Quant à sa distinction d'Homme de la Filière 2022, elle n'est évidemment pas due au hasard. « Si Luc Chatel reçoit ce prix, c'est pour son implication dans la gestion de la double crise, sanitaire et économique, subie par les entreprises du secteur automobile et du véhicule industriel et urbain depuis la fin 2019. Avec ses casquettes, il a su coordonner la gestion de crise et multiplier les prises de parole auprès des pouvoirs publics, qui ont mené aux mesures fortes du plan de soutien dévoilé par Emmanuel Macron en mai 2020. Par son action, il a contribué à la sauvegarde de nombreuses sociétés françaises », explique Patrick Cholton. Mieux : au début de l'année 2022, Luc Chatel s'est aussi fait porte-parole de la filière VI auprès des ministères de l'Industrie, de l'Économie et des Finances sur les sujets notamment de ruptures d'approvisionnements en matières premières et sur les

hausse du prix de l'énergie. En lui remettant ce prix, la FFC souligne ainsi l'implication de l'ensemble de la PFA pour ses actions.

Motivation !

Une implication qu'a tenu également à mettre en avant Luc Chatel. « Ce prix n'est pas le mien. C'est celui de l'ensemble de la filière automobile française que la PFA rassemble. A la fois les constructeurs, les équipementiers, mais aussi les 4 000 PME qui font la filière dans sa diversité ». Luc Chatel a tenu enfin à souligner que face aux grands défis qui l'attendent, l'industrie française sera, forcément, au rendez-vous. « Depuis que je suis arrivé à la PFA,

j'ai souhaité que nous ne raisonnions pas uniquement automobile, mais que nous raisonnions au sens large avec tout ce qui fait l'innovation de cette grande filière VI, qui est souvent en avance sur l'industrie automobile. Et puis, je terminerai en disant que j'admire beaucoup ce que fait Patrick Cholton avec Solutrans qui est un salon unique, exceptionnel. Ce prix me va donc droit au cœur par rapport au défi qui nous attend tous et que nous allons relever parce que l'industrie française a du ressort, elle a du génie et elle sera au rendez-vous ». Un message ultra positif et motivant qui ne manquera pas de raisonner auprès de tous les acteurs de la filière. ♦ Voir la cérémonie : www.youtube.com/watch?v=iMINwNQHcaU



Henri Paccalin a insisté durant la cérémonie sur l'importance de la cohésion et du travail en commun pour arriver à relever tous les défis à venir.

SOLUTRANS

21 - 25 NOV 2023 LYON · EUREXPO

CARREFOUR MONDIAL DU VÉHICULE INDUSTRIEL ET URBAIN

Accrédité par OICA



50 000 visites professionnelles

+ de 1000 exposants et marques

90 000 m² d'exposition et de zones extérieures

11 pôles d'expertises en pièce jointe

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE, TOUS ACTEURS !

CA VOUS INTERESSE ?

Marina Shilo
marina.shilo@comexposium.com
+33 (0)7 64 71 37 47

Adrien Le Borgne
adrien.le-borgne@comexposium.com
+33 (0)6 98 61 00 92

SOLUTRANS.FR #SOLUTRANS

Organisation
COMEXPOSIUM

Partenaires



Un salon de la



Fédération Française de Carrosserie Industrie et Services



Luc Châtel, Président de la PFA

« ON NE PEUT PAS ENVISAGER SÉRIEUSEMENT NOTRE INDUSTRIE ET NOS MÉTIERS SANS PRENDRE EN COMPTE LE VI. »



De quelles manières la PFA est-elle impliquée dans le VI ?

Le VI et le VUL sont au cœur des enjeux de la PFA et l'un des axes forts de notre contrat stratégique de filière. Je rappelle, d'ailleurs, que la FFC est membre fondateur de la PFA. Et que Renault Trucks est membre associé. On ne peut pas envisager sérieusement notre industrie et nos métiers sans prendre en compte le VI.

