

Carrosserie



Fédération Française de Carrosserie
Industries et Services

PREMIER MAGAZINE NATIONAL SPÉCIALISÉ ET CIBLÉ CARROSSERIE

CONSTRUCTEUR > P 30

Mercedes eActros 600
500 kilomètres
en électrique

TECHNIQUE > P 38

**Du débosselage sans
peinture au dégrèlage**
Une vraie opportunité ?

REPARABILITE > P 42

MG ZS EV
A la sauce européenne

DOSSIER > P 20

Solutrans

Les enjeux d'une flière en mutation



DOSSIER > P 34

Vitrage

Une activité au cœur de votre savoir-faire

La confiance tranquille

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

MEROUR

LES ACCESSOIRES
DE CARROSSÉRIE INDUSTRIELLE

LA GRIFFE DE QUALITÉ



SOLUTRANS

21-25 NOV 2023 LYON-EUREXPO

**Hall 3
Stand B034**

☎ 05 49 05 07 07 ▪ Fax 05 49 76 74 11

Email : merour@merour.eu Site : www.merour.eu

Z.I. ▪ 3, RUE JOSEPH LIBNER ▪ 79400 SAINT-MAIXENT-L'ÉCOLE



Fédération Française de Carrosserie
Industries et Services

Chers adhérents,

Vous tenez entre les mains la nouvelle maquette du magazine Carrosserie. Après plusieurs années de bons et loyaux services, votre journal méritait une cure de jouvence, que nous sommes heureux de vous présenter, en parallèle de l'ouverture de SOLUTRANS 2023.

Dans les pages qui suivent, vous allez retrouver la quasi-totalité des rubriques que vous aimez, réservées aux équipementiers, services à l'Automobile ou encore carrossiers-constructeurs. Mais nous avons aussi adjoint quelques pages liées aux nouvelles contraintes et usages de vos professions. Tout d'abord, une rubrique réglementation mettra en avant chaque mois une problématique de votre activité, en partenariat avec le spécialiste de la veille réglementaire Martin 3D, qui a rejoint la FFC Équipements et Véhicules. Puis nous avons choisi de médiatiser vos actions sur les réseaux sociaux. Deux objectifs : faire rayonner vos entreprises d'une part, mais également montrer l'importance d'une présence accrue sur LinkedIn ou X (ex-Twitter) pour exister sur la toile à tarifs contenus.

Bien sûr, vous allez aussi constater une véritable refonte esthétique des pages. Nous avons modernisé Carrosserie, augmenté sa lisibilité, donné plus de place à l'image, et mieux identifié les deux mondes, automobile et véhicules industriels. Les actualités sont désormais regroupées en début de magazine, pour faire échos aux nombreuses entreprises œuvrant dans les deux secteurs que nous représentons. Et bien sûr, en milieu de magazine, toujours les pages FFC Direct, donc nous inaugurerons la nouvelle maquette lors du prochain magazine, puisque celui-ci se concentre exclusivement sur SOLUTRANS.

SOLUTRANS, LE Rendez-vous européen de la filière Transport, ouvrira ses portes le 21 novembre. Nous vous attendons nombreux dans les allées de cet événement qui s'annonce d'ores et déjà exceptionnel, que ce soit au vu du nombre d'exposants, de leur qualité, mais aussi des thèmes et contenus qui seront traités à Lyon durant ces 5 jours. Jamais une édition n'a suscité un tel enthousiasme des acteurs européens de la filière. Ne manquez pas de vous y associer, et très bonne visite à tous !

PATRICK CHOLTON

Carrosserie

Matériels et techniques pour le transport et la réparation automobile

Siège social

94, rue Jules Guesde
92300 Levallois-Perret - France
Tél : 01 41 27 97 37
Fax : 01 41 27 97 30
Email : carrosserie@sejt.com

Direction générale

Laurent de Saulieu
lsaulieu@sejt.com

Publicité

Directeur de la publicité
François Deneuter
01 41 27 97 32 / fdeneuter@sejt.com

Publicité - Secrétariat
01 41 27 97 35 / pub@sejt.com

Rédaction

Rédacteur en chef
Laurent de Saulieu
01 41 27 97 41 / lsaulieu@sejt.com

Rédacteur en chef adjoint
Guillaume Geneste
01 41 27 97 34 / ggeneste@sejt.com

Secrétaire de rédaction
Marie-Caroline de Saulieu
01 41 27 97 31 / mcsaulieu@sejt.com

Maquettistes

Rosabelle Murcia
Kevin Hohler

Ont collaboré à ce numéro
Paul Barin et Mathilde Chomel



Abonnements, diffusion

Marie-Caroline de Saulieu
01 41 27 97 31 / abonnement@sejt.com
1 an, 8 numéros : 80 € TTC France
Étranger nous consulter
Prix du numéro : 11,20 € TTC

Reproduction textes et photos interdite sans accord préalable. La rédaction n'est pas responsable des manuscrits ou documents qui lui sont transmis. Ces derniers, publiés ou non, ne pourront être rendus, sauf accord particulier. Nos pages rédactionnelles ne retiennent aucune obligation publicitaire. Les adresses et les prix cités visent uniquement l'information des lecteurs.

Publications du Groupe SEJT

Autocar & Bus Infos, Le Guide des Relais Routiers, Les Routiers, Guide Lavage & Stations-Service Actualités, Transporteurs.net.

Carrosserie est édité par SEJT Presse,

SARL au capital de 800 €
détenue par 3^{èmes} Episode
(Laurent de Saulieu, François Deneuter, Olivier de Saulieu).

Directeur de la publication : Patrick Cholton

Commission paritaire : 1023T84289
Dépôt légal à parution
ISSN 0248 174X

Fabrication

Flashage et photogravure : SEJT
Impression : BLG Toul / 54200 Toul
Crédits de couverture : DR



- 3. **Edito** Chers adhérents
- 6. **Actualités** Innovations et nouveautés

Carrosserie Industrielle

- 16. **Actualités** Vitrine de l'auto
VW Amarok
- 18. **Dossier Solutrans 2023**
Patrick Cholton : « Répondre aux attentes de la filière »
- 20. Les enjeux d'une filière en mutation
- 22. Les nouveaux enjeux de la logistique urbaine
- 28. Michelin : des innovations dans, autour et au-delà du pneu
- 30. **Constructeur Mercedes-Benz eActros 600**
500 kilomètres en électrique
- 32. **Réglementation**
En partenariat avec Martin 3D
Une offre unique



Carrosserie **Automobile**

- 34. Dossier Vitrage**
Une activité au cœur de votre savoir-faire
- 38. Technique Du débosselage sans peinture au dégrèlage**
Une vraie opportunité ?
- 42. Réparabilité MG ZS EV**
A la sauce européenne

Carrosserie **Magazine**

- 46. Patrimoine Les camions de livraison-réclame**
- 48. Actualités Vue sur les réseaux sociaux**
- 50. Juridique Aides publiques**
Coût de l'énergie : quelles aides pour les professionnels ?

Carrier Transicold

Nombreuses nouveautés à Solutrans

Sécialiste des groupes frigorifiques, Carrier Transicold dévoilera de nombreuses nouveautés sur son stand à l'occasion de l'édition 2023 de Solutrans. Seront notamment présentés les groupes frigorifiques Vector et Supra fonctionnant au biocarburant B100 Fame permettant une réduction des émissions de CO₂ d'au moins 60 %, par rapport au gazole. Les unités de réfrigération Vector et Supra peuvent déjà être utilisées avec le carburant à base d'huiles végétales hydrogénées (HVO) comme

alternative au diesel. Carrier Transicold présentera aussi son système de réfrigération sans moteur, tout électrique et entièrement autonome Vector eCool. Carrier Transicold mettra également en avant le nouveau Vector HE 17 un groupe frigorifique doté de la technologie à fréquence variable sur le compresseur combinée à l'architecture tout électrique E-Drive permettant de réduire la consommation de carburant et les émissions de CO₂. Seront aussi présents à Solutrans la nouvelle gamme Syberia eCool 100 % électrique

en version multi-température et les Supra HE 11 et HE 13 en versions multi-température. Côté VUL, Carrier Transicold exposera trois modèles : le PulsoreCool, premier système de sa catégorie conçu pour fonctionner directement sur le courant continu haute tension d'un véhicule électrique, le Neos HE 200, un système électrique pour les petits véhicules, thermiques et électriques et le Xarios 8 MT, une unité pour les camions 7,5 tonnes. Carrier Transicold présentera également sa gamme de panneaux solaires

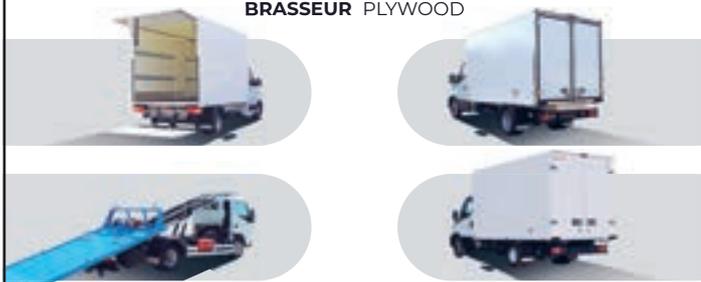


(50 et 110 watts) permettant d'améliorer la longévité des batteries 12 volts des groupes frigorifiques pour semi-remorques, ainsi que son boîtier de contrôle déporté pour les gammes Vector et Supra. Enfin, Carrier Transicold dévoilera les nouvelles fonctionnalités de la plateforme numérique Lynx Fleet offrant de grandes capacités pour renforcer la chaîne du froid en exploitant l'IoT avancé, l'apprentissage automatique et l'analyse.



CARROSSERIES en KIT ou EFAS

SANDWICH ALUMINIUM POLYESTER TYPE FORAIN
PLATEAU PORTE-VÉHICULE ISOTHERME
BRASSEUR PLYWOOD



Nouveau modèle **BENNE!**

Deux options disponibles:
« Benne / Tribenne »



NOUS VOUS ATTENDONS AU:
HALL 4 D 006

SOLUTRANS

www.liderkit.com

ventas@liderkit.com

export@liderkit.com

Iveco

Un nouveau logo

Iveco a décidé de dépoussiérer son logo, qui existe depuis les années 1970. Le constructeur italien désire ainsi moderniser son image de marque, mais aussi s'adapter aux nouvelles motorisations électriques de sa gamme (dont son modèle-phare le eDaily) puisque le E central de la marque prend la



forme d'une prise. Le bleu est remplacé par une texture chromée et polie, plus accrocheuse.

Tachygraphe intelligent

Un nouveau délai de deux ans ?

Les camions (et autocars) immatriculés depuis le 21 août 2023 devraient être équipés du nouveau tachygraphe intelligent 2^e génération (SMT2), tant pour le transport national qu'international. Or ce n'est pas possible pour cause de pénurie d'équipement. La Commission européenne a donc proposé

un délai : les États membres peuvent donner aux transporteurs jusqu'au 18 août 2025 pour en équiper les camions immatriculés entre le 21 août 2023 et le 31 décembre 2023. C'est la date limite qui était imposée pour la deuxième monte sur des camions faisant du transport international.

Thermo King

Le groupe frigo T-1200R Whisper Pro entré en production

Thermo King a lancé la production de son groupe frigorifique pour porteurs

T-1200R Whisper Pro, surtout destiné au milieu urbain car il est doté de la certification Piek et de la connectivité de série. Il existe en mono-température et multi-température. Il peut aussi être hybride gazole-électrique. Les nouveaux modèles sont également les premiers groupes pour porteurs de Thermo King équipés en standard de la télématique, avec deux ans de contrat télématique TrackKing inclus dans le coût initial.



Retrofit électrique

Renault Trucks convertit un D 12 t diesel

Renault Trucks vient de finaliser la conversion en atelier d'un D diesel de 12 t en un camion électrique à batteries. Il a mené ce projet avec Novumtech, start-up experte en conception et production de batteries, et avec le soutien financier de l'Ademe. Sa mission est d'évaluer la pertinence environnementale, technique et économique du retrofit électrique pour les poids lourds. Cette action s'inscrit dans la démarche d'économie circulaire de Renault Trucks. Les composants de la chaîne de traction diesel ont été remplacés par un moteur électrique

directement connecté à l'arbre de transmission et alimenté via un pack de batteries Lithium-ion d'une capacité de 210 kWh, un chargeur embarqué de 22 kW, un compresseur pneumatique électrique pour les suspensions et le freinage, une pompe hydraulique électrique pour la direction assistée, un compresseur de climatisation électrique, ainsi qu'un système de chauffage électrique pour la cabine. Renault Trucks entamera ensuite une phase de tests en conditions réelles d'exploitation en partenariat avec Clovis Grand Paris.

Nous sommes
au coeur de
la réalisation de
chaque projet.

Close to you
since 1962

PEAUX POLYESTER
HAUTE QUALITÉ
POUR VÉHICULES
COMMERCIAUX.



www.flatlaminates.com

ELYCOLD
ELYPLAN

Mercedes GenH2 Truck

Plus de 1 000 km avec un plein d'hydrogène liquide

Un prototype de Mercedes fonctionnant à l'hydrogène liquide, le GenH2 Truck (homologué pour circuler sur route ouverte), a parcouru une distance de 1 047 km entre Wörth et Berlin, avec un seul plein. Alimenté par un système de pile à combustible issu de la

centreprise Daimler – Volvo Groupe et équipé d'un réservoir d'hydrogène liquide, le camion était à pleine charge (PTAC de 40 t) dans des conditions réelles. Pour acter le record de conduite, les réservoirs étaient scellés et le kilométrage contrôlé de manière



indépendante par un document d'inspection du TÜV Rheinland. L'hydrogène fourni par Air Liquide a été produit à partir de biométhane avec des garanties d'origine. Au cours du processus de ravitaillement, de l'hydrogène liquide cryogénique à -253 °C a été versé dans deux

réservoirs de 40 kg montés de part et d'autre du châssis du camion. Grâce à l'isolation particulièrement bonne des réservoirs du véhicule, l'hydrogène peut être maintenu à température pendant une période suffisamment longue sans refroidissement actif.

Dhollandia

Nouvelles rampes manuelles

Dhollandia France vient de lancer une nouvelle gamme de rampes manuelles aluminium DH-AK avec une capacité de passage de 7 500 kg. Cette gamme se destine plus particulièrement aux plateaux, remorques et portes engins. La gamme de rampes DH-AK dispose d'une surface de roulement antidérapante et d'un rebord pour faciliter le guidage. Fixée à l'arrière du véhicule, la gamme de rampe DH-AK12 dispose d'une capacité de passage de 7.5 T pour une longueur de 2 800 mm et la DH-AK22 pliable de la même capacité de passage

pour une longueur de 3 500 mm. La double rampe DH-AK02 a, elle, été conçue pour une large gamme de véhicules et d'utilisation pour les transferts containers/bennes/trottoirs véhicules plateaux etc. ainsi que pour les chargements chariots élévateurs, voitures, véhicules et machines agricoles, matériels de chantiers etc. Trois longueurs sont disponibles : 1 500 mm, 3 300 mm et 4 700 mm. La capacité de passage est toujours de 7.5 T. Amovible, elle dispose de supports de fixation et goupilles pour verrouillage lors de l'utilisation.



Volvo électriques

Lancement de la production en série à Gand

Volvo Trucks a lancé la production en série de ses poids lourds électriques à batteries au sein de l'usine belge de Gand afin de pouvoir augmenter les volumes produits. Désormais, les camions électriques de Volvo sont fabriqués dans quatre usines, dont trois en Europe : Blainville-Sur-Orne pour la gamme moyenne : FL et FE Electric ; Gand (Belgique) et Tuve (Suède) pour la gamme lourde : FH Electric, FM Electric et FMX Electric. Celle des États-Unis, à New River Valley, pro-

duit en série le VNR Electric, conçu pour le transport régional. L'usine de Gand, le site de production le plus important de Volvo, dispose d'une capacité annuelle d'environ 45 000 camions. Les camions électriques sont assemblés sur la même plateforme et la même ligne que les camions thermiques. Les blocs-batteries proviennent également de la ligne de montage ouverte à Gand il y a tout juste un an, située juste à côté de la chaîne de production.

KÖGEL

BECAUSE WE CARE

VENEZ NOUS RENDRE VISITE!