Il faut bien mesurer toute l'importance du secteur du VI en France. D'abord, à travers le poids économique du transport : sur les 3 000 entreprises concentrant la moitié de la valeur ajoutée en France et dont 40 % ont une activité industrielle, 170 sont dans le transport et l'entreposage et concentrent 61,7 % des salariés et 70,3 % de la valeur ajoutée de l'ensemble des entreprises de ce secteur. Ce qu'il faut, en réalité, avoir en tête plus largement, c'est ce que représente le transport pour les Français et les Européens : en Europe, le transport routier de marchandises véhicule 90 kg de marchandises par personne et par jour. 98 % des biens de consommation sont acheminés par la route. Je suis frappé d'ailleurs du rôle joué par le camion lors du confinement de 2020 : si les Français ont pu se nourrir, ce n'est pas seulement en raison de la mobilisation des commerces, c'est d'abord parce que les camions roulaient.

Il faut rappeler ces réalités. Elles éclairent l'importance de l'industrie du VI et de ses métiers pour notre pays d'abord, pour la PFA bien sûr.

Quel est, d'après-vous, l'enjeu prioritaire à laquelle la filière va devoir faire face ? pourquoi ?

Véhicule léger utilitaire ou véhicule industriel, nos industries font face en réalité aux mêmes enjeux. Nous relevons ensemble le défi de transformations historiques comme jamais nos secteurs n'en ont connus depuis l'invention de l'automobile.

L'agenda environnemental guide prioritairement la feuille de route de nos secteurs. J'observe d'ailleurs que le VI joue ici un véritable rôle de laboratoire d'innovations pour l'ensemble de notre industrie. Songez qu'un camion est cinq fois moins bruyant qu'il y a 45 ans, qu'en à peine 30 ans, la consommation d'un camion longue distance a été réduite d'environ 30 % - et par voie de conséquence, les émissions de CO2 qui vont avec -, et que, depuis 1990, les émissions d'oxyde d'azote et des particules fines ont été réduites de plus de 90 %. Ajoutez à cela que désormais un camion est recyclable à 95 % et vous comprendrez que les défis ne sont pas devant nous, comme une perspective lointaine : nous sommes en train de les relever.

Renault Trucks et Volvo Trucks ont immatriculé 52 % des camions électriques de plus de 16 tonnes en Europe en 2021, avec pour ambition de couvrir, avant 2025, la quasi-totalité des besoins d'autonomie des transporteurs.

Permettez que je m'arrête un instant sur la vision stratégique de Renault Trucks. Cette vision anticipe que les ventes annuelles en Europe des constructeurs de poids-lourds vont basculer en 18 ans du tout-diesel d'aujourd'hui à une très grande majorité de véhicules électriques (batterie ou pile). Cela signifie que, dès 2030, au moins la moitié des ventes seront des véhicules électriques. Cela signifie dans le même temps que les constructeurs continueront à commercialiser des moteurs thermiques en 2040 pour les bio et e-carburants, mais sans probablement dépasser plus de 20 % des ventes.

Comment justement la PFA va-t-elle accompagner le filière VI sur cette question ?

Le VI est au cœur des échanges de travail que nous avons au quotidien avec les pouvoirs publics. Mais je voudrais évoquer particulièrement les travaux extrêmement structurants que nous conduisons avec la FFC. Dans le cadre de notre contrat stratégique de filière, par exemple, nous avons confié à la FFC le pilotage d'un groupe de travail VI qui a permis de réunir, pour la première fois, l'ensemble des parties prenantes impliquées dans le développement de l'électromobilité dans le transport routier de marchandises (constructeurs, fabricants de batteries, transporteurs et loueurs, logisticiens, ...). L'objectif ? Partager une vision commune du développement de l'électromobilité pour le VI et de porter ensemble des propositions en direction des pouvoirs publics (soutiens à l'achat, infrastructures de recharge, ...). Ce livre blanc a d'ailleurs été présenté à l'occasion de SOLUTRANS en 2019. Il en va de même de l'étude VisionAIR, présentée à SOLUTRANS en 2021. Ces travaux pilotés par la FFC sont déterminants dans le cadre des discussions que nous conduisons avec les pouvoirs publics pour créer les conditions qui nous permettront de relever ces défis.

Quel regard portez-vous sur les salons tels que Solutrans ?

Je viens précisément d'évoquer SOLUTRANS. C'est dire l'importance de ce rendez-vous qui, avant d'être la vitrine des défis historiques que nous évoquons, est tout simplement un magnifique salon porté de mains de maître par Patrick Cholton et ses équipes. ♦



Les énergies, thème majeur de SOLUTRANS 2023... visible dès l'accueil.

SOLUTRANS 2023, UNE ÉDITION PLACÉE SOUS LE SIGNE DU BUSINESS ET DE LA CONVIVIALITÉ

LES RENCONTRES DE LA FILIÈRE, EN ALTERNANCE AVEC SOLUTRANS, CONSTITUENT UNE OCCASION DE CHOIX POUR PRÉSENTER L'ÉDITION À VENIR DU SALON. EN MARGE DU DINER DU 17 NOVEMBRE, PATRICK CHOLTON, PRÉSIDENT DE LA FFC ET DE SOLUTRANS, A AINSI DÉVOILÉ LES GRANDES LIGNES DE LA MANIFESTATION, QUI SE TIENDRA DU 21 AU 25 NOVEMBRE PROCHAIN À LYON-EUREXPO.

Depuis plusieurs éditions, SOLUTRANS est devenu un rendez-vous majeur et incontournable en Europe pour la filière du véhicule industriel et urbain. Cela nous offre à la fois des opportunités fortes pour porter la voix de nos industriels, tout en nous conférant une immense responsabilité face à ces professionnels, à qui nous devons des résultats. C'est la raison pour laquelle tous les acteurs du secteur seront sollicités pour participer à l'organisation du Salon 2023. C'est à ce prix que nous serons entendus par les pouvoirs publics, nationaux et européens. SOLUTRANS portera donc en 2023 la voix d'une filière réunie et unie. « Nous sommes face à une montagne réglementaire qu'il convient de franchir à plusieurs plutôt que seul », a ainsi débuté Patrick CHOLTON. La FFC a énormément investi dans l'édition 2023 de SOLUTRANS. Poussés par le succès inédit de l'édition 2021 en termes de visitorat et de satisfaction des exposants, nous avons entamé la préparation de 2023 avec ambition, toujours avec l'aide de nos 70 partenaires, Comexposium, GL Events et La Sphère des Possibles en tête. A près d'un an de la tenue de l'événement, nous avons déjà rempli près de 60 % de la surface proposée, et cela démontre combien il est important pour tous, de se retrouver physiquement et d'échanger, dans un monde où le « dématérialisé » semblait pourtant avoir tout balayé.

Opération 2023, les grands thèmes

Le premier thème de SOLUTRANS 2023 touche évidemment aux énergies. Ce sujet central de la filière sera même un fil rouge transversal de toutes les prises de parole sur le salon. SOLUTRANS a pour mission de montrer tout ce à quoi seront confrontés les professionnels de la Filière à court et moyen terme. Mais jamais nous ne prendrons parti, ce n'est pas le rôle d'un salon. Deuxième enjeu, deuxième thème pour le salon, la livraison urbaine. Là encore, un sujet clé, avec des variables comme les ZFE qui rebattent les cartes

et vont ajouter à la complexité de livrer en hyper-centre avec le parc de véhicules actuel. SOLUTRANS se fera donc l'écho des solutions techniques et logistiques mises en place. Les parkings de centre-ville vont aussi voir leur modèle évoluer, avec des usages différents, comme des stockages-tampons pour les magasins par exemple. Ces contraintes d'accès en centre-ville auront aussi des répercussions sur les artisans et leurs véhicules d'intervention. Souvent âgés mais peu kilométrés, ils seront déclarés inaptes pour entrer en hyper centre. L'une des solutions peut alors se trouver dans le Rétrofit, autrement dit le remplacement du moteur thermique par un moteur électrique. Cette technologie sera, là encore, développée dans le

cadre de SOLUTRANS 2023.

Le véhicule automatisé et son avenir dans la filière VI-VU, sera aussi l'une des questions qui se poseront dans les allées du Salon. Si le futur proche n'est pas à la délégation de conduite sur route ouverte, les expériences en milieu fermé (ports, entrepôts, mines...), montrent des résultats encourageants. Le Syndicat du pneu, partenaire de la FFC et de SOLUTRANS, nous proposera pour sa part sa vision d'une enveloppe vertueuse, ou comment faire d'un centre de coût, un centre de profit pour les transporteurs. En effet, quelle que soit la motorisation demain, les véhicules rouleront toujours sur des pneumatiques. Raison pour laquelle les manufacturiers travaillent depuis des années à la réduction de la résistance au roulement, afin de faire baisser la consommation globale des véhicules et abaisser les émissions de CO2.

Vélo Cargo, l'intermédiaire du piéton au camion !