KÖGEL TRAILER

- ✓ moins d'émissions de CO2*
- ✓ charge utile accrue*
- ✓ plus d'efficacité

* pour de plus amples informations, consultez le site :
www.koegel.com/CO2

www.koegel.com

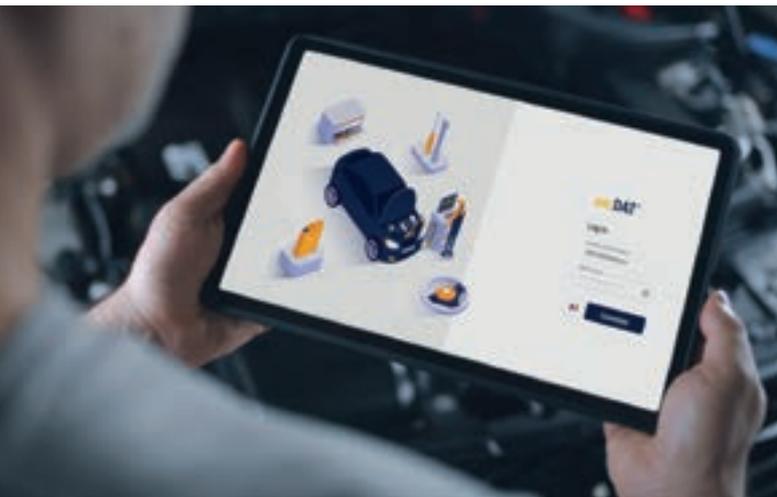


21. - 25.11.2023 | Stand 4 D086

SOLUTRANS

21 - 25 NOV 2023 LYON · EUREXPO

DAT, le chiffrage au service de ses clients



Pourquoi DAT a-t-il décidé de s'implanter sur le marché français, déjà mature ?

En arrivant, nous connaissons le contexte de ce marché, sécurisé, de longue date. Nous sommes donc venus pour apporter un positionnement différenciant, en phase avec les attentes du marché. Nous avons travaillé en amont main dans la main avec les différents acteurs avec pour objectif de coconstruire notre approche et être au plus près de la réalité terrain.

Nous avons commencé par constituer une équipe et des fondations solides. Nos experts référents, nous apportent leur expérience et nous permettent de faire les choix attendus par le marché. La France est actuellement le pays prio-

ritaire de DAT. Nous bénéficions d'un fort soutien financier de notre siège qui nous a permis de multiplier nos effectifs par quatre en un an.

Après plus d'un an, nous sommes confortés dans notre choix de nous implanter en France. L'appétence du marché vis-à-vis de DAT France va au-delà de ce que nous aurions pu imaginer. Nous sommes confiants vu les contrats déjà signés et ceux en discussion. Nous en profitons pour remercier tous les acteurs qui nous ont fait confiance ces derniers mois et ceux avec qui nous échangeons au quotidien.

Nous sommes là sur le long terme, nous avons donc un plan de charge « étape par étape » planifié sur la durée pour monter en puissance.

Depuis peu, les solutions DAT sont disponibles en France avec des formules compétitives, et flexibles, tant pour les réparateurs et carrossiers indépendants que pour les groupements et réseaux de marques. Amaury de Pascal, Directeur Général France, détaille la valeur ajoutée de l'offre DAT pour ses clients, notamment les carrossiers réparateurs.

Qu'est-ce qui vous différencie réellement des autres acteurs ?

Chez DAT, les valeurs sont fondamentales. Nous sommes centrés sur le client et c'est ce qui guide toutes nos actions. Cela s'explique par une organisation atypique, basée sur 4 points fondamentaux. Tout d'abord, le Groupe DAT a été créé par 3 groupements qui représentent les réseaux et les groupes de distribution. Ces actionnaires qui ont plus de 40 000 adhérents, sont en place depuis l'origine, soit plus de 90 ans. Cet actionnariat nous a permis d'élargir peu à peu notre périmètre de manière pérenne. Nous sommes le seul acteur du marché qui couvre l'ensemble du cycle de vie du véhicule (nous allons de l'identification, en passant par les sinistres,

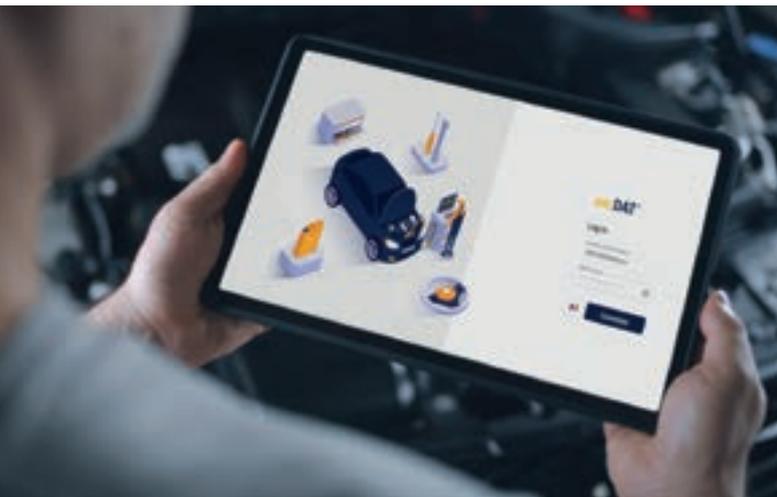
jusqu'à la côte VO). Cette exhaustivité permet de proposer à nos clients un niveau d'information plus complet et plus précis.

Nous avons été créés pour récolter, normaliser et redistribuer des données de qualité, mais en les redistribuant au juste prix. C'est un point essentiel à nos yeux. Notre leitmotiv, être souple et flexible. Toutes nos données et nos services, sont accessibles sous différents formats (web services, API, ...) et permettent de répondre aux différents besoins de nos clients.

Vous parlez de valeurs ancrées. Qu'en est-il réellement ?

Nous avons un positionnement différent et novateur. Comme nos actionnaires sont des réseaux et grou-

DAT, le chiffrage au service de ses clients



Pourquoi DAT a-t-il décidé de s'implanter sur le marché français, déjà mature ?

En arrivant, nous connaissons le contexte de ce marché, sécurisé, de longue date. Nous sommes donc venus pour apporter un positionnement différenciant, en phase avec les attentes du marché. Nous avons travaillé en amont main dans la main avec les différents acteurs avec pour objectif de coconstruire notre approche et être au plus près de la réalité terrain.

Nous avons commencé par constituer une équipe et des fondations solides. Nos experts référents, nous apportent leur expérience et nous permettent de faire les choix attendus par le marché. La France est actuellement le pays prio-

ritaire de DAT. Nous bénéficions d'un fort soutien financier de notre siège qui nous a permis de multiplier nos effectifs par quatre en un an.

Après plus d'un an, nous sommes confortés dans notre choix de nous implanter en France. L'appétence du marché vis-à-vis de DAT France va au-delà de ce que nous aurions pu imaginer. Nous sommes confiants vu les contrats déjà signés et ceux en discussion. Nous en profitons pour remercier tous les acteurs qui nous ont fait confiance ces derniers mois et ceux avec qui nous échangeons au quotidien.

Nous sommes là sur le long terme, nous avons donc un plan de charge « étape par étape » planifié sur la durée pour monter en puissance.

Depuis peu, les solutions DAT sont disponibles en France avec des formules compétitives, et flexibles, tant pour les réparateurs et carrossiers indépendants que pour les groupements et réseaux de marques. Amaury de Pascal, Directeur Général France, détaille la valeur ajoutée de l'offre DAT pour ses clients, notamment les carrossiers réparateurs.

Qu'est-ce qui vous différencie réellement des autres acteurs ?

Chez DAT, les valeurs sont fondamentales. Nous sommes centrés sur le client et c'est ce qui guide toutes nos actions. Cela s'explique par une organisation atypique, basée sur 4 points fondamentaux. Tout d'abord, le Groupe DAT a été créé par 3 groupements qui représentent les réseaux et les groupes de distribution. Ces actionnaires qui ont plus de 40 000 adhérents, sont en place depuis l'origine, soit plus de 90 ans. Cet actionnariat nous a permis d'élargir peu à peu notre périmètre de manière pérenne. Nous sommes le seul acteur du marché qui couvre l'ensemble du cycle de vie du véhicule (nous allons de l'identification, en passant par les sinistres,

jusqu'à la côte VO). Cette exhaustivité permet de proposer à nos clients un niveau d'information plus complet et plus précis.

Nous avons été créés pour récolter, normaliser et redistribuer des données de qualité, mais en les redistribuant au juste prix. C'est un point essentiel à nos yeux. Notre leitmotiv, être souple et flexible. Toutes nos données et nos services, sont accessibles sous différents formats (web services, API, ...) et permettent de répondre aux différents besoins de nos clients.

Vous parlez de valeurs ancrées. Qu'en est-il réellement ?

Nous avons un positionnement différent et novateur. Comme nos actionnaires sont des réseaux et grou-

Assurance

La cession de créance prend de l'ampleur

Depuis la rentrée, la La FFC Mobilité Réparation et Services enchaîne les succès dans son combat à faire reconnaître la pertinence et la légalité de la cession de créance. Deux de ses adhérents ont été accompagnés par la Fédération et ont gagné leur procès contre les compagnies d'assurance L'Équité et Mutuelle de Poitiers Assurances.

Dans un premier temps, la FFC Mobilité Réparation et Services a obtenu réparation pour son adhérent, La carrosserie PASA de Colomiers (31), adhérente au réseau Axial. Sa dirigeante, Sophie GARRIGUET, s'est retrouvée avec un impayé de la part de l'assureur L'Équité, alors même qu'elle avait fait usage de la cession de créance, un moyen parfaitement légal de se faire

régler la réparation d'un sinistre, pour un professionnel ne disposant pas de l'agrément officiel d'une société d'assurance. La carrosserie a donc logiquement engagé une procédure contentieuse contre l'assureur, qui s'est terminée par l'assignation en justice de L'Équité au tribunal de Toulouse. Au terme des débats, l'avocat de l'assureur n'a pu démontrer la défense du réparateur et de la FFC Mobilité Réparation et Services, qui s'appuie sur le code civil et les nombreuses victoires précédentes dans ce même tribunal en 2022. En conséquence, le tribunal a condamné L'Équité au paiement des intérêts de retard et des frais de l'article 700 pour la somme de 1000 euros.

Par la suite, c'est le Garage RPBS SAS, vitrier spécialisé de



Saintes (17), qui s'est retrouvé avec un paiement partiel de sa facture de la part de l'assureur Mutuelle de Poitiers assurances. Ce dernier avait décidé de confier à un expert de complaisance l'étude de la facture en lui demandant de plafonner arbitrairement le taux horaire du réparateur.

Une fois de plus, la FFC Mobilité Réparation et Services a donc assisté son adhérent dans

l'assignation en justice de la compagnie, qui n'a même pas comparu au tribunal. Ce dernier a conclu que le chiffrage évoqué par l'assureur n'était pas contradictoire et n'avait pas été fourni pour sa défense, et l'a condamné au paiement de la créance de 132,72 euros, en complément de l'ensemble des frais supportés par le Garage RPBS et de 500 euros au titre de l'article 700.

Réseau

AZ PARE BRIZ utilise désormais TRIBU

Le Réseau AZ PARE BRIZ poursuit le déploiement de l'outil TRIBU de la FFC Mobilité et Services dans ses 20 centres de vitrage. Une reconnaissance qui démontre une fois de plus la pertinence de cet outil informatique pour gérer la cession de créance.

L'outil TRIBU est mis à la disposition de tous les centres du réseau AZ PARE BRIZ depuis le 1^{er} octobre 2023. Pour Nadia COTILLON, Directrice Administrative et Financière du Groupe AZ PARE BRIZ : « Le

service d'accompagnement de la FFC Mobilité, Réparation et Services jusqu'au règlement des factures va nous aider à continuer sereinement le développement de notre réseau ». Selon Patrick NARDOU, président de la FFC Mobilité Réparation et Services : « C'est le sixième réseau de vitriers avec qui nous tissons un partenariat, prouvant l'intérêt de notre accompagnement spécialisé. »

Pour rappel, TRIBU est une plateforme informatique de gestion de sinistres automo-



biles par cession de créance. TRIBU permet notamment de simplifier les démarches administratives liées à ce processus de règlement auprès d'un vitrier spécialisé non agréé par l'assureur. En 2022, la FFC Mobilité Réparation et Services a enre-



gistré plus de 123 000 dossiers traités avec succès par TRIBU.

NOUVEAU TRANSIT CUSTOM



La référence de l'utilitaire, en mieux.

Profitez d'un design sans compromis permettant d'augmenter la productivité. Nouvel intérieur, seuil de chargement plus bas, longueur augmentée, position de conduite améliorée. Le leader de sa catégorie en Europe se réinvente en se dotant d'un grand écran 13" et d'une connexion 5G. Disponible immédiatement en diesel, et dès 2024 en version Hybride Rechargeable et 100% électrique.

#SeDéplacerMoinsPolluer

Ford France, 1 rue du 1^{er} Mai, Immeuble Axe Seine, 92000 Nanterre. SIREN 425 127 362 RCS Nanterre.



PROTM

Ponçage

Indasa joue la carte de l'innovation

Le fabricant d'abrasifs Indasa, d'origine portugaise, entend se faire une place dans les ateliers de carrosseries en jouant la carte de l'innovation et de la haute technicité. La marque est dans une démarche de conquête de marché, petit à petit et humblement comme aime à le rappeler son directeur général France, Yves Martinez. Pour y parvenir, c'est tout Indasa qui est impliqué dans le développement de nouveaux produits affichant des performances de premier ordre. « Pourquoi privilégier des produits de ponçage premier prix

et devoir en utiliser plusieurs au lieu d'un seul de qualité. A l'arrivée, la vraie économie est là » explique Yves Martinez, rappelant que souvent, les disques de ponçage Indasa sont jetés alors qu'ils affichent une usure de seulement environ 60 %. Indasa a ainsi lancé sa technologie de plateau de ponçage Ultravent qui garantit une meilleure aspiration des poussières et donc un moindre encrassement de l'abrasif ou, en partenariat avec Evercoat, son mastic qui change de couleur lors du séchage. Plus de risque de poncer un mastic



pas encore sec ou de passer trop de temps à attendre. Indasa vient tout juste de lancer sa nouvelle gamme d'abrasifs Rhynogrip Mesh Line ; le support est constitué d'un maillage, permettant ainsi une meilleure extraction des poussières (il est recommandé de l'utiliser avec le plateau Ultravent) et un encrassement moindre. Les abrasifs Mesh Line sont proposés de P80 à P400. Indasa a aussi renouvelé sa gamme de ponceuses électriques ; mise au point avec un fabricant alle-

mand, la gamme de ponceuses E-Series Pro X comprend la ponceuse E-Series Pro XS (Sander), la lustreuse E-Series Pro XP (Random Orbital Polisher) et l'outil mobile E-Series Kit (Smart Repair). Plus ergonomique, plus légère et plus silencieuse, cette nouvelle gamme d'électroporatif de nouvelle génération permet une meilleure efficacité et donc davantage de rentabilité. En fin d'année, Indasa lancera sa gamme de godets pour peinture compatible avec les principaux pistolets.

A.M.I.
Ateliers
Mécaniques
Indépendants

www.ami-reseau.fr
info@ami-reseau.fr ☎ 01 42 77 85 26

Suspension pneumatique auxiliaire arrière
DUNLOP
Aussi pour châssis AL-KO
Confort et stabilité dans les courbes
Effet anti-roulis garanti !

Systemes hydrauliques nivellement automatique
pour stabiliser à l'arrêt parfaitement à l'horizontale tous types de véhicules
Télécommande sans fil
Panneau tactile

Amortisseurs KONI-FSD
Nouvelle technologie pour X250/X290 développée aux Pays-Bas en collaboration avec CARSUPPORT
Pour l'Avant et l'Arrière
Châssis à lames de ressort →

Ressorts Renforcés pour l'Avant
Ressorts Renforcés pour l'Arrière
Aussi : Ressorts Arrière Pour Châssis AL-KO

CARSUPPORT
STABILISING LOAD SPRINGS

Cromax

Nouvelle impression-apprêt en aérosol

Cromax vient de lancer le PS1504A Quickfill, une nouvelle impression-apprêt en aérosol 1K de couleur grise. Cromax a travaillé sur la fluidité de son apprêt et sur la pulvérisation afin de garantir un meilleur couvrant sur tous les supports métalliques et plastiques courants. Il peut être recouvert après ponçage aussi bien avec des bases mates hydrodiluable que des bases mates et des laques de finitions solvantées. Le temps de séchage est de 15 à 30 min entre 18 et 22° selon le support. D'après Cromax, « le PS1504A Quickfill procure une sous-couche optimale pour chaque teinte de finition, assurant un meilleur couvrant et une consommation réduite de base mate, ce qui permet aux ate-



liers de carrosserie d'accélérer les processus et d'augmenter leur rentabilité ». Les impressions-apprêts PS1501A Quickfill en blanc (VS1) et PS1507A Quickfill en noir (VS7) devraient arriver ultérieurement.