Reflet d'une époque où les livraisons urbaines se révèlent chaque jour plus contraignantes pour les véhicules à moteur thermique, SOLUTRANS met en place un espace Vélo-Cargo avec une piste d'essai indoor de 250m, pour tester la performance des produits de près de 50 sociétés spécialisées. Il s'agira également de comprendre qui tirera parti de ce jeune marché, les transporteurs historiques ou bien de nouveaux entrants ?

Inédit !
Une piste d'essai
de 250 m pour
vélo-cargo sera
installée au sein
du salon



Toute l'équipe de la FFC est déjà en ordre de marche pour préparer une édition 2023 inoubliable !

Patrick Bruel sera la star du Dîner de Gala.

Toujours plus de VUL !

Le secteur du véhicule utilitaire se développe sur SOLUTRANS. Et c'est le reflet de l'importance que prennent ces véhicules sur le marché de la livraison. En effet, les transporteurs historiques, de plus en plus impactés par les contraintes d'accès en ville, doivent maintenant investir dans des VUL électriques, afin de conserver le marché des livraisons en hyper centre. Une mutation dont nous devons nous faire l'écho, avec les principaux acteurs constructeurs.

Mais également...

Notre dispositif de couverture radio évolue. En plus d'Autoroute info 107.7, C'est Radio Vinci Autoroute qui nous rejoint pour toute la durée du salon, afin d'organiser des directs avec les exposants ou des institutionnels. Grâce à cette nouvelle association, nous couvrons au quotidien près de 27 millions d'auditeurs, en portant les sujets de la filière. Les essais de véhicules vont également évoluer en 2023, avec deux nouveaux circuits d'essais de 6 et 8 km en périphérie du parc Eurexpo, mieux adaptés aux véhicules industriels et VUL électriques qui se multiplient. La zone d'essais extérieure sur le parc sera aussi redynamisée pour attirer encore plus de visiteurs et donner plus de confort et de visibilité aux constructeurs faisant tester leurs véhicules.

Et les conférences ?

Les conférences de SOLUTRANS 2023 seront nombreuses et rythmées par les thèmes du Salon et deux grands temps forts, le mix énergétique et la refonte de la filière. Parmi les sujets retenus par Hervé REBILLON, notre maître de conférences, on citera pêle-mêle les ZFE bien sûr, mais également l'Euro VII, l'économie circulaire, l'avenir des parkings, les réseaux de distribution des nouvelles énergies, l'apparition de nouveaux métiers de la production à la carrosserie, l'innovation dans la filière, l'intelligence artificielle dans la mobilité urbaine, les réglementations à venir...

Deux soirées inoubliables

Le mardi 21 novembre, les festivités débuteront avec la soirée des I-nnovations AWARDS, au Groupama Stadium, nouveau lieu pour la cérémonie, depuis SOLUTRANS 2021. En plus des carrossiers-constructeurs et des équipementiers, nous célébrerons ce soir-là les meilleures innovations sur le marché des vélos et motos cargo. Dès le lendemain, le point d'orgue du Salon, avec le Dîner de Gala.

Plusieurs espaces de conférences permettront d'aborder les thématiques essentielles pour la filière



Une nouvelle mise en scène est prévue pour la remise des prix internationaux du Truck of the Year, Van of the Year, Pick Up Award et Truck Innovation Award. Et pour terminer en beauté, nous aurons la chance d'assister à un concert privé exceptionnel de Patrick BRUEL, qui nous fait l'amitié de venir clôturer en musique ce dîner de Gala qui restera dans les mémoires. ♦

UN AVANT-GOÛT DE SALON

LES RENCONTRES DE LA FILIÈRE ONT ÉTÉ L'OCCASION, POUR CERTAINS CONSTRUCTEURS, D'ILLUSTRE PAR L'OBJET LEUR IMPLICATION DANS LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE QUI NOUS ATTEND. HYDROGÈNE, ÉLECTRIQUE, HYBRIDE, GAZ ET BIOCARBURANTS...

TOUTES LES ÉNERGIES ALTERNATIVES AU DIESEL ÉTAIENT AU RENDEZ-VOUS DANS LES ALLÉES DU MATMUT STADIUM DE LYON. PETIT TOUR D'HORIZON.



HYUNDAI XCIENT

Présenté pour la première fois en France au grand public, le Hyundai XCient est premier poids lourd de série au monde – excusez du peu – fonctionnant à l'hydrogène. Déjà disponibles en Allemagne ou en Suisse, les camions du constructeur coréen sont basés sur la combinaison d'une pile à combustible à hydrogène de 190 kW avec deux piles à pile à combustible de 95 kW et sept réservoirs d'hydrogène de 32 kg. Moralité, l'engin autorise une autonomie de quelques 400 kilomètres et un temps de recharge de 15 minutes environ. L'objectif affiché du constructeur : voir 1 600 camions XCient fuell cell parcourir les routes européennes d'ici 2025. ♦

TGX MAN B100

Pour MAN Truck & Bus, le changement énergétique, doit aller vite. Avant l'avènement de l'électrique, le constructeur promeut donc la solution des biocarburants avec une nouvelle gamme fonctionnant au B100, un carburant immédiatement substituable au gazole dans les réservoirs, d'origine entièrement végétale et autorisé pour les flottes captives de poids lourds. Sont actuellement disponibles en homologation B100 les poids lourds TGX et TGS (motorisation D28) et l'ensemble des autobus et autocars de la marque. Le tracteur de démonstration MAN TGX nouvelle génération homologué B100, exposé lors des Rencontres de la Filière, est disponible depuis mi-février en France et est proposé en test à différents professionnels français du transport souhaitant se tourner, pourquoï pas, vers cette nouvelle technologie. ♦



FORD E-TRANSIT



Si Ford Trucks a profité de sa présence à Lyon pour exposer un showtruck 100 % électrique prenant la forme d'une benne à ordures ménagères, la filiale VU du constructeur, elle, a choisi de mettre en avant son tout nouveau fourgon E-Transit. Premier fourgon entièrement électrique de la marque, le VU embarque une batterie de 400 volts permettant de parcourir jusqu'à 317 km en une seule charge. Disponible en deux hauteurs de toit et trois longueurs différentes, le Ford E-Transit offre jusqu'à 15,1 m³ d'espace de chargement. Grâce à un choix de 25 configurations différentes, il sait s'adapter à tous les besoins métiers. ♦

RENAULT MASTER VAN H2 TECH



Développé par Hyvia, une entreprise réunissant Renault et Plug Power, le Renault Master van à hydrogène annonce une autonomie allant jusqu'à 400 kilomètres. Et aucune concession n'a été faite à la capacité de chargement puisque les éléments liés à la pile à combustible (pile de 30 kW alimentée par 4 réservoirs de 6,4 kg d'hydrogène à 700 bars) ont été réunis sur le toit du véhicule afin d'offrir un chargement pouvant aller jusqu'à 12 m³. Réservé à la ville, le fourgon à hydrogène d'Hyvia se limite à une vitesse maximale de 90 km/h. ♦

KLEUSTER VÉLO CARGO FREEGÔNES



Distribué par Renault Trucks, le vélo cargo Freegônes s'adapte à tous les types de métier grâce à ses 5 châssis modulables (cellule sèche et frigorifique, food, plateau et benne). L'engin made in France qui devrait faire les beaux jours des ZFE à l'avenir, est capable d'une autonomie pouvant aller jusqu'à 80 km et propose jusqu'à 350 kg et 2 m³ de charge utile. ♦

RENAULT TRUCKS D WIDE 26 E-TECH

Spécifiquement imaginé pour la collecte de déchets en zones urbaines, le camion électrique D-Wide 26 E-Tech offre jusqu'à 11 tonnes de charge utile (selon le type de carrosserie) et jusqu'à 315 km d'autonomie. Doté de deux types de batteries lithium ion de 200 kWh ou 375 kWh, le D Wide est capable d'une recharge complète en moins de deux heures avec un système de charge rapide ou toute la nuit sur une prise industrielle classique. Avec le véhicule, Renault Trucks fournit d'ailleurs une solution de charge intermédiaire pour les utilisations occasionnelles permettant une recharge en moins de 10 heures pour 276 kWh. ♦



SCANIA HYBRIDE RECHARGEABLE

Scania opte pour la solution hybride rechargeable avec un porteur PHEV doté d'une batterie de 230 kW et de deux moteurs à combustion au choix, de 220-280 ch et de 280-360 ch. La capacité de la batterie de 90 kWh permet une autonomie pouvant aller jusqu'à 60 km et une recharge de 35 min. Avec cette solution, Scania promet une réduction de consommation de carburant de l'ordre de 20 à 25 %. Un atout non négligeable en ces temps d'inflation. ♦

COMMUNIQUÉ

L'EXPERTISE DU VU 100 % ÉLECTRIQUE SELON RENAULT

Depuis plus d'un siècle, Renault développe, fabrique et vend des véhicules utilitaires devenus iconiques pour tous les professionnels. Signe des temps, le Trafic est décliné aujourd'hui dans une version 100% électrique.