Mirka

Nouvelles bandes abrasives

Mirka, spécialiste des abrasifs, lance de nouvelles bandes abrasives non tissées, complétant sa gamme des bandes abrasives File Belts. Ces bandes s'utilisent avec la ponceuse pneumatique à bande Mirka, disponible en deux versions : PBS 10NV (10 x 330 mm) et PBS 13NV (13 x 457 mm). Ces nouvelles bandes sont particulièrement efficaces pour nettoyer les points et les cordons de soudures, décaper la rouille et la peinture dans les zones difficiles d'accès. Elles peuvent être utilisées sur

tous les métaux et sur certains matériaux composites tels que la fibre de verre, les résines époxy et le plastique rigide. Elles fonctionnent à une température de surface inférieure à celle des bandes à limes traditionnelles et laissent une finition satinée exempte de rayures irrégulières. Le processus de ponçage ne produit pas d'étincelles. Les nouvelles bandes sont disponibles en 3 dimensions - 10 x 330 mm, 13 x 457 mm et 20 x 520 mm et dans une large gamme de grains, allant du 80 au 280.



Salon

Würth présent à Solutrans

Würth sera présent lors de la prochaine édition de Solutrans, du 21 au 25 novembre, à Lyon Eurexpo Pavillon 3 - stand N° A117. L'équipementier exposera ses solutions dans le domaine de l'atelier poids lourd (entretien des véhicules, équipement d'atelier, outillage spécifique PL...). Les professionnels pourront participer à un jeu concours pour tenter de remporter une servante destinée à

la mobilité électrique en devenant son poids. Cette servante sera naturellement exposée sur le stand de la marque. Du 1^{er} au 30 novembre 2023, une brochure promotionnelle sera proposée aux clients de Würth et un coupon de réduction « Solutrans 20 » sera saisissable sur l'e-shop du 23 octobre au 30 novembre pour bénéficier de 20 Euros de réduction à partir de 100 euros d'achat.

Atelier

Omia partenaire d'Hedson Technologies

Omia, le spécialiste des cabines de peinture, a signé un partenariat avec la société suédoise Hedson Technologies, leader mondial sur le marché des équipements de polymérisation, de levage et de lavage pour l'industrie et l'automobile. Hedson fabrique des nettoyeurs de pistolets sous la marque Drester, des tables élévatrices sous la marque Hérakles et des systèmes de séchage infrarouge sous la marque IRT. Avec le

partenariat conclu début octobre 2023, Omia devient le « Partenaire Officiel » d'Hedson Technologies sur la vente au détail des équipements dédiés aux carrosseries et industriels sur tout le territoire Français. Les techniciens après-vente d'Omia ont suivi une formation à ces nouveaux produits. Au travers de ce partenariat, Hedson profite de son côté de la couverture assurée par les 40 techniciens Omia sur toute la France.

JSA
SUSPENSIONS

Vous transformez, aménagez ou carrossiez des véhicules utilitaires légers ?

EXPERT SOLUTIONS SUSPENSIONS depuis 1983

SANS JSA AVEC JSA

DES SOLUTIONS DE SUSPENSIONS GLOBALES
POUR VOS TRANSFORMATIONS :

- Bennes
- Plateaux
- Caissez grand volume
- Caissez frigo
- Béteilères
- Fourgons avec hayon
- Camions atelier
- Pick-ups ...

JSA 40 ans

FUTAC HOMOLOGATION

+33 (0)4 75 58 71 77
www.jsa.fr / info@jsa.fr



Volkswagen Amarok

Mauvais timing de lancement

Lenouvel Amarok vient d'être lancé par Volkswagen dans une inédite version 4 places afin d'échapper au malus. Las, le projet de loi de finances 2024 pourrait quand même imposer un malus de plus de 60 000 €, signant la fin des ambitions de ce modèle.

L'Amarok de première génération a très bien marché partout dans le monde. Ses qualités routières élevées, son confort et son gros moteur V6 diesel en faisaient un pick-up très agréable à utiliser. Pour sa seconde génération d'Amarok, Volkswagen s'est associé à Ford. Le nouvel Amarok est donc un proche cousin du nouveau Ranger. A une différence près : ce dernier échappe au malus grâce à son homologation, pas le pick-up Volkswagen uniquement disponible en version double cabine. Pour remédier à cet écueil, le constructeur allemand a développé une version 4 places en partenariat avec Gruau. Mais la loi de

finances 2024 pourrait instaurer un malus sur les pick-up 4 places, condamnant ainsi les ambitions commerciales de VW pour son Amarok.

Un pick-up réussi

L'Amarok dispose néanmoins de très nombreuses qualités. La face avant reprenant les codes de la marque, les élargisseurs d'ailes carrés pour rappeler le premier modèle, la planche de bord spécifique permettent de conforter le fait qu'il s'agit d'un VW. Cependant, le châssis, la caisse et les moteurs sont d'origine Ford ; l'offre de motorisations comprend un 2.0 l « TDi » de 205 ch et un V6 3.0 l « TDi » de 240 ch accouplés à l'excellente boîte auto à 10 rapports. La gamme se compose de trois niveaux de finition : Life (uniquement avec le 4 cylindres), Style et Aventura, ces deux derniers recevant le V6. Le confort et l'agrément de conduite sont dans la droite lignée de ce qu'offrait la première géné-



Le tableau de bord arbore une très belle finition.



L'Amarok dispose de belles capacités d'emport.

ration. Le moteur V6 3.0 l de 240 ch (à 3 250 tr/mn) pour un couple maxi de 600 Nm (dès 1 750 tr/mn) permet de profiter d'un beau dynamisme malgré le gabarit et le poids élevé. L'Amarok est capable de s'aventurer en dehors du bitume et dispose de belles capacités de franchissement grâce au

couple important, au blocage de différentiel, au contrôle de vitesse en descente, de la boîte courte et des différents modes de conduite tout terrain (faible adhérence, boue/piste, neige/sable). Le confort à bord est bon sauf en ce qui concerne la banquette arrière au dossier trop vertical. A partir de 53 700 €.

Fabricant de solutions de verrouillages
et automatismes pour
véhicules professionnels
depuis 1992

Black-Box

Enregistreur de paramètres

Care-Fleet

Suivi et contrôle à longue distance

AMT

Antivol moteur tournant

Care-Lock

Verrouillage pour VUL et PL

Care-Block

Antivol, anti carjacking

WIN-DOOR

Motorisation de porte latérale

STAND 6D007

SOLUTRANS

21 - 25 NOV 2023 LYON - EUREXPO



Patrick Cholton : « Répondre aux attentes de la filière »

Président de la Fédération Française de Carrosserie et de Solutrans, Patrick Cholton veut, au travers de cet événement qui se déroulera du 21 au 25 novembre prochains à Lyon Eurexpo « permettre à tous, exposants comme visiteurs, de se retrouver pour échanger et s'informer sur les problématiques de toute la filière du transport de marchandises ».

Comment se présente cette édition 2023 de Solutrans ?

Patrick Cholton : « Cette édition 2023 de Solutrans est encore plus importante que les précédentes avec davantage de surface d'exposition et nous parvenons à afficher complet. Cela prouve l'intérêt des exposants pour Solutrans qui n'est plus un simple salon mais plutôt un véritable carrefour, un rendez-vous incontournable tous les deux ans pour tous les acteurs de la filière. La quasi-intégralité des constructeurs de véhicules ont répondu présents et Solutrans 2023 sera l'occasion de découvrir de nombreuses premières mondiales. Mais Solutrans ne se résume pas aux constructeurs de véhicules ; les équipementiers et les carrossiers-constructeurs sont aussi très nombreux et présenteront de nombreuses nouveautés ».

Le développement de Solutrans passe-t-il par une plus grande internationalisation des exposants et du visitorat ?

Patrick Cholton : « Solutrans est, plus que jamais tourné vers l'international au travers des exposants ; la Turquie sera présente de façon plus importante et nous aurons un pavillon « Chine » que nous n'avions pas lors de la précédente édition. Nous attendons aussi les autres pays européens qui n'ont plus de salon, comme les Pays-Bas, la Belgique et dans une moindre mesure l'Angleterre. Les carrossiers constructeurs Allemands arrivent en force également. Nous aurons tous les principaux fabricants de remorques et de semi-remorques européens preuve de l'importance grandissante que prend Solutrans. Cela étant, nous avons aussi enregistré un nombre plus important de pré-inscriptions de la

part de visiteurs étrangers. Cet intérêt s'explique parce que Solutrans est plus qu'un simple salon. Nous abordons toutes les problématiques de la filière et nous apportons un maximum de réponses au travers des conférences et des échanges entre participants tout en restant un salon de première monte. Les visiteurs de Solutrans peuvent repartir avec des réponses concrètes à leurs questions et même après avoir essayé des véhicules « nouvelles énergies » sur la piste d'essai ».

Solutrans se veut être un lieu d'échange et d'information sur les problématiques de la filière. Comment cela se concrétise-t-il ?

Patrick Cholton : « Une fois encore, Solutrans sera l'occasion pour tous acteurs de la filière d'aborder les



nombreuses questions qui se posent actuellement, notamment autour du transport de marchandise. La conférence plénière d'ouverture sera ainsi l'occasion de lever le voile sur la nouvelle édition de notre étude VisionAir qui propose des projections jusqu'en 2030/2040. Autre conférence de grande importance parmi le programme très riche de cette édition 2023 : celle qui aura lieu le vendredi 24 novembre entre la FFC Equipements Véhicules

et la société Martin 3D qui portera sur la veille réglementaire dans le domaine de la carrosserie industrielle. Le but est de regrouper les métiers autour de cette démarche de veille réglementaire afin de parler d'une seule voix auprès des instances gouvernementales. Avec Solutrans, la FFC va beaucoup plus loin que l'organisation d'un simple salon. Nous voulons proposer aux visiteurs un menu à la carte et que, quelles que soient leurs préoccupations, ils puissent repartir avec des réponses ; soit au travers des très nombreuses conférences soit grâce aux échanges avec les autres

participants. Solutrans est et doit rester un événement créé par les représentants de la filière pour les représentants de la filière. Il ne faut pas perdre de vue que la plus grosse partie du business se fait entre exposants. Nous sommes les seuls à proposer un tel environnement en Europe ».

Solutrans sera aussi l'occasion d'événements plus festifs...

Patrick Cholton : « Comme à chaque édition, Solutrans sera l'écrin de nombreux événements. Parmi ceux-ci,

la remise des I-nnovations Awards aura lieu le mardi soir au Groupama Stadium. Aux différentes catégories des Trophées des années précédentes (carrossier-constructeur, développement durable, digital) viendra s'ajouter de nouveaux Trophées dédiés au monde du vélo-cargo. Nous avons reçu une centaine de dossiers de candidature pour les I-nnovations Awards prouvant ainsi la créativité de toute la filière et l'intérêt important de ces trophées. Bien sûr, Solutrans ne serait pas ce qu'il est sans le désormais traditionnel dîner de gala. Nous attendons 1 400 convives, un

véritable record et ce dîner servira d'écrin aux remises du Truck Of The Year, du Van of the Year et du Pick-up Award. Bien entendu, nous remettons aussi le Trophée de l'Homme de la Filière à Pierre Coppey, Directeur de Vinci Autoroutes pour l'implication de cette société dans l'amélioration de l'infrastructure de recharge des véhicules électriques et pour son implication dans le respect de l'environnement. Enfin cette soirée exceptionnelle se clôturera avec le concert d'une grande star de la chanson française. Le dîner de gala de Solutrans est sans équivalent en Europe ». ○

LE TEMPS D'APPRENDRE

Hall 3
stand
A015

SOLUTRANS

21 - 25 NOV 2023 LYON • EUREXPO

SAFHolland
Group

Libérez votre potentiel grâce aux formations de l'Haldex Academy.

Haldex Academy met à votre disposition l'ensemble de son savoir et de ses connaissances, pour vous permettre de choisir la formation qui répond le mieux à vos besoins.

Visitez le site www.haldex.com et choisissez la votre :
E-learning, webinars, ou face à face.



Haldex

www.haldex.com



Les enjeux d'une filière en mutation

Solutrans 2023, le carrefour mondial du véhicule industriel et urbain, se déroulera du 21 au 25 novembre à Lyon Eurexpo. Cette année encore, tous les enjeux de la filière d'un monde du transport en pleine évolution seront abordés, notamment au travers des nombreuses conférences qui auront lieu pendant toute la durée de Solutrans.

Le monde du véhicule industriel et urbain vit une véritable révolution : nouvelles énergies, décarbonation de toute la chaîne logistique, ZFE et livraisons urbaines, rétrofit... Les sujets mais aussi les questionnements des acteurs de cet environnement sont nombreux. L'édition 2023 de Solutrans sera un millésime exceptionnel non seulement compte tenu de la superficie et du nombre d'exposants mais aussi par la diversité et la qualité des différentes conférences prévues (voir encadré).

Bien entendu, les échanges auront aussi lieu entre visiteurs et exposants au détour des allées dans les différents halls. La quasi-intégralité des constructeurs de poids lourds ont naturellement répondu présents, tout comme les principaux constructeurs d'utilitaires légers. Solutrans sera d'ailleurs l'occasion de découvrir le tout nouveau Renault Master en première mondiale ainsi que la nouvelle gamme « millésime 2024 » des utilitaires de Stellantis. Le monde du VUL, sur arrière-plan d'électrification, de ZFE

et de rétrofit, est plus que jamais un maillon essentiel de la chaîne logistique. Les très nombreux carrossiers et équipementiers présents permettra bien entendu de connaître les dernières tendances et nouveautés du côté de la carrosserie industrielle. L'occasion aussi d'échanger avec les professionnels du pneumatique.

Le RDV de l'emploi

Au-delà des différents acteurs de la filière qui seront exposants, Solutrans 2023

sera, une nouvelle fois, l'occasion pour les exposants mais aussi et surtout pour les visiteurs de découvrir les opportunités de carrière que propose le monde du transport. Un village emploi-formation, dans le Hall 6, sera dédié à la valorisation de la filière et de ses opportunités de carrière. Ce village-emploi sera le cadre d'un grand « Job Dating » organisé le samedi 25 novembre couvrant tous les métiers de la filière du poids lourds, du transport et de la logistique. Cette grande matinée organisée

Le programme des conférences

Mardi 21 novembre 2023

ESPACE NORBERT DETOUX – HALL 1

14h30 – 16h00 Plénière : Les mutations de l'industrie VI VU au service de la transition énergétique

Mercredi 22 novembre 2023

ESPACE NORBERT DETOUX – HALL 1

09h30 à 11h00 Les ZFE réinventent les véhicules industriels et urbains et révolutionnent la livraison du dernier mètre
11h00 à 12h30 Les coûts d'exploitation du transport routier de marchandises : bilan 2023 et perspectives 2024 (avec le CNR)
14h00 à 15h00 Le rétrofit, une solution du mix énergétique pour les VUL en milieu urbain
15h00 à 16h00 Le parking, nouvel acteur de la logistique urbaine ?
16h00 à 17h00 Comment financer mon camion zéro émission ? (partie 1)

HALL 3
09h30 – 10h30 Conférence pneu : Le rechargement – intérêt économique et écologique
11h00 à 12h00 Conférence FNTR : Plus de réalisme européen pour décarboner demain !
15h00 à 17h00 Conférence CARA : Automatisation du transport de marchandises et de la logistique : leçons tirées du projet européen AWARD

HALL 2
10h00 à 11h00 Conférence CARA : Logistique urbaine et livraison du dernier kilomètre : quelle intégration du vélo dans la chaîne logistique ?