En matière de véhicules électriques, le constructeur au losange n'a pas attendu que les Zones à Faibles Émissions (ZFE) se multiplient dans toutes les villes d'Europe pour élargir cette motorisation aux véhicules utilitaires. En effet, après le Kangoo 100 % électrique auréolé, dès son lancement en 2011, du prix International Van Of The Year et du Master proposé en version électrique depuis plus de 5 ans, Renault assoit aujourd'hui son

expertise avec le tout nouveau Trafic Van E-Tech Electric. Un Trafic nouvelle génération, donc, mais qui ne renie pas l'héritage du véhicule utilitaire best-seller de Renault. Du zéro émission, oui, mais à condition que le véhicule continue d'être l'outil idéal pour les professionnels, quels qu'ils soient. En l'occurrence, le Trafic Van E-Tech est disponible en 2 longueurs (5,08 m et 5,48 m) et deux hauteurs (1,967 m et 2,498 m, il offre un volume de rangement allant de

5,8 m³ à 8,9 m³ et une longueur de chargement pouvant aller, selon les versions, jusqu'à 4,15 m. La grande nouveauté, bien sûr, est sous le capot, puisque ce Trafic new generation embarque un moteur de 90 kW (soit 120 ch) et une batterie de 52 kWh offrant jusqu'à 297 km d'autonomie en cycle WLTP. Une batterie qui accepte ainsi autant les recharges domestiques que les recharges rapides... passant de 15 à 80 % en 50 minutes ! ♦

MERCEDES TRUCKS EACTROS

Premier camion 100 % électrique de Mercedes-Benz, l'eActros et son aréopage de services et de solutions numériques visant à se rapprocher du zéro émission au sens large du terme, se décline en deux versions à trois ou quatre batteries. Ces batteries lithium-ion spéciales ont tout pour plaire, notamment par leur capacité d'environ 112 kWh. Soit une capacité totale d'environ 336 ou 448 kWh. Cette énergie permet de parcourir jusqu'à 300 km ou 400 km. Une endurance qui convient tout particulièrement à la distribution lourde en milieu urbain. ♦



MERCEDES VAN eCITAN, eVITO ET eSPRINTER

Après le eVito et le eSprinter, eux aussi présents lors de cette journée, Mercedes Van présentait le eCitan, version électrique du Citan. Doté de la même charge utile que sur sa version thermique, soit 782 kg., le eCitan embarque la motorisation du Renault Kangoo électrique ainsi que sa batterie. Cette dernière, d'une capacité de 44 kWh permet de parcourir jusqu'à 285 km. ♦



IVECO DAILY ELECTRIC ET NATURAL POWER



Loin de limiter la transition énergétique à une seule type d'énergie, Iveco élargit sa gamme en proposant à ses clients de rouler, au choix, à l'électrique ou au gaz naturel. Ainsi le nouveau Daily Electric est-il disponible en fourgon et châssis-cabine équipés de 2 à 4 batteries selon les versions et l'autonomie choisies. Lesdites batteries sont équipées d'un système de récupération de l'énergie au freinage afin d'augmenter l'autonomie du véhicule. Autonomie qui varie de 90 à 130 km selon le modèle, pour une vitesse maximale limitée à 70 km/h par un contrôle électronique.