HALL 6
10h00 à 11h00 Conférence CARA : Logistique urbaine et livraison du dernier kilomètre : quelle intégration du vélo dans la chaîne logistique ?
11h00 à 12h00 Collectif & cohésion : « La force du collectif pour relever les nouveaux défis : du GIGN à l'Entreprise »
14h30 à 15h30 Pneu & innovation : vers une mobilité plus durable

HALL 3
09h30 à 10h30 Conférence pneu : le concept global pneus & services – Quels avantages pour les transporteurs ?
14h00 à 15h00 Conférence TLF : La transition énergétique est en marche ! Retours d'expériences de transporteurs

HALL 6
10h00 à 11h00 Conférence CARA : Logistique urbaine et livraison du dernier kilomètre : quelle intégration du vélo dans la chaîne logistique ?
11h00 à 12h00 Collectif & cohésion : « La force du collectif pour relever les nouveaux défis : du GIGN à l'Entreprise »
14h30 à 15h30 Pneu & innovation : vers une mobilité plus durable

HALL 1
09h30 à 11h00 La transition énergétique : les défis du transport frigorifique
11h00 à 12h30 Le vélo cargo s'impose dans la chaîne logistique

Jeudi 23 novembre 2023

ESPACE NORBERT DETOUX – HALL 1

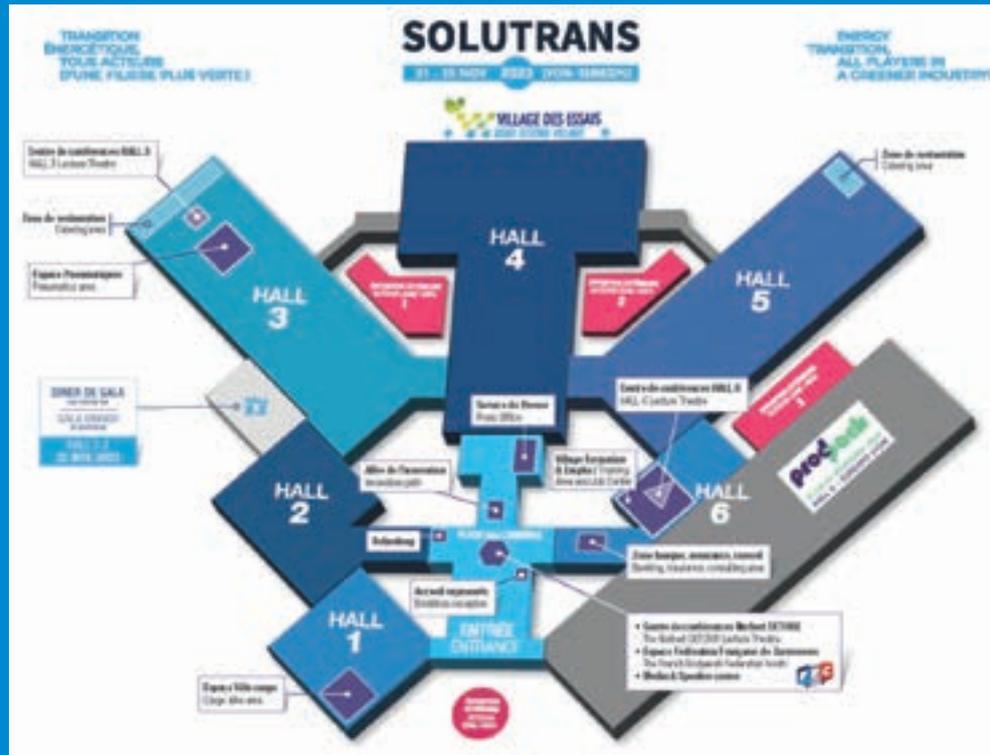
09h30 à 11h00 La transition énergétique : les défis du transport frigorifique
11h00 à 12h30 Le vélo cargo s'impose dans la chaîne logistique

par la Fédération Française de Carrosserie en partenariat avec l'AFT permettra à toutes les entreprises, exposantes ou non, de présenter leurs activités, leurs offres

d'emploi et leurs dispositifs d'accompagnement pour intégrer la filière. Près de 2 000 jeunes amenés par la FFC pourront y rencontrer des Compagnons du devoir,

le CFA de la FFC, la manufacture des Talents Michelin, la Sécurité Routière, l'Aftal... Ils pourront notamment tester de nouvelles solutions innovantes, telles qu'un simula-

teur de peinture en réalité virtuelle, des simulateurs de conduite PL... ○



14h00 à 16h00 Transition énergétique : quels enjeux pour le TRM et ses infrastructures ?

16h00 à 17h00 Comment financer mon camion zéro émission ? (partie 2)

HALL 3
09h30 à 10h30 Conférence pneu : le concept global pneus & services – Quels avantages pour les transporteurs ?
14h00 à 15h00 Conférence TLF : La transition énergétique est en marche ! Retours d'expériences de transporteurs

HALL 6
10h00 à 11h00 Les vecteurs énergétiques et les solutions technologiques pour les transports de demain (avec CARA)
STAND MICHELIN
10h30 à 11h30 Etoile verte Michelin : immersion au cœur de la gastronomie durable
14h30 à 15h30 Transformations de la société : leurs impacts sur nos activités, aujourd'hui et demain

Vendredi 24 novembre 2023
ESPACE NORBERT DETOUX – HALL 1
09h30 à 11h00 L'impact des Jeux

Olympiques sur la logistique en Ile-de-France

11h00 à 12h30 Le digital au service de la transition énergétique

16h00 à 17h00 Comment financer mon camion zéro émission ? (partie 3)

HALL 3
11h00 à 12h30 Conférence OTRE : Le transport routier se conjugue au féminin

HALL 6
10h00 à 11h00 Usage professionnel du vélo en ville : quels retours d'expérience des collectivités et des artisans ?
STAND MICHELIN

11h00 à 12h00 Transition énergétique : avançons ensemble vers un transport décarboné
14h30 à 15h30 Prospective : les grands drivers du transport routier de demain

Samedi 25 novembre 2023

ESPACE NORBERT DETOUX – HALL 1

10h00 à 12h00 Grande conférence sur l'emploi dans la filière VI, en partenariat avec l'AFT Transport et Logistique

Les nouveaux enjeux de la logistique urbaine



L'intégralité de la filière du transport de marchandises doit faire face à une pression croissante exercée par les chargeurs et les pouvoirs publics pour sa décarbonation. Un enjeu de taille, tant social que sociétal, au cœur de l'édition 2023 de Solutrans.

Le monde du transport de marchandises doit désormais envisager sa décarbonation. Ce qui relève désormais de l'évidence soulève de nombreuses questions à commencer par celle de la réduction des émissions de CO₂ et de polluants pour arriver, à terme, au zéro émission. La pression exercée par les pouvoirs publics est extrêmement importante, qu'il s'agisse de l'Europe ou des municipalités au travers des ZFE-m. Ces Zones

à Faibles Emissions Mobilité impose une réorganisation de la ville mais aussi et surtout la nécessité, pour les transporteurs de s'adapter pour faire face à de nouvelles règles de circulation. De plus, la Commission européenne a annoncé, qu'elle souhaitait réduire les émissions carbone des poids lourds de plus de 5 tonnes d'ici à 2040, avec deux paliers : 45 % de CO₂ en moins d'ici 2030 et 65 % d'ici 2035 pour atteindre une baisse de 90 % d'ici 2040.

De nouveaux véhicules

Pour répondre à ces injonctions, les professionnels du transport n'ont d'autres choix que de renouveler leurs flottes de véhicules pour des carburants « propres », à une échéance toute proche. L'électrique, l'hydrogène ou le biocarburant apparaissent comme des solutions désormais incontournables. Solutrans 2023 consacre bien évidemment une large part à cette mutation énergétique,

au cœur des enjeux économiques des années à venir. En plus de voir ces poids lourds de nouvelle génération exposés chez tous les constructeurs de PL et de VUL présents sur Solutrans, les professionnels du transport pourront aussi y trouver des solutions pour leur achat. Ces nouveaux véhicules, notamment électriques, entraînent aussi la nécessité de revoir les parcours de livraison au quotidien. Les nouvelles énergies doivent s'accompagner d'un dévelop-



pement des infrastructures de recharge en ville, qui est quasi inexistant aujourd'hui.

Des solutions pour la livraison urbaine

Remettre en cause le schéma de distribution des marchandises dans les villes et les centre villes devient une nécessité avec, dans le même temps, l'apparition de nouvelles solutions logistiques urbaines. Dans ce cadre, l'édition 2023 de Solutrans intègre les vélos cargos comme solution pour les livraisons en hyper centre. Autrefois vu comme un « gadget », le vélo cargo s'intègre de plus en plus dans la chaîne logistique et offre une nouvelle solution aux questions de mobilité. Véritable filière du monde du transport urbain, le vélo cargo prend le relais des véhicules électriques, notamment pour les livraisons « jusqu'au dernier mètre » et l'acheminement en porte-à-porte de produits pour le consommateur. De nombreux exposants de ce nouveau secteur de la logistique urbaine seront présents dans l'espace qui leur sera dédié dans le Hall 1, pour proposer des solutions décarbonées, socialement responsables et écologiquement soutenables. Une trentaine de stands présenteront l'offre de ce secteur : contexte, enjeux et solutions pour répondre à cette livrai-

son spécifique des « derniers mètres » dans les grandes agglomérations et particulièrement dans les ZFE. Une piste d'essais indoor de 250 mètres permettra aux visiteurs d'apprécier in situ, en simulation (en ville, avec une côte, dans des espaces étroits de circulation), la maniabilité des vélo-cargos, bi ou tri porteurs. Par ailleurs, une grande conférence aura lieu le 23 novembre sur cette thématique (voir la liste des conférences pages précédentes).

Dans son rôle de prospective des évolutions du monde du transport et de la logistique, Solutrans 2023 s'intéresse aussi au monde des parkings urbains. La ville change et les mobilités évoluent ce qui se traduit par une utilisation moins intense des places de parkings. Dès lors, pourquoi ne pas transformer ces espaces inutilisés et non rentables en véritables espaces logistiques, points de relais entre le camion et le vélo-cargo pour la livraison du dernier kilomètre ou une zone de recharge pour les camions à énergie renouvelable ? La question, comme tant d'autres, sera abordée dans le cadre des nombreux échanges prévus sur Solutrans 2023 et notamment lors d'une conférence dédiée à cette thématique le 22 novembre. ○

STARTER
GROUPE STARTER

Potences pour véhicules

ARKANE

Electriques 12/24V ou manuelles | Levage jusqu'à 500kg

www.starterwinches.fr

Le rétrofit : l'autre solution de décarbonation

Face aux coûts élevés des véhicules électriques, la solution du rétrofit consistant à transformer un véhicule thermique en véhicule électrique représente une alternative qui sera, bien entendu, abordée lors du prochain Solutrans.

La décarbonation du transport de marchandise doit aller de pair avec une certaine rentabilité économique. Or, les véhicules électriques neufs sont beaucoup plus chers que leurs homologues classiques thermiques et, dans une démarche de préservation de l'environnement, remettre à la route un véhicule pour des années supplémentaires plutôt que de l'envoyer à la casse et en produire un nouveau a tout son sens. Le rétrofit peut ainsi apparaître comme étant une solution pertinente pour répondre aux enjeux de qualité de l'air en limitant les émissions de gaz à effet de serre et des polluants aussi bien pour sa production que lors de son usage. Si le rétrofit des utilitaires thermiques en versions électriques tend à se développer, y compris chez les constructeurs comme Renault ou Stellantis, dans le cas des poids lourds, un rétrofit avec pile à combustible est possible mais reste un investissement important.

Plusieurs solutions possibles

Si le rétrofit de véhicules thermiques en électrique est le plus connu et le plus développé (selon l'ADEME, le rétrofit électrique réduirait de 61 à 87 % les émissions de gaz à effet de serre par rapport au diesel), d'autres solutions sont aussi possibles. Le rétrofit à hydrogène (avec pile à combustible) consiste à transformer un véhicule thermique en électrique puis à alimenter le moteur électrique via des batteries puisant leur énergie à partir d'une pile à combustible alimentée en hydrogène. Cette solution, coûteuse, mérite cependant d'être étudiée pour certains véhicules compte tenu du fait qu'il s'agit d'une solution permettant de disposer d'une autonomie importante (plusieurs centaines de kilomètres), dont le plein ne prend que quelques minutes et qui ne rejette, lors de l'utilisation, que de l'eau. Une solution encore plus pertinente lorsqu'il s'agit d'hydrogène « vert » produit à partir d'élec-



tricité non émettrice de CO₂. Le rétrofit au bioGNV consiste en la conversion d'un véhicule diesel ou essence en véhicule roulant au biogaz. Le rétrofit gaz apparaît comme moins émetteur de gaz à effet de serre que la mise à la casse du véhicule diesel et l'achat d'un nouveau véhicule gaz neuf. A noter : le Gouvernement a lancé un plan d'action national en faveur du rétrofit. Il apportera un soutien de l'ordre de 100 millions d'euros en faveur de la décarbonation des transports : 60 millions d'euros pour soutenir l'acquisition de poids lourds électriques et 40 millions d'euros pour développer une offre nationale de

véhicules routiers électriques. De nombreuses sociétés impliquées dans le rétrofit des véhicules, VU ou VI, seront présents à Solutrans comme Neotrucks (Hall 3 – Stand AO60) ; Hyliko (Hall 5 – Stand BO99) ; GCK Mobility (Hall 4 – Stand CO67). A cela s'ajoute un parcours guidé dédié au rétrofit ainsi que le village des essais qui permet de rouler des véhicules utilisant ces « nouvelles énergies ». Enfin, une conférence intitulée « Le rétrofit, une solution de mix énergétique pour les VUL en milieu urbain » se déroulera le mercredi 22 novembre de 14 h à 15 h, Espace Norbert Detoux, Hall 1. ○

La gestion des systèmes électriques embarqués dans les véhicules à usage professionnel : Navico Group et Tecmar à la pointe de l'innovation

À l'occasion de la première participation de Tecmar à Solutrans du 21 au 25 novembre, intéressons-nous à ses solutions de conception et d'assemblage de systèmes électriques de pointe pour les véhicules à usage professionnel. Tecmar est importateur et distributeur spécialisé des marques de Navico Group en France : Mastervolt, Relion Battery, BEP, Marincor, Blue SeaSystems, C-Zone ... Découvrez comment Navico Group, via Tecmar, révolutionne le secteur de la carrosserie en offrant des solutions concrètes d'applications de systèmes électriques embarqués.

Mastervolt by Navico Group : L'expert de l'électrification

Navico Group regroupe les marques leaders de l'électricité embarquée et propose des solutions pour les carrossiers en quête de mobilité durable, innovante et éprouvée. Les produits Mastervolt notamment jouent un rôle clé dans la mise en place de solutions optimisées pour la gestion et l'amélioration des systèmes électriques des véhicules.

L'électrification au service d'une mobilité optimisée

Tecmar se distingue en offrant des solutions électriques pour des usages professionnels spécifiques : ambulances, camions de nettoyage de rues, transport d'animaux vivants, livraison du dernier kilomètre, citernes de lait, camions frigorifiques, etc...

A titre d'exemple, un industriel s'est appuyé sur l'expertise de Tecmar et a transformé ses camions-citernes en adoptant des pompes électriques alimentées par des batteries

Mastervolt, notamment la batterie Lithium Ion MLI Ultra 24/6000. Cette initiative lui permet un fonctionnement des pompes même lorsque le moteur est éteint.



Dans le domaine du transport frigorifique, c'est un des leaders du secteur, qui utilise des groupes frigorifiques électriques alimentés par des systèmes électriques Mastervolt. L'objectif ? Maintenir des températures idéales tout en réduisant l'impact environnemental.



TECMAR sera à Solutrans dans le Hall 2 stand A035 avec son équipe d'experts et de technico-commerciaux pour

vous présenter, échanger et concevoir avec vous les meilleures installations afin d'améliorer votre flotte de véhicules grâce à la polyvalence, la complémentarité et la longévité des produits Navico group. Chaque secteur a ses problématiques et chaque problématique a une solution, c'est l'adage de Tecmar.

Tecmar : L'expertise technique au service des professionnels



Tecmar, en plus de la distribution de produits des marques incontournables de Navico Group, propose également des services de conception et d'assemblage sur-mesure de kits incluant les produits Mastervolt ou Blue SeaSystems notamment. Leur expertise technique leur permet de concevoir et de mettre en œuvre des systèmes électriques embarqués parfaitement adaptés aux besoins de chaque véhicule à usage professionnel.

L'avenir de la mobilité électrique

L'électrification des véhicules à usage professionnel est en plein essor, avec un potentiel immense pour réduire l'impact environnemental et améliorer l'efficacité opérationnelle. Grâce à des distributeurs spécialisés comme Tecmar et des marques de qualité, l'avenir de la mobilité électrique est prometteur.

Tecmar a reçu le label Bronze Ecovadis dès sa première demande en 2023.



05 46 50 50 46

info@tecmar.fr

www.tecmar.fr

**AU SOLUTRANS, ENTREZ
DANS L'UNIVERS DU
TRANSPORT FRIGORIFIQUE
ÉLECTRIQUE**

Cette année, au salon Solutrans, Thermo King ne vous proposera pas de défis, mais des solutions. Pour aider votre flotte à atteindre ses objectifs de développement durable, nous vous présenterons notre gamme de groupes frigorifiques électriques, ainsi qu'une multitude de solutions améliorant les performances. Découvrez comment, aujourd'hui, vous pouvez faire la différence demain.



ENTREZ DANS LA
e-ZONE

Rejoignez-nous au salon

SOLUTRANS
LYON, FRANCE

NOVEMBRE
21-25 2023

HALL 4
STAND F 086



Michelin, des innovations produits et services dans, autour et au-delà du pneu

Pour la première fois, le groupe Michelin présente son offre liée au secteur du transport sur un même stand, à l'occasion de l'Édition de SOLUTRANS 2023 !

Le groupe Michelin – qui a pour mission d'améliorer la mobilité et la durabilité de ses clients ; en concevant et en distribuant les pneumatiques, les plus adaptés aux besoins de ses clients ; en offrant des services numériques, des cartes routières et des guides pour enrichir leurs voyages et déplacements afin d'en faire des expériences uniques ; et en développant des matériaux de haute technologie destinés à de nombreux secteurs – se réjouit d'être partenaire prin-

cipal du salon 2023 au côté de la Fédération Française de Carrosserie (FFC) pour cette édition particulière, placée sous le signe de la transition énergétique.