Quant au Daily Natural Power, il est équipé du moteur CNG 136 ch de FPT Industrial et est capable de détecter la composition du gaz utilisé et d'adapter le fonctionnement du moteur en conséquence afin de réduire au maximum l'émission de gaz d'échappement sans limiter les performances du véhicule. Le Nouveau Daily, comme tous les autres véhicules Iveco alimentés au gaz naturel, peut en outre être alimenté par du biométhane. ♦



VOLKSWAGEN ID-BUZZ

Héritier électrique du fameux Combi VW, l'ID Buzz ne laisse personne indifférent partout où il passe. Le van du constructeur allemand embarque un moteur électrique développant 204 ch et 310 Nm de couple, alimenté par une batterie de 77 kWh promettant 420 km d'autonomie WLTP. Sa ligne, directement inspirée de celle du Combi propose des dimensions appréciables de 4,71 m de long, 1,98 m de large et 1,92 m de haut. Quant à la promesse de charge, elle n'a pas à rougir non plus puisque Volkswagen annonce une capacité de quelques 529 kg. ♦



VOLVO FM ET FE ELECTRIC

Présentés lors de la toute dernière édition du salon SOLUTRANS en 2021, Les Volvo Trucks FM et FE Electric sont les nouveaux fers de lance du constructeur. C'est donc très logiquement que nous les retrouvons exposés lors des Rencontres de la Filière. Selon les motorisations, les véhicules électriques de la gamme proposent une autonomie pouvant aller jusqu'à 300 km. En parallèle, Volvo Trucks, qui ne compte pas s'arrêter à la seule énergie électrique, développe également des camions hydrogènes à pile à combustible dont les premiers essais sont prévus pour 2025. En 2030 d'ailleurs, le constructeur scandinave prévoit une part de 45 % de poids lourds électriques dans ses ventes (Batterie + pile à combustible). Part qui devrait s'élever à 80 % en 2040. Enfin, les 20 % restants se répartiraient entre le GNL et les moteurs thermiques hors ressources fossiles (biocarburants, carburants de synthèse ou hydrogène). ♦



IVECO S-WAY NP 400

Véritable curiosité dans les allées du Matmut Stadium de Lyon : Iveco présentait une 1ère hydrocreuse gaz (Kaiser Moro), la S-Way NP 400, basé sur la technologie du S-Way au gaz naturel. L'Iveco S-Way au gaz naturel est le premier véhicule alimenté au gaz naturel du marché spécialement conçu pour le transport longue distance. Dans sa version GNL, il permet une autonomie exceptionnelle pouvant atteindre 1 600 km. ♦



IVECO NIKOLA TRE

Début septembre, Nikola a pour la première fois présenté dans sa forme finale le Nikola Tre, son tracteur électrique de classe 8, lors de l'ACT Expo 2021 de Long Beach, en Californie. Et c'est à Lyon, dans les allées du Matmut Stadium, qu'il fait son apparition française ! Les équipes de Nikola et d'Iveco ont créé ensemble une plateforme modulaire capable d'accueillir un système batterie (BEV) ou une pile à combustible à hydrogène (FCEV). Le Tre BEV, dont la vitesse est limitée à 120 km/h, embarque un pack batterie d'une puissance totale de 753 kWh qui lui conférerait une autonomie maximale annoncée à 563 km. Le constructeur américain propose aussi une version hydrogène du Tre dont la mise en production et la commercialisation sur les marchés américains et européens devraient intervenir en 2023. ♦

MUSES MOOVILLE ELLECTRAMOBILYS

Cet utilitaire électrique à la bouille rigolote dédié à la ville est équipé d'une batterie de 23 kWh pour une autonomie de 138 km ou bien d'une batterie de 44 kWh pour porter l'autonomie à 276 km. Les 4 roues motrices intègrent les moteurs pour un total de 70 kW et une vitesse maximale de 90 km/h. Petite particularité : un poste de conduite central idéal pour la livraison puisqu'il permet de descendre indifféremment d'un côté ou de l'autre du véhicule. Dotés de dimensions plutôt contenues (165 cm de large, 425 cm de long) qui peuvent être modulées grâce à la caisse Solight, il est le véhicule urbain électrique par excellence. ♦



SOLUTRANS LEMAG

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
 Rédactrice en chef : Ambre DELAGE ambredelage@gmail.com
 Mise en pages : Marguerite DA SILVA margeandcie@gmail.com
 Crédits photos : Nicolas Rodet, www.ffc-carrosserie.org, www.solutrans.fr

K LAMBERET...



RENDEZ VOUS SUR
 LES RENCONTRES DE LA FILIERE FFC
 LE 10 OCTOBRE 2024
 au Matmut Stadium de Lyon Gerland...

INNOVATION

Lamberet révolutionne le quotidien des conducteurs avec la commande vocale de carrosserie