« *Le thème choisi, cette année, par la FFC pour SOLUTRANS s'inscrit parfaitement dans le cadre de la stratégie Tout Durable du groupe Michelin ; stratégie qui repose sur l'équilibre entre le développement et l'épanouissement des personnes, la performance économique*

et financière, gage de pérennité et d'indépendance et la contribution positive à notre planète et à ses habitants », explique Jean-Michel Fauron, Directeur Marketing B2B France-Benelux.

Avec ce stand inédit qui réunit une grande partie des activités du groupe Michelin (MICHELIN Pneumatiques, MICHELIN Services & Solutions, MICHELIN Connected Fleet, Trucfky by Michelin, Symbio, Watéa by Michelin et MICHELIN

Expériences), Michelin se positionne ainsi comme un véritable partenaire de mobilité pour accompagner de manière personnalisée les professionnels du monde du transport.

Ces dernières années, le secteur du transport se transforme et fait face à des enjeux majeurs en termes d'optimisation des coûts, de sécurité et d'impact environnemental. Alors que cette transformation s'accélère, le groupe Michelin s'engage et



Les conférences Michelin

22 novembre

11h00-12h00 : La force du collectif pour relever les nouveaux défis : du GIGN à l'Entreprise
15h00-16h00 : Pneu & innovation : vers une mobilité plus durable

23 novembre

10h30-11h30 : Etoile Verte MICHELIN : immersion au cœur de la gastronomie durable
14h30-15h30 : Transformations de la société : leurs impacts sur nos activités, aujourd'hui et demain

24 novembre

11h00-12h00 : Transition énergétique : avançons ensemble vers un transport décarboné
14h30-15h30 : Prospective : les grands drivers du transport routier de demain

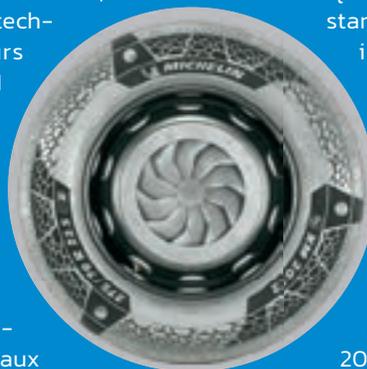
25 novembre

11h15-12h00 : Truckfly by Michelin : l'application des chauffeurs, mais pas que !

A horizon 2050, tous les pneumatiques MICHELIN seront composés de 100 % de matériaux biosourcés ou recyclés

Michelin a dévoilé en 2022 en première mondiale, deux pneumatiques contenant respectivement 45 % et 58% de matériaux durables. Destinés aux automobiles pour l'un, et aux bus pour l'autre, ils préfigurent les technologies des futurs pneus MICHELIN de séries d'ici deux à trois ans. Homologués sur route, ces deux pneus présentent des niveaux de performance rigoureusement identiques aux

pneumatiques actuels. Le développement de cette gamme témoigne d'une forte maturité de Michelin dans le domaine des matériaux de haute technologie. Ces deux pneumatiques, à découvrir sur le stand Michelin, sont une illustration concrète de la capacité du Groupe à atteindre son objectif ambitieux de 100% de taux de matériaux durables dans tous ses pneumatiques en 2050.



se développe pour se positionner comme un partenaire majeur du secteur en proposant un ensemble de produits, services et solutions pour accompagner les professionnels dans une mobilité toujours plus durable.

Par ailleurs, pour accompagner les transporteurs dans

leur réflexion autour de la mobilité du futur et dans leur compréhension des grandes transformations de la société (crise économique, crise énergétique, nouveaux modes de consommation...) qui nous impactent déjà aujourd'hui et nous impacteront demain, les équipes Michelin ont bâti un cycle de

conférences qui se tiendront sur le stand Michelin. Ainsi plusieurs fois par jour, les visiteurs du salon pourront assister à des conférences, au cœur du stand Michelin, en présence d'experts reconnus dans leur domaine qui débâteront autour de thèmes tels que collectif et cohésion, innovations pneumatiques

en faveur d'une mobilité plus durable, transition énergétique, prospective ou encore gastronomie durable.

Rendez-vous sur le stand B080 dans le hall 3 pour découvrir tous les produits, services et solutions et assister aux conférences. ○

Photos MICHELIN 2022 et Tungstène Création.



500 kilomètres en électrique

Mi-octobre, Mercedes-Benz a dévoilé la nouvelle version longue distance de son eActros, capable de parcourir 500 kilomètres avec une charge de batterie. Un premier pas vers la distribution nationale zéro émission.

En présentant son nouvel eActros 600, capable de parcourir 500 kilomètres avec une seule charge, Mercedes-Benz est le premier constructeur à proposer une alternative zéro émission capable de s'aventurer au-delà des activités locales ou régionales. Ce nouveau modèle dispose d'un look très moderne, digne d'un film de science-fiction. Mercedes a en effet apporté un soin particulier pour optimiser l'aérodynamisme de son camion afin de pouvoir disposer de l'autonomie maximale. Cette nouvelle face avant ne comprend que très peu d'aspérités et se caractérise par son absence de calandre (inutile pour apporter de l'air frais au moteur). Il s'agit en réalité d'un simple masque appliqué sur la cabine classique des Actros ; pour preuve, la prise

d'air pour le moteur thermique, en haut à droite de la cabine, est encore présente et simplement « bouchée ». Cependant, les ingénieurs ont beaucoup travaillé sur la surface frontale avec, par exemple, le développement de nouveaux phares plus aérodynamiques et intégrant les radars avant de stationnement, la pose de déflecteurs sur la partie arrière de la cabine ainsi que des carénages entre les deux essieux. A noter que l'empattement ayant été rallongé au maximum (4 000 mm) pour pouvoir loger les batteries.

Une recharge rapide

Pour parvenir à couvrir 500 kilomètres (environ 60 % des trajets quotidiens selon Mercedes), le eActros

600 dispose de trois packs de batteries de type lithium-fer-phosphate (d'un poids total de 4 500 kilos) affichant une puissance de 621 kW. L'essieu moteur « eAxe » reçoit deux moteurs électriques délivrant une puissance totale de 400 kW en continu et 600 kW en pointe. Le constructeur n'a pas communiqué de valeur de couple maximale mais il devrait être très élevé comme toujours avec les véhicules électriques. La recharge se fait via une prise CCS Combo 2 sur le côté gauche du camion, dans l'empattement (le côté droit est possible en option). Cette prise alimente un chargeur de haute puissance (400 kW). Cependant, l'eActros 600 est d'ores et déjà compatible avec la charge très haute puissance (1 GWh). Ces hautes puis-

sances de charge entraînent néanmoins la question de la disponibilité de bornes de recharge capable de fournir autant d'énergie, notamment en itinérance, d'où l'implication de Mercedes-Benz Trucks dans le développement d'un tel réseau pour les années à venir.

Très lourdes batteries

L'eActros 600 affiche un poids à vide compris entre 11,6 et 11,7 tonnes en ordre de marche, selon la définition du modèle retenu (hauteur de pavillon, différents équipements et options). A noter qu'une partie de ce poids est constitué par le système de résistance électrique nécessaire pour dissiper une partie de l'électricité lorsque la batterie est à son maxi-



Le eActros 600 reçoit un nouveau masque frontal afin de réduire les perturbations aérodynamiques. La cabine de conduite est inchangée.

mum et ainsi pouvoir quand même assurer le freinage lié à la récupération d'énergie au levé de pied... Un véritable paradoxe. Côté essieux, celui de l'avant a une capacité de 9 tonnes, donnant ainsi 13 tonnes, donnant ainsi 22 tonnes de charge utile avec une semi-remorque.

Le eActros apparaît ainsi moins intéressant en version tracteur 4x2 qu'en porteur (4x2 ou 6x2) qui semble à même de mieux optimiser le PTRR de 40 voire 44 tonnes en l'associant avec une remorque. Sur le porteur, une prise de mouvement électromécanique est prévue en

option ainsi qu'une sortie en courant alternatif ou continu permettant d'alimenter les équipements de la carrosserie (groupe frigo, moteur pour toupie béton...). Déjà disponible à la commande, Mercedes annonce un prix de vente entre 2 et 2,5 fois le prix d'un Actros diesel

(la rentabilité du eActros 600 tournant autour de 1,2 millions de kilomètres ou 10 ans selon Mercedes sans précision quant au prix du kWh). La production débutera courant 2024, les premières livraisons en France étant attendues pour l'automne 2024. ○

WINDOOR
WINDOOR.COM

Fabricant de solutions de verrouillages et automatismes pour véhicules professionnels depuis 1992

STAND 6D007
SOLUTRANS

- Black-Box**
Enregistreur de paramètres
- Care-Fleet**
Suivi et contrôle à longue distance
- AMT**
Antivol moteur tournant
- Care-Lock**
Verrouillage pour VUL et PL
- Care-Block**
Antivol, anti carjacking

CERTIFIED ISO 9001:2015 COMPANY
30 ANS
SCAN ME

Une offre unique

Une nouvelle puissance réglementaire unique pour les adhérents de la FFC Équipements et Véhicules

En vertu du partenariat récemment tissé entre la FFC Équipements et Véhicules et Martin 3D, spécialiste de la veille réglementaire, nous vous proposons désormais une nouvelle rubrique récurrente, basée sur les actualités importantes de vos métiers. Pour ce premier opus, nous vous rappelons les fondements de ce partenariat étroit.

Nous subissons depuis 4 ans un contexte économique complexe, alourdi par d'intenses évolutions réglementaires, liées aux objectifs fixés par la commission européenne. Nous devons tous faire face à ces contraintes pour satisfaire aux exigences de la transition énergétique. Il était donc devenu nécessaire de proposer une union de forces. La FFC Équipements et Véhicules a pris cette responsabilité et s'en félicite, puisque les premiers effets n'ont pas tardé à apparaître. Le premier est bien sûr l'arrivée dans nos rangs de Martin 3D, hyper spécialiste de la veille réglementaire en France, dont les compétences et le professionnalisme sont reconnus de tous.

Nous avons fait le choix d'externaliser ce service qui constitue un besoin vital des adhérents recherchant une disponibilité de tous les instants et des outils informatiques sans faille. De son côté, Martin 3D recherchait une exposition plus forte

pour porter certains dossiers (métrologie, arrêté du 3 novembre 2022...) auprès des ministères et organismes homologateurs. C'est désormais chose faite, grâce au rapprochement avec la FFC.

A la faveur de ce partenariat, qui va bénéficier directement aux adhérents de la FFC Équipements et Véhicules, nous vous livrerons ici chaque mois les actualités de votre filière au sens réglementaire du terme, avec l'éclairage avisé des équipes de Martin 3D.

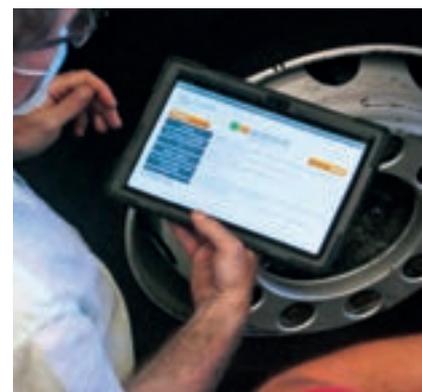
Lors du premier webinaire organisé récemment conjointement avec la FFC, Bruno Martin, gérant de Martin 3D, a détaillé le fonctionnement de l'entreprise, et présenté son équipe de 8 personnes entièrement dédiées à l'écoute clients. Des passionnés qui traitent l'ensemble de la France (DOM compris) et les pays limitrophes. Avec des outils forts comme la veille réglementaire bien sûr, mais également des activités d'études, conseil, formation, Tab Control, certifiées ISO 9001 avec l'UTAC.

Aujourd'hui, Martin 3D représente plus de 29 ans d'expérience en carrosserie dont 17 en formation, plus de 600 clients carrossiers, constructeurs et équipementiers, 400 clients veille, dont plus de 300 T@b Control@ pour environ 520 Qualifiés. Sans oublier plus de 300 carrossiers accompagnés

et plus de 120 audits par an (Opérateur Qualifié, DERIV VP, Auto-Écoles, EVI, ISO 9001 – Auditeur IRCA)

La valeur ajoutée Martin 3D

Les forces de Martin 3D sont tout d'abord une veille accessible à tous (système de gestion validé par l'UTAC à tous nos audits annuels ISO 9001). La société met un point d'honneur à traiter tous les sujets UTAC, constructeurs et carrossiers PL / VL, aménageurs – DERIV VP, Auto-écoles, équipementiers et mêmes loueurs et institutionnels. Par ailleurs, il est nécessaire de proposer une veille compréhensible par tous. Martin 3D est reconnu par son expertise dans la vulgarisation des textes. Les fiches sont conçues pour que les opérateurs ou autres puissent comprendre les exigences à respecter, y compris s'ils ne sont pas aguerris à la lecture de textes réglementaires. « On ne fait pas 200 fiches de textes incompréhensibles pour l'utilisateur, on se met à sa portée afin de supprimer toute erreur d'in-



terprétation de la part du lecteur », détaille Bruno Martin. Les diffusions des fiches de veille sont contrôlées, par l'envoi de mails individuels, avec explications des changements, afin que l'utilisateur ne joue pas au jeu des 7 erreurs et passe à côté d'un changement.

Bien sûr, tous les textes originaux ainsi que leurs évolutions sont disponibles pour les courageux lecteurs, et des News ou informations réglementaires sont aussi faites pour les évolutions qui ne nécessitent pas de fiches, mais ont une incidence pour les clients.

Enfin, « nous faisons également tous les ans des réunions réglementaires proposant un retour en arrière sur les dernières évolutions afin de faire des mises au point sur les mauvaises interprétations réglementaires identifiées lors de nos interventions chez nos clients », conclut Bruno Martin. ◯

Prochains rendez-vous réglementaires FFC

Commission FFC Technique, en présentiel à la FFC et en visio le jeudi 9 novembre prochain à 14h30

Réunion réglementaire à SOLUTRANS le vendredi 24 novembre à 11h – Hall 6

Carrosseries en kit

Publireportage



Liderkit, un constructeur espagnol de carrosseries en kit et qui exporte dans plus de 60 pays sur 5 continents.

Avec plus de 30 ans d'expérience Liderkit dispose de deux centres de production : l'un de 14 000 m² à Tétouan au Maroc, et le principal de 70 000 m² à Guarromán en Espagne qui est aussi un point logistique clé facilitant l'expansion et la distribution de ses produits.

Proposant une grande variété de références, sa gamme s'étend des kits standardisés aux modèles sur mesure plus complexes.

Parmi ceux-ci on retrouve les isothermes, capables de résister à des conditions extrêmes et défavorables, et permettant à tout moment de respecter la chaîne du froid. Les dimensions de fabrication de ces modèles sont entièrement personnalisables, toujours dans le respect des normes de carrosserie.

Pour les marchandises sèches, une importante variété d'options est possible. Le modèle en aluminium se caractérise par une grande légèreté à un prix compétitif. Le modèle en polyester, également léger et économique, se caractérise par un entretien et une réparation éventuelle facile. Liderkit est aussi le concepteur et fabricant dans ses usines de trois types de panneaux pour différentes conditions : le panneau LIDERfoam®



avec lequel sont construits le modèle Sandwich, qui sont des panneaux très légers mais résistants ; le panneau LIDERwood® pour le modèle Plywood, celui-ci plus robuste et résistant est recommandé pour un usage intensif. Enfin, le panneau LIDERcomb® qui est léger, et préconisé pour une utilisation au niveau des planchers réduisant considérablement le poids total de la carrosserie.

Liderkit propose également un modèle de type « brasseur » qui intègre des côtés avec bâches coulissantes, ainsi que des plateaux et bennes de la meilleure qualité avec une grande variété d'options.

Et pour le remorquage et le transport des véhicules, l'entreprise espagnole fabrique également ses propres grues porte-véhicules.

La marque adapte aussi sa fabrication aux besoins du client, en développant des projets spéciaux ; quelques exemples sont les unités sanitaires pour les pompiers ou les services d'urgences, les unités 4x4, les unités militaires ou l'adaptation de magasins sur remorques.

Tous les modèles que proposent Liderkit peuvent intégrer différentes options pour faciliter le travail à l'intérieur des véhicules carrossés,



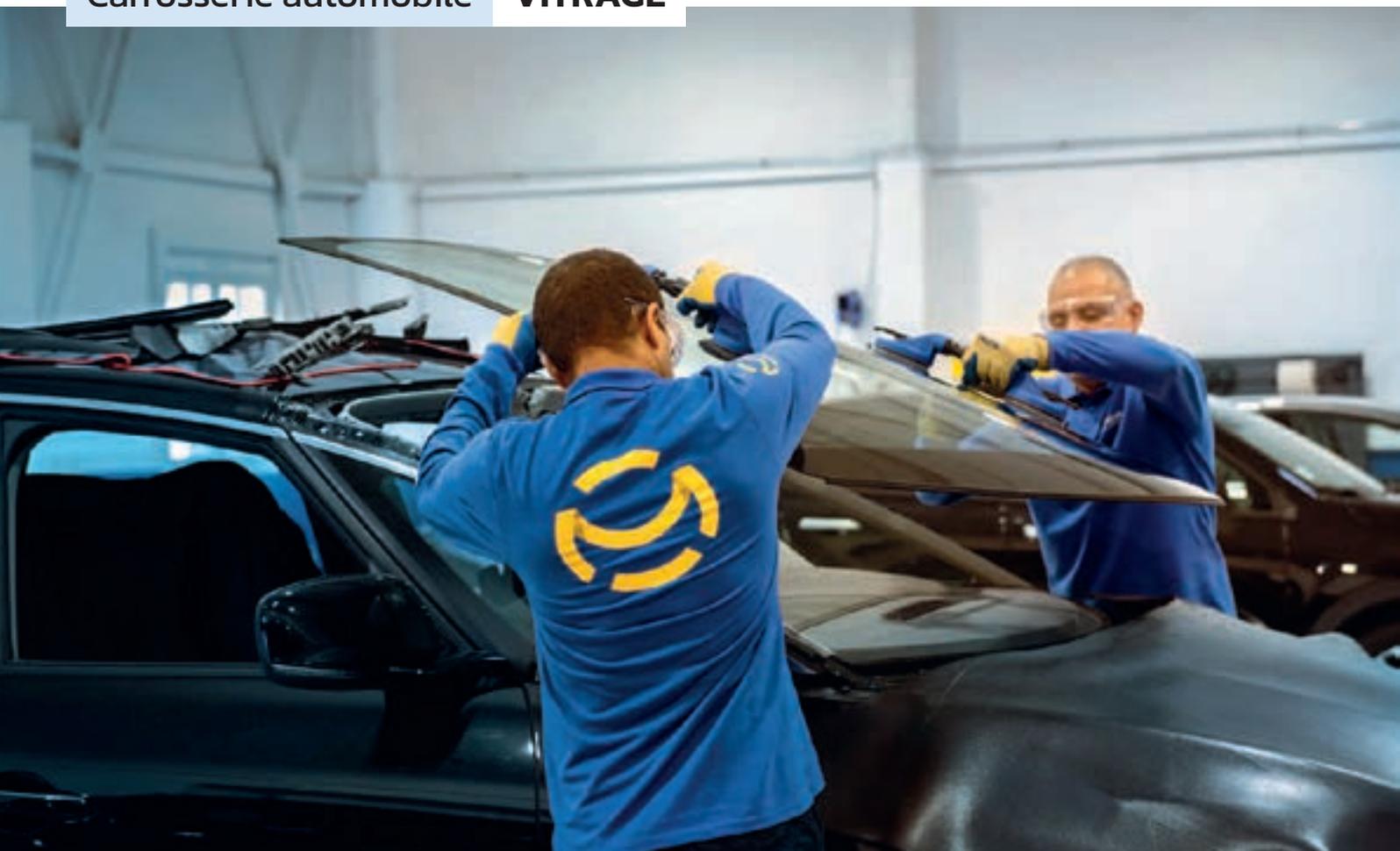
comme les portes d'accès, les systèmes d'amarrage et de protection ou l'éclairage notamment.

L'équipe Liderkit pourra répondre à toutes vos questions au salon Solutrans à Lyon du 21 au 25 novembre sur son stand Hall4 D006, où elle vous présentera tous les modèles disponibles et leurs avantages, en plus d'exposer les dernières innovations incorporées et les futurs projets encore en développement.

ventas@liderkit.com

export@liderkit.com

www.liderkit.com



Une activité au cœur de votre savoir-faire

Le vitrage est une activité centrale du métier de carrossier. Cependant, de nombreuses enseignes spécialisées fleurissent un peu partout. Pourquoi ne pas associer savoir-faire et promotion de l'activité vitrage en choisissant le panneau d'une de ces enseignes ?

Dans toutes les carrosseries, le remplacement de vitrages fait partie du quotidien. Les compagnons de la carrosserie disposent d'un réel savoir-faire en la matière et sont à même de réaliser le changement d'un pare-brise ou

d'une vitre sans souci particulier. Dans une période où l'activité de réparation collision devient de plus en plus compliquée, pourquoi ne pas profiter du savoir-faire de l'atelier pour apposer sur le fronton de la carrosserie l'enseigne d'un des réseaux de vitrages existants. Voici

quelques éléments vous permettant de mieux connaître les enseignes qui ont accepté de répondre à notre questionnaire et ainsi de pouvoir, peut-être, faire votre choix. L'activité vitrage pouvant même attirer une nouvelle clientèle pour l'atelier de carrosserie, dans le cadre du

smart repair ou de débousselage sans peinture (voir pages suivantes).

Si certains réseaux de vitrage refusent l'association de leur panneau à celui d'une carrosserie, les carrossiers représentent une cible de choix en tant qu'investisseur.

A+ GLASS



Le réseau A+Glass a été lancé en octobre 1992. Il compte aujourd'hui plus de 500 centres franchisés dans toute la France Métropolitaine ainsi qu'en Corse, en Martinique, à Mayotte et à l'île de la Réunion. L'enseigne recherche des professionnels de l'automobile possédant à minima 5 ans d'expérience métier. Les carrossiers sont, bien entendu, les bienvenus : « Bien sûr que les carrossiers sont les bienvenus ! Tout carrossier qui souhaite développer la partie vitrage de son activité peut totalement devenir franchisé A+ Glass » expliquent les responsables de l'enseigne. Les droits d'entrée pour intégrer le réseau A+ Glass sont de 1 000 € HT et la franchise annuelle est de 2193,60 € HT en 2023. L'adhésion à ce réseau permet de profiter d'un agrément auprès de la quasi-in-

tégralité des assurances « et permet un lien direct avec elles. A+ Glass négocie des tarifs préférentiels tant avec ses partenaires assurances qu'avec ses fournisseurs » expliquent les responsables de l'enseigne. Les adhérents peuvent participer à des formations, bénéficient d'un accompagnement technique et administratif, d'un plan de communication... L'enseigne A+Glass travaille aussi à une définition la plus fine et la plus pertinente possible des zones de chalandise de ses centres de pose pour proposer une meilleure rentabilité.

FRANCE PARE-BRISE



L'enseigne France Pare-Brise a été créée en 1993 et fête donc ses 30 ans cette année. Elle a été rachetée par le groupe Saint-Gobain en 2016. Un centre de formation intégré a été créé en 2020. L'enseigne

est aussi très fière d'avoir obtenu le label « génération responsable » en 2022. France Pare-Brise compte aujourd'hui 199 adhérents pour 582 points de vente partout en France. Les responsables de l'enseigne reconnaissent qu'il existe encore « des opportunités d'ouvertures de centres ». A noter que France Pare-Brise est présent à l'étranger au travers de l'enseigne Glassdrive qui regroupe 1 300 points de vente dans 11 pays européens. Concernant les profils d'investisseurs recherchés, les responsables de France Pare-Brise expliquent que « Nous cherchons des profils divers et variés qui peuvent aller du technicien confirmé au cadre supérieur en reconversion souhaitant se lancer dans la création ou la reprise de société sous franchise ». Même si les carrossiers ne sont pas une cible privilégiée, ils sont les bienvenus. « Nous avons un adhérent qui a rejoint le réseau 2022 qui dispose de sa carrosserie indépendante » expliquent les responsables de l'enseigne. Le réseau entend poursuivre son développement, principalement dans les villes de plus de 15 000 habitants. Le

droit d'entrée est de 19 000 € HT (pas de précision supplémentaire sur les éventuelles cotisations complémentaires). Le panneau France Pare-Brise permet de profiter d'une visibilité et d'une notoriété nationale, d'agréments auprès des compagnies d'assurance, de l'assise du groupe Saint-Gobain. Cela permet notamment de profiter de conditions d'achats négociés pour le matériel, les équipements, les consommables... Sans plus de précisions, les responsables de France Pare-Brise expliquent « Travailler actuellement sur des projets liés aux nouvelles technologies et aux évolutions de l'automobile »...

MONDIAL PARE-BRISE

Cette enseigne profite d'une très belle notoriété. L'ouverture du premier site remonte à 1999. Le dévelop-



RÉPARATION PARE-BRISE AUTOMATISÉE

NOUVEAU TERMINATOR®

JUSQU'À 3 RÉPARATIONS EN SIMULTANÉ !



FABRIQUÉ EN FRANCE



ses atouts

- écran tactile 5" •
- interface multilingue •
- personnalisation •
- technologie brevetée •
- disponible en tant que module pour la servante à la carte • etc...

V.B.S.A.®

PLUS D'INFOS SUR NOTRE SITE :

WWW.VBSA.FR

12 AVENUE DE LA GARE
88310 CORNIMONT
03 29 24 62 71
info@vbsa.fr



pement est rapide puisque c'est en 2006 qu'ouvre le 200ième centre de l'enseigne. Elle est rachetée par PHE (Autodistribution) en 2017 et a été, cette année, cédée à la Macif. L'enseigne a célébré ses 20 ans en 2019 et a, à cette occasion, adopté une nouvelle identité visuelle. Mondial Pare-Brise compte à ce jour 379 centres (265 centres franchisés et 114 succursales). L'enseigne est donc parvenue à atteindre son objectif de 380 centres à la fin 2022 - début 2023 prouvant ainsi son dynamisme. Mondial Pare-Brise ne souhaite pas intégrer des exploitants ayant une double activité vitrage et carrosserie sur le même site. Cependant, ces exploitants exclusifs peuvent être des carrossiers disposant d'une expérience dans le domaine du vitrage. Le droit d'entrée est de 15 000 € HT avec une redevance annuelle de 5 % du CA HT. Avant toute ouverture de centre technique, Mondial Pare-Brise réalise une étude de faisabilité, notamment pour déterminer le potentiel économique de la zone de chalandise. L'enseigne accompagne ensuite le futur franchisé pendant la période antérieure à l'ouverture de son centre : mise en place de l'enseigne, installation informatique, formation technique et administrative, mise en relation avec les fournisseurs agréés... Tout au long de son activité, le franchisé est secondé par un délégué régional pour mettre en place des opérations commerciales. Bien entendu, l'enseigne Mondial Pare-Brise dispose d'agréments auprès de tous les assureurs, mutuelles, courtiers. De nombreux accords grands comptes permettent d'assurer un volume d'affaires aux centres adhé-

rents. Les centres Mondial Pare-Brise assurent aussi le remplacement de vitrages sur des véhicules industriels, les véhicules de loisir (camping-cars), les engins agricoles ou de travaux publics. Les techniciens des centres ont également une bonne connaissance dans les domaines des ADAS, notamment au niveau du calibrage des caméras. De nombreux services aux clients finaux sont proposés dont, le diagnostic gratuit, le calibrage ADAS, le prêt gratuit de véhicule, le déplacement gratuit à domicile, dépose du véhicule dans un point relais...

RAPID PARE-BRISE



L'enseigne Rapid Pare-Brise a été créée en 2013 et a rejoint le groupement Les Mousquetaires en 2018, aux côtés de l'enseigne d'entretien automobile et de mobilité Rody. Le réseau compte plus de 250 points de vente pour 175 franchisés. L'enseigne de vitrage ambitionne d'atteindre les 400 centres à l'horizon 2028. Rapid Pare-Brise recherche avant tout des investisseurs ayant la fibre commerciale et de fortes qualités humaines. « La formation que nous proposons à nos franchisés permet de les accompagner dans la création et dans le développement de leur activité. Les carrossiers qui souhaitent développer l'activité vitrage au sein de leurs entités et ainsi amé-

liorer leur rentabilité sont de parfaits candidats pour notre enseigne » expliquent les dirigeants de Rapid Pare-Brise. Le droit d'entrée est de 10 000 € HT avec une redevance mensuelle de 990 € auxquels s'ajoutent 240 € par mois pour la communication nationale. L'enseigne propose un accompagnement pour piloter le projet d'ouverture, une formation technique, commerciale et administrative, un suivi par des animateurs réseau. A cela s'ajoute des conditions d'achats négociées pour les fournitures.

UNIVERSAL PARE-BRISE

Le réseau de franchises Universal Pare-Brise a été créé en 2019 par deux entrepreneurs. Après avoir créé trois succursales, la décision d'ouvrir le réseau à la franchise a été prise. Fin 2023, l'enseigne compte 21 centres, dont 5 succursales. Quatre nouveaux centres sont prévus avant 2024 et huit d'ici la mi-2024. « Le nombre d'opportunités d'investissement dans notre réseau reste important, offrant ainsi aux entrepreneurs motivés la possibilité de se joindre à notre succès croissant » affirment les responsables d'Universal Pare-Brise. L'enseigne est ouverte à tous types de profil : « Nous avons adopté une approche inclusive et ouverte, où la diversité des profils et des parcours est valorisée. Nous sommes particulièrement enthousiastes à l'idée d'encourager la participation des femmes dans un domaine où elles sont encore sous-représentées. Nous souhaitons aussi encourager la reconversion professionnelle, notamment chez les seniors. Les carrossiers sont bien entendu les bien-



venus du réseau pour leur savoir-faire et nous considérons qu'ils constituent même une cible privilégiée en raison de leur expérience dans le secteur automobile et de la synergie naturelle entre la carrosserie et la réparation de pare-brise. » expliquent les dirigeants de l'enseigne. Le droit d'entrée est de 18 000 € HT, ce qui comprend une formation complète, un CRM et un « pack de démarrage » avec le matériel et les consommables nécessaires au lancement de l'activité. Les redevances mensuelles sont de 4 % du CA HT. Le réseau permet de profiter de tarifs sur les fournitures, un support marketing et communication, dont la génération de leads. Les adhérents du réseau Universal Pare-Brise disposent d'un interlocuteur dédié au sein de l'enseigne ainsi que d'un programme de formation continue. Les responsables d'Universal Pare-Brise travaillent « sur plusieurs initiatives passionnantes pour l'avenir de notre réseau de franchises Universal Pare Brise : un nouveau CRM spécifique plus intuitif ; la construction d'un nouveau siège social pour centraliser et améliorer les services aux adhérents ; le développement d'une activité complémentaire « à forte rentabilité », une initiative guidée par notre engagement à offrir à nos adhérents des opportunités de croissance et de diversification ». ○



CHEFS D'ENTREPRISE ARTISANALE

Vous souhaitez améliorer la compétitivité et la pérennité de votre entreprise ?

Rien de plus simple avec la formation continue.

Réalisez vos projets en développant vos compétences.

QUELQUES JOURS DE STAGE SUFFISENT !

QUI CONTACTER ?

Le FAFCEA

Il contribue au développement de votre Formation Professionnelle et de celle de vos conjoints collaborateurs ou associés.

Il vous accompagne dans le financement de votre formation selon les priorités et les conditions de prise en charge définies par son Conseil d'Administration.

COMMENT OBTENIR UN FINANCEMENT ?

1 - Vous choisissez la formation qui vous intéresse auprès d'un organisme de formation ou vous pouvez demander conseil à votre Organisation Professionnelle.

2 - L'organisme de formation, ou vous-même, envoyez le formulaire de demande d'agrément au FAFCEA avant le début de la formation

3 - Le FAFCEA étudie votre demande ; Sous réserve de sa recevabilité, il prendra en charge tout ou partie de votre formation.

4 - Après avoir suivi votre formation, le FAFCEA rembourse tout ou partie du coût de la formation sur présentation de justificatifs.

OU ?



Une vraie opportunité ?

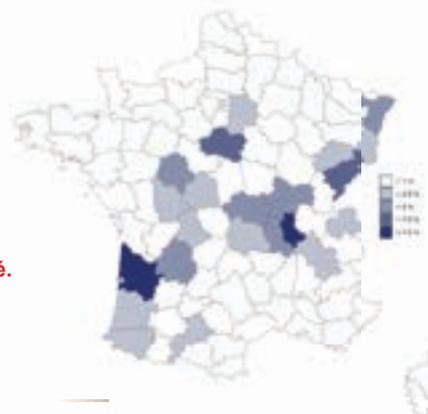
Le débosselage sans peinture et le dégrêlage sont deux choses différentes et pourtant étroitement liées. En maîtrisant la première activité, le carrossier peut devenir un acteur incontournable de la deuxième. Même si des contraintes demeurent...

Les grandes compagnies d'assurance font toutes le même constat : les épisodes de grêle s'accroissent et s'intensifient. En 2022, le groupement Covea (Maaf, MMA et GMF) a ouvert plus de 100 000 dossiers, soit cinq fois plus que d'habitude. Tous assureurs confondus, le chiffre s'élève à près de 400 000 dossiers grêles. De plus en plus puissants, ces épisodes sont inégalement répartis sur le territoire. SRA (Sécurité et Réparation Automobile) a publié, sur une carte de France, la répartition des épisodes de grêle sur

l'année 2022, mettant en évidence le couloir de la Gironde à l'Alsace beaucoup plus fréquemment impacté que les autres régions avec, logiquement, des augmentations en matière de coûts de dommage et taux de véhicules classés économiquement irréparables.

Toutefois, même pour les véhicules fortement impactés, les experts n'hésitent plus à préconiser une réparation en associant différentes techniques dites

Répartition des expertises de grêle en France en 2022



L'investissement est limité. Divers kits, plus ou moins complets, sont proposés pour des tarifs qui varient entre 2 000 et 5 000 €.





Proposé par VBSA, le débosselage par induction peut s'avérer efficace sur une tôle plane, sans embout, nervure ou courbure.



Une lampe spécifique met en évidence la déformation qu'il faudra ramener en glissant l'outil par la face interne de la pièce.

DSP (débosselage sans peinture), DSA (débosselage avec peinture) ou mixtes avec remplacements de pièces.

Un chiffrage sans vice caché

Pas -ou peu- de risque de mauvaise surprise après démontage avec ce type de dégât. Le nombre d'heures allouées au redressage, avec ou sans peinture, reste certes toujours un peu délicat à estimer mais le remplacement des éléments soudés ou amovibles, est clairement renseigné. Reste que lorsque ce type d'événement survient dans une région, il est difficile d'éviter l'embouteillage qui peut, pour le client final, se traduire jusqu'à une année de délai. Pour accélérer la prise en charge des réparations, certains assureurs, comme le groupe Covea, expérimentent de

nouvelles solutions, comme ce scanner capable d'estimer un chiffrage en quelques secondes, contre plus de 20' habituellement. Le tunnel lumineux, doté du scanner et d'une intelligence artificielle, procède à l'analyse du véhicule pour identifier le nombre et la taille des impacts de grêle. Le coût important de cet outillage limite son utilisation aux seuls centres spécialisés comme Dent Wizard, spécialiste du débosselage.

Face au nombre croissant de sinistres, les plateformes de débosselage n'hésitent plus à créer de véritables carrosseries éphémères avec zone de préparation et cabines de peinture, dédiées uniquement aux traitements de dégâts de grêle. Aujourd'hui, dans les régions les plus fréquemment impactées par la grêle, les assureurs ont agréé des débosseurs professionnels. Thomas Menant, président de Pact France, qui alerte sur le fait que, « selon la loi, le carrossier assume seuls les défaillances de son sous-traitant », se réjouit que le métier se soit aujourd'hui structuré « il est beaucoup plus mature, il y a moins de mercenaires du débosselage. Chez Pact, nous travaillons principalement avec les carrossiers. Nous effectuons les opérations de débosselage sans peinture et le carrossier s'occupe des éventuels remplacements de pièces et de la peinture ». Et de poursuivre

3 techniques de DSP

Il existe sur le marché un grand nombre d'outils dédiés au débosselage sans peinture. Hélas, aucun d'entre eux ne permet de garantir la réparation à 100%. En effet, il est quelquefois difficile de remettre en forme une tôle, soit à cause du positionnement de la déformation, soit car la limite d'élasticité de la tôle a été dépassée. Voici les trois grandes solutions que le carrossier a à sa disposition.

DSP par collage

C'est la plus simple des techniques. Elle ne demande aucune compétence particulière. Mais les chances de réussite sont très limitées. A l'aide d'une pince, d'un extracteur ou d'un manteau à inertie, il est toutefois possible d'espérer pouvoir remonter une bosse après avoir collé un embout de forme approprié. En général, on utilise ce type de DSP pour une très petite déformation à un endroit très localisé.

DSP par induction

La tôle réagit à la chaleur émise par les impulsions électriques. Cette technique est adaptée aux endroits malléables et plats. Le principe est de remonter la tôle grâce à la mémoire de forme de la pièce de carrosserie. Avec ces techniques, les chances de réussite restent

minces. Mais lorsque cela fonctionne, le remise en forme est pratiquement immédiate. Ce kit, proposé notamment par VBSA, permet aussi de retirer des monogrammes et autres pièces collées.

DSP par tringles

C'est la technique utilisée par les professionnels du débosselage. Elle réclame des gestes, un œil et une technique aiguisés. Après une bonne formation et un peu d'expérience, le technicien utilise différents outils en acier associés à une lampe de débosselage. Cette dernière donne les informations nécessaires à l'opérateur qui tente de ramener la déformation par la face interne après s'être frayé un passage, idéalement en limitant le dégarnissage. L'accès peut quelquefois être empêché par un renfort mal placé.

« un carrossier bien formé peut bien évidemment effectuer lui-même l'ensemble des opérations ».

Une aubaine pour les carrossiers ?

En région Rhône-Alpes Auvergne, les chutes de grêle en début d'été ou à l'automne sont souvent dévastatrices. Même si elles restent en général très localisées, elles peuvent remplir les carnets de rendez-vous des carrossiers de la région pour plusieurs mois. Qui pourrait bien s'en plaindre ? Personne et un peu tout le monde à la fois. Comme pour la phase

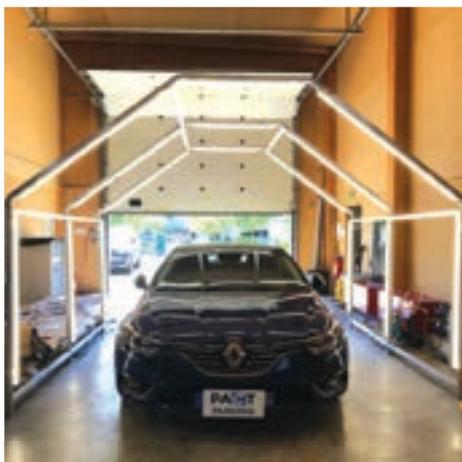
d'expertise, l'engorgement pose des problèmes d'organisation et de répartition du travail. Si tous les carrossiers sont capables de remettre en état une voiture grêlée en utilisant une méthodologie traditionnelle, tous n'ont pas les compétences pour effectuer du redressage sans peinture, méthode privilégiée par les assureurs dès que celle-ci est réalisable. Dans ce cas, des spécialistes sont mandatés pour travailler directement dans l'atelier, avec une immobilisation d'une zone de travail pendant une journée ou deux par voiture au maximum. Cette technique est aujourd'hui

privilegiée par la plupart des carrossiers même si elle réclame une solide coordination pour éviter retards et mésententes.

A Roanne, dans la Loire, Grégory Garcia a choisi une tout autre méthode. Il a commencé dans le métier comme débosseleur indépendant. Il connaît parfaitement la technique et les arcanes de ce marché. A la tête de l'Atelier du Carrossier, une carrosserie traditionnelle d'une dizaine d'employés, il continue à développer cette activité après avoir formé son personnel : « *Nous ne sommes pas agréés par les compagnies d'assurances donc, lorsqu'il y a un épisode de grêle, elles ne pensent pas forcément à nous, mais cette activité reste très rentable lorsqu'on maîtrise bien la technique et qu'on pratique régulièrement* ».

Sans formation, pas de solution

Chez Pact France, trois modules de formation sont proposés aux carrossiers : débutant, confirmé et expert. Chaque module est réalisé sur trois jours. Thomas Menant reconnaît que « *ce n'est pas en trois jours que l'on peut former un débosseleur qualifié. La pratique et l'expérience comptent beaucoup dans ce métier. Même après 20 ans de métiers, les meilleurs débosseleurs de Pact apprennent tous les jours avec l'évolution des modèles, la complexité des tôles* ». Si le débosseleur sans peinture reste très lié au savoir-faire du carrossier, il réclame une pratique régulière pour ne pas perdre la main. Dans l'idéal, il faudrait presque que le débosseleur s'entraîne à temps perdu pour perfectionner son geste. Sans cela, il est probable que le kit



L'éclairage est primordial pour bien repérer les dégâts. Certaines compagnies d'assurances mise sur l'intelligence artificielle pour obtenir une estimation en quelques secondes.

Pact France garantie ses interventions pendant cinq ans.



Kit de débosseleur par collage proposé par VBSA.

d'outils finisse par prendre la poussière, rangé dans un coin de l'atelier. Par conséquent, développer cette activité n'a de sens que dans les régions où les épisodes de grêle sont fréquents ou pour les carrosseries urbaines susceptibles de pouvoir proposer des opérations de « débosseleur sans peinture » hors assurance. Dans ce contexte, les carrossiers qui mettent les moyens peuvent devenir des acteurs majeurs du « dégrêlage ». En effet, l'intensité des épisodes de grêle rend pratiquement impossible une remise en état en utilisant uniquement la méthode DSP. Sur les derniers épisodes, la réparation réclame quasiment toujours du DSA et même quelquefois le remplacement d'éléments laté-



raux ou du pavillon qu'il faut assembler par soudage, etc. le travail de base du carrossier réparateur est un sacré argument face aux plateformes de débosseleur...

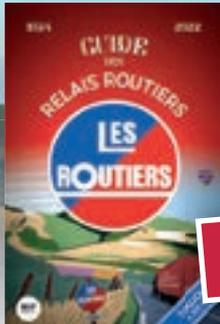
Le juste prix et la bonne organisation

La difficulté avec ce type d'activité reste la juste rémunération pour le carrossier car, s'il est relativement aisé d'argumenter face à l'expert en ce qui concerne un remplacement de pièce ou la mise en peinture de tel ou tel élément, estimer un temps de main d'oeuvre pour le redressage des impacts sans dégrader la peinture est autrement plus complexe. Sans compter le risque d'échec pur et simple avec nécessité de basculer sur du débosseleur avec peinture, voire des microfissures

qui pourraient se matérialiser quelques mois après la réparation. « *Avec l'habitude, on sait rapidement que certains types d'impact ne peuvent pas être rattrapés uniquement par DSP ; d'une manière générale, une déformation doit rester dans la limite d'élasticité de la tôle si l'on veut pouvoir la ramener. Sans cela, il faut impérativement procéder à une rétreinte thermique, ce qui nécessite la plupart du temps une mise à nue et donc de la peinture* » précise Thomas Menant.

Autre écueil pour le carrossier traditionnel, la gestion du planning peut amener à une désorganisation de l'atelier. Impossible d'accepter l'ensemble des chantiers à la suite d'un épisode de grêle sans redimensionner l'équipe. Or le métier de carrossier connaissant une grave crise de la main-d'œuvre, cette option est quasiment tout le temps exclue. Reste l'organisation qui consiste à intercaler un sinistre de grêle au milieu des autres chantiers avec pour conséquence des délais à rallonge, qui génèrent de la déception auprès de la clientèle ou onéreux en termes de voiture de remplacement. C'est sans doute pour cette raison que de nombreuses petites structures préfèrent travailler avec les débosseleurs agréés par les compagnies d'assurance. Pour Thomas Menant, « *c'est la philosophie de Pact France, lorsqu'une compagnie d'assurances m'appelle, je me prends la liste des carrossiers agréés. Je vais les voir et on travaille ensemble. Je centralise, je facture et je dispatche. Dans certains cas, notamment les petites volumétries, le carrossier peut aussi rester maître d'oeuvre et nous intervenons alors comme prestataire* ». ○

À chaque métier son magazine



ÉDITION ANNUELLE

Guide des Relais Routiers

Guide répertoriant tous les Relais Routiers avec adresses et conseils pratiques liés à l'univers de la route et du transport.



Autocar & Bus Infos

La référence matériels pour tous les professionnels du transport de voyageurs en autocars et autobus : essais, nouveautés techniques et sociales, circuits et sites à visiter, véhicules anciens, valeurs occasions.



Guide Lavage & Stations-Service Actualités

Outil indispensable à toutes activités lavage et carburant. S'adresse aux propriétaires et gérants de centres de lavage et de stations-service.



Carrosserie

La revue des professionnels de la carrosserie industrielle et automobile.



Les Routiers

Le mensuel du transport routier depuis 1934, avec un maximum d'informations techniques et conventionnelles.

Groupe **SEJT**

PRESSE & EDITIONS

Service publicité

+ 33 (0)1 41 27 97 35
pub@sejt.com

Service abonnements

+ 33 (0)1 41 27 97 90
abonnements@sejt.com

94, rue Jules Guesde
92300 Levallois Perret
France

www.sejt.com

Uniquement proposé en version 100% électrique, le ZS EV a longtemps été l'une des meilleures ventes du constructeur.

A la sauce européenne

Ce n'est pas parce que la MG ZS EV est fabriquée en Chine qu'elle se passe d'aciers à haute résistance ou d'équipements nécessitant une calibration. Bien au contraire.

Filiale du groupe chinois Saic Motor Passenger Vehicle Co., MG capitalise sur le passé prestigieux de la marque anglaise. Non sans une certaine incohérence car si un roadster, le Cyberster, est bien dans les cartons pour une commercialisation à l'été 2024, il ne fonctionne qu'à l'électricité, à l'image des MG 4 et MG 5. Premier modèle 100% électrique commercialisé en Europe par MG, le ZS EV est un SUV urbain,



Les dernières techniques d'assemblage et les aciers les plus résistants sont utilisés pour la structure.



1. Capot / Calandre : 3 ± 1
2. Calandre / Projecteur : $2,5 \pm 1,2$
3. Projecteur / Bouclier : 2 ± 1
4. Projecteur / Capot : 6 ± 1
5. Projecteur / Aile : $5 \pm 0,8$
6. Capot / Aile : $5 \pm 0,75 (1 \pm 0,5)$
7. Capot / Aile : $3,2 \pm 0,75 (0 \pm 0,5)$
8. Aile / Enjoliveur : $0 \pm 0,5 (0 \pm 0,5)$
9. Bouclier / Aile : $0,3 \pm 0,3$
10. Bouclier / Enjoliveur : $0,3 \pm 0,3$.

appartenant au segment B. Il est fabriqué en Chine dans l'usine de Zhengzhou. En France, MG privilégie un système de distribution classique avec un réseau

de plus de 160 concessionnaires. La plupart assurent l'ensemble des services, de l'entretien à la carrosserie, en passant par la mécanique. Les commandes des pièces



- 11. Aile avant / Porte avant : $3,7 \pm 0,7$ (0 ± 1)
- 12. Porte avant / Porte arrière 4 ± 1 (0 ± 1)
- 13. Porte avant / Porte arrière $3,7 \pm 0,7$ (0 ± 1)
- 14. Porte arrière / Aile arrière : 4 ± 1 (0 ± 1)
- 15. Porte arrière / Aile arrière : $4 \pm 1,5$ ($0 \pm 0,5$)
- 16. Aile arrière / Bouclier : $0 \pm 0,5$ ($0 \pm 0,5$).



- 17. Hayon / Aile arrière : $4 \pm 1,2$ (1 ± 1)
- 18. Feu de hayon / Feu arrière : $4 \pm 1,2$ (0 ± 1)
- 19. Feu arrière / Aile arrière : $1,5 \pm 0,8$
- 20. Aile arrière / Enjoliveur de lunette arrière : $4 \pm 1,2$ ($1,2 \pm 1,2$).
- 21. Hayon / Pavillon : 0 ± 1 ($1 \pm 1,5$).

détachées s'effectuent auprès de ces derniers qui peuvent interroger le stock central européen, situé à Amsterdam. Tous les modèles MG neufs bénéficient d'une garantie 7 ans / 150 000 km, incluant la motorisation électrique et la batterie. La plaque d'identification est

située sur le côté inférieur du pied milieu droit. Le numéro de châssis est également estampillé sur une plaque fixée derrière le coin inférieur gauche du pare-brise. Différents points de levage sont implantés, sous le sous-basement, à proximité des extrémités de bas de caisse.

Cric ou bras de pont élévateur doivent être positionnés uniquement sur les points de levage. Avant de travailler sous le véhicule, il est nécessaire de placer des supports de sécurité appropriés. Le remorquage s'effectue en utilisant les anneaux avant ou arrière. Dans tous les cas,

les roues motrices doivent être décollées du sol ou être positionnées sur des chariots de manœuvre de type Gojak.

Des tôles formées à chaud

Le ZS EV s'est distingué par un score de cinq étoiles au

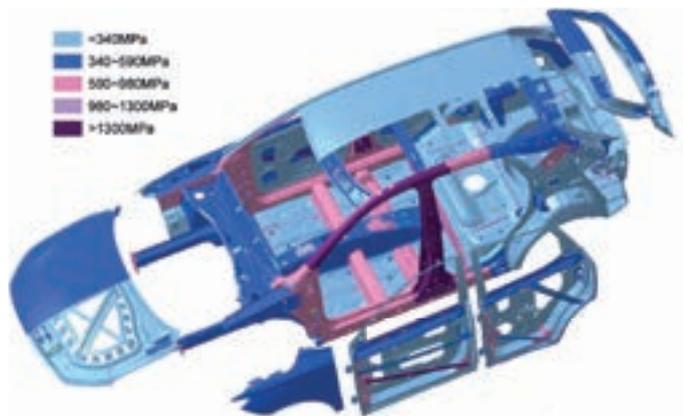
Back2car
la pièce auto recyclée

De la carrosserie à petits prix.
Maintenant garantie à vie.

Back2car, première marque de pièces issues de l'économie circulaire à proposer une gamme de réemploi 100 % garantie à vie !

www.back2car.fr

Back2car
RÉEMPLOI



Les différentes familles de tôles utilisées sur la MG ZS.

La batterie est implantée sous le plancher. Quelle que soit sa capacité, elle est composée de 24 modules.

crash-test Euro NCap grâce notamment à sa structure très résistante, composée en grande partie par des aciers à très haute, voire ultra haute limite élastique formés à chaud. Seules les réparations spécifiées dans le manuel de réparation du fabricant sont autorisées. Les tôles d'acier à très haute limite élastique et les tôles d'acier formées à chaud doivent être soudées avec un poste électrique par points de dernière génération en respectant la méthodologie du constructeur, indiquée dans le manuel de réparation. Avant le soudage par points, une sous-couche spécifique doit être appliquée entre les surfaces de contact. La longueur des bras de soudage ne doit pas dépasser 300 mm. Le soudage par points sur une seule face n'est pas autorisé. S'il n'est pas possible de réaliser un soudage par points satisfaisant, il faut recourir au soudage en points bouchons, sous protection gazeuse. Le diamètre du trou pour le soudage en bouchon de l'élément structurel est de 8 mm, et celui du soudage en bouchon de

l'élément de revêtement est de 5 mm. En ce qui concerne les éléments de peau, l'ensemble des méthodes de redressement sont autorisées, par traction, à l'aide d'un marteau, par rétraction thermique et rares sont éléments à poser des difficultés particulières lors des opérations de démontage/remontage.

Caméra multifonction et projecteurs LED

Le remplacement du pare-brise ou de tout autre vitrage collé ne pose pas non plus de difficulté majeure. Rétroviseur, module de caméra avant et capteur de pluie doivent être déposés avec soin. Ensuite, la dépose des garnissages de montants de pare-brise est nécessaire. Après découpage, manuel ou au couteau électrique, le pare-brise est extrait avec l'aide d'un collaborateur et en utilisant deux paires de ventouses. Au remontage, après



Airbags frontaux, rideaux et latéraux : du grand classique pour le SUV ZS EV.



avoir nettoyé la baie sur une largeur de 20 mm et appliqué une fine couche d'apprêt, il faut encoller le pare-brise (cordon d'environ 8X12 mm) et le positionner en veillant à l'équilibre des jeux d'ouvertures. En fonction du temps de séchage, il est préconisé d'immobiliser le pare-brise à l'aide de quatre rubans adhésifs.

Les projecteurs sont maintenus par 5 vis de fixation, dont deux sont fixées sur le module de face avant, une sur le support de bouclier avant et une sur l'aile. Le projecteur comprend les feux de route/de croisement, le feu de circulation diurne et le feu indicateur de direction avant, tous bénéficiant de la technologie LED.

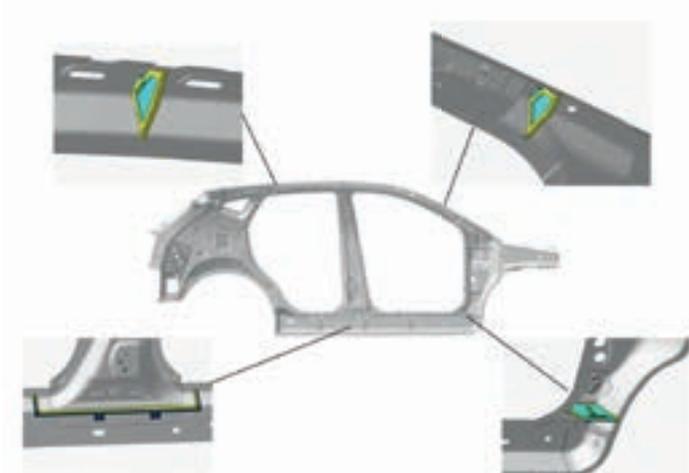
La plupart des aides à la conduite sont pilotées à partir des informations recueillies par le module de caméra avant situé dans la partie supérieure centrale du pare-brise (dans le cache de base du rétroviseur intérieur) et le radar de détection sur le bouclier avant. Le calibrage

s'effectue par auto-apprentissage après une mise à niveau. En réparation, sans avoir recours à l'outil de diagnostic maison, il est préférable d'utiliser un portique de calibration multimarque après avoir vérifié que les modèles de la marque MG sont bien renseignés dans la base de données

Insonorisation et étanchéité

Après chaque opération de carrosserie, il est nécessaire de prévoir de rétablir les protections d'étanchéité et contre la corrosion. Cela s'applique aussi bien aux zones endommagées qu'aux zones où la protection a été indirectement altérée, à la suite de dommages accidentels ou d'opérations de réparation.

Après avoir remonté les composants mécaniques, y compris les flexibles, les tuyaux et autres accessoires, il peut être nécessaire d'appliquer une couche de cire de soubassement approuvée au niveau des passages de roue. En premier lieu, il faut retirer complètement l'ancienne cire de soubassement d'une zone s'étendant sur au moins 200 mm au-delà de la zone où la nouvelle protection de soubassement doit



Implantation des mousses antivibratoires sur les panneaux de côté.

être appliquée. Lorsque les réparations comprennent l'application de couches de peinture de finition dans les zones nécessitant de la cire de soubassement, la pulvérisation ne peut être opérée que lorsque l'ensemble des opérations de peinture sont terminées. Lors de l'application de cire, il faut protéger les disques de frein.

Deux batteries de 24 modules

Depuis son restylage, le SUV MG est disponible avec un choix de deux capacités de batterie. La version « Autonomie étendue » équipée d'une batterie de 70 kWh, offre une autonomie de 440 km (WLTP), à rapporter au 263 km du précédent ZS EV et de sa batterie de 44,5 kWh. Le nouveau ZS EV est également proposé en version « Standard », disposant d'une batterie de 50,3 kWh et d'une autonomie de 320 km (WLTP). Les roues avant de la version « Autonomie étendue » sont mues par un moteur électrique de 156 ch (115 kW). Dans la version « Standard », le moteur électrique est légèrement plus puissant puisque le

conducteur dispose de 177 ch (130 kW). Les deux versions disposent d'un couple maximal de 280 Nm. La version « Autonomie étendue » est pourvue d'un chargeur alternatif (AC) de 11 kW de série.

La batterie se loge sous le plancher au niveau du soubassement. Elle se compose de 24 modules reliés en série, chaque module contient 4 cellules. Le système de gestion de la batterie (BMS) évalue l'état du pack de batterie en fonction des informations recueillies, telles que la tension, la température et le courant de chaque cellule dans le pack de batterie. A partir de ces informations, il peut estimer la capacité de la batterie, le kilométrage restant de la conduite électrique pure et l'état de vie du pack de batterie en temps réel. Pour intervenir sur tout élément constitutif



Caméra multifonction, capteurs et radars permettent de multiplier alertes anticollision et assistances à la conduite.

du réseau haute tension, il faut appliquer une procédure de consignation. Celle-ci ne peut être réalisée que par une personne habilitée et équipée de l'ensemble des équipements de protection individuels. Le shunt est situé sous le plancher, accessible par une trappe spécifique.

Éléments mécaniques sur berceau

Le berceau avant qui supporte le générateur, le réducteur ainsi que l'unité centrale est en forme de cadre, embouti et soudé avec de l'acier à haute résistance. Le berceau est assemblé sur la carrosserie du véhicule par l'intermédiaire de 6 points d'appui qui fournissent des emplacements de montage pour tous les composants de la suspension avant. Les cais-

sons d'absorption d'énergie situés des deux côtés à l'avant du sous-châssis avant peuvent absorber l'énergie en cas de collision et atténuer l'impact causé par la collision. Ils peuvent être remplacés individuellement.

A l'avant, les suspensions sont de type McPherson avec une jambe de force qui se fixe en partie supérieure sur la coupelle d'amortisseur. Une fente hexagonale au sommet permet d'empêcher la rotation de l'amortisseur. Le ressort hélicoïdal est fabriqué à partir de différents alliages. A l'arrière, le ZS EV accueille un essieu semi-rigide avec ressorts hélicoïdaux et éléments de torsion.

Conclusion

100% électrique, le ZS EV doit être mis en sécurité avant toute opérations de carrosserie nécessitant soudage ou disquage. Caméras et radars réclament une nouvelle calibration après la dépose du pare-brise ou de la face avant et les nombreux aciers à ultra haute limite élastique imposent de suivre scrupuleusement la méthodologie de réparation. Comme un SUV européen de dernière génération en quelque sorte... ○



La gamme MG se structure et s'étend. En deuxième partie de vie, le ZS EV sera prochainement épaulé par une MG 3, citadine polyvalente 100% électrique.

Les camions de la livraison-réclame

Portant sur les panneaux richement décorés de sa carrosserie un nom de marque stylisé, un dessin attractif ou une phrase d'accrochage, le camion de livraison-réclame a longtemps été considéré comme le meilleur support publicitaire. Témoignant parfois de l'art et souvent de la vie d'une époque, il mérite bien d'être évoqué en images



Camion-réclame pour la Quintonine sur base de camion Latil datant de 1937.



Le fameux lion noir et lion blanc. Sur le même véhicule, il y avait d'un côté, la réclame pour un produit de lustrage et de l'autre, pour une lessive.



Le véhicule de Fredo Gardoni, accordéoniste officiel du Tour de France cycliste dans les années 20 et 30.



Vers 1905, ce camion 4 tonnes Delahaye est encore équipé de roues en bois. La carrosserie de ce véhicule est un véritable tableau d'affichage, avec notamment, la réclame pour une marque d'essence alors vendue chez les épiciers.



Ce camion-réclame nous rappelle qu'en 1935, la mode était aux cheveux gominés.



Sobre décoration pour ce gros porteur Latil à six roues de 1935 au service de Fleury-Michon. C'est encore l'époque où l'on reproche au diesel de dégager odeur et fumée. D'où la présence du long conduit d'échappement placé sur le toit du véhicule.



En 1925, l'impeccable présentation d'un fourgon de livraison Renault avec ses pneus à flancs blancs et son chauffeur en livré.



En 1928, comment aurait-on pu résister à ce bon docteur Pierre ?



Camion livraison-réclame portant le nom d'une grande marque de beurre.

OpenboxC+

S'adapter c'est son métier



**La carrosserie multi-fonctionnelle à ouverture totale
qui s'adapte à tous les métiers du transport**

PLAQUES | VÉHICULES | BOIS | CONTENEURS
MATÉRIAUX | CONVOI EXCEPTIONNEL

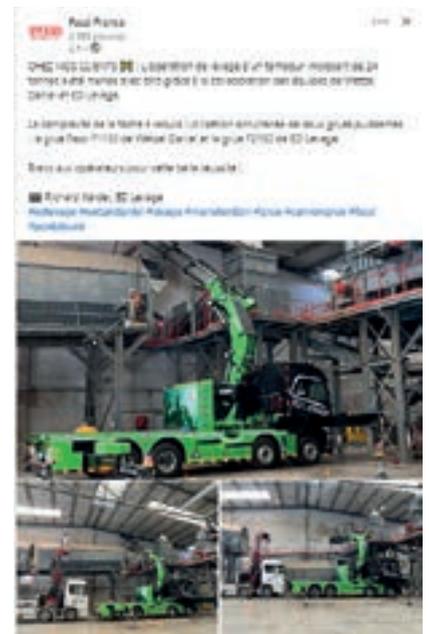
 **Libner®**
imagine, we create

Retrouvez-nous à l'édition 2023 de Solutrans stand 3A 076

Bâches Jean 

Vos actus sur la toile !

Nous vous proposons ici les principales prises de parole des acteurs du secteur sur les réseaux sociaux. LinkedIn, Facebook et X (anciennement Twitter) constituent des vecteurs d'informations à ne pas négliger !



Coût de l'énergie : quelles aides pour les professionnels ?

MaPrimeRénov', éco-prêt à taux zéro (eco-PTZ), Habiter facile... Les aides à la rénovation énergétique se sont multipliées, principalement à destination des particuliers. Mais qu'en est-il pour les professionnels, à quels dispositifs pouvez-vous prétendre pour être plus sobre dans votre consommation énergétique, voire pour compenser la hausse des tarifs ?

Le coût croissant de l'énergie n'est pas seulement supporté par les particuliers. Tant sans faut ! Les professionnels, qui ne peuvent pas toujours répercuter le coût de leurs factures de gaz ou d'électricité sur leurs clients, n'ont pas beaucoup de marges de manœuvre. La principale est celle de la sobriété : consommer moins pour que ça coûte moins. Mais comment consommer moins d'énergie ?

La première étape est de réaliser un état des lieux. Vous disposez pour cela de plusieurs outils, disponibles en ligne gratuitement, qui ne requièrent donc que... votre temps ! Performa Environnement, proposé par CMA France (les chambres de métiers et de l'artisanat), permet de détecter les sources d'économie et de définir un plan d'actions prioritaires pour maîtriser sa

consommation énergétique. Vous pourrez ensuite être accompagné par un expert de la CMA dont vous dépendez. « Baisse les watts » est porté, avec le même objectif, par La Poste. « TPE Gagnantes » est un outil de l'Ademe. Vous avez donc le choix de l'outil pour vous acquitter de cette étape indispensable, préalable à tout projet de transition vers une plus grande sobriété énergétique.

Vous avez identifié le besoin de mieux isoler vos bureaux ? Du crédit d'impôt est disponible pour les travaux engagés entre le 1^{er} janvier 2023 et le 31 décembre 2024, à hauteur de 30 % des dépenses éligibles, dans la limite de 25 000 euros par entreprise. Vous êtes également susceptible d'être éligible à la prime « Coup de pouce Chauffage des bâtiments tertiaires » distribuée, sur obligation de l'Etat, par certains fournisseurs d'énergie.

Vous disposez également de guichets au sein de la région dont vous relevez : le Centre-Val de Loire, la région Ile-de-France, le Grand-Est ou encore la région Auvergne-Rhône-Alpes ont ouvert des dispositifs de soutien financier pour des projets d'investissement visant à limiter sa consommation énergétique.

Mais avant d'envisager d'investir pour être plus sobre, vous pouvez aussi demander de l'aide pour parvenir à gérer les surcoûts des derniers mois. L'aide guichet gaz/électricité mise en place par le gouvernement vise les entreprises qui, déduction faite des différents boucliers tarifaires, ont subi une augmentation de 50 % du prix de gaz et/ou d'électricité et/ou de chaleur (produite à partir de gaz et/ou électricité) et/ou de froid (produit à partir de gaz et/ou électricité). L'aide court jusqu'à fin 2023. Sont également prévues des modalités



Vous avez entendu parler du PACTE Industrie (pour « Parcours Accompagnement et compétences pour la transition énergétique de l'industrie », lancé en septembre ? Passez votre chemin, notre secteur n'est pas concerné.

pour les entreprises créées récemment et pour celles ayant subi une situation exceptionnelle susceptible de fausser la comparaison des prix d'une année à l'autre. Le spectre est donc large.

Le Bouclier tarifaire permet également de limiter la hausse des prix de l'électricité à 15 % en 2023. Les TPE dont le compteur électrique ne dépasse pas 36 kVA sont éligibles. Au-delà de cette puissance, c'est l'Amortisseur électricité qui est le guichet adapté. Un simulateur est disponible sur le site des impôts : <https://www.impots.gouv.fr/simulateur-amortisseur-electricite>. Les dispositifs sont là, encore faut-il prendre le temps de les activer! ○

Mathilde Chomel

SOLUTRANS

21 - 25 NOV • 2023 • LYON - EUREXPO

CARREFOUR MONDIAL
DU VEHICULE INDUSTRIEL ET URBAIN

NOUS Y
SERONS !

STAND
3 C 045

ET VOUS ?



**ARRIMAGE, OPTIMISATION DE VOLUME
ET TRANSFERT DE CHARGES**



forankra
Secures everything in transit™



ALTEC FRANCE

Membre de la



Equipements & véhicules
Transporteurs d'Europe et de France

Forankra - 69780 MIONS

+33 0(4) 72 45 01 20

info@forankra.fr

www.forankra.fr



« Ils remplissent
leur mission
à la perfection. »

Mewa. Vêtements de travail en gestion complète.

En savoir plus sur mewa.fr/gestion-complete