

Solutrans 2025 : miroir des tendances

Depuis près de 20 ans, SOLUTRANS analyse les grandes évolutions de la filière du véhicule industriel (VI) et les enjeux qui façonneront le transport routier à l'horizon 2027. L'édition 2025 du salon est apparue comme un moment charnière, dans un secteur confronté simultanément à des mutations réglementaires, technologiques et concurrentielles majeures.

Le salon SOLUTRANS 2025 a réuni plus de 1 100 exposants et marques, dont 30 % internationaux issus de 21 pays, ainsi que 64 000 visiteurs professionnels. Avec ses 12 pôles d'expertise, il couvre l'ensemble des secteurs qui composent la filière VU-VI. Lors de cette dernière édition, 73 % des visiteurs ont concrétisé des achats, et 1 visiteur sur 4 était un acheteur international, provenant de l'un des 100 pays représentés, à l'image de l'Italie, l'Espagne, l'Allemagne, la Belgique ou le Maroc.

Une photographie claire du secteur

Quelques mois après la clôture du Salon, nous dressons plusieurs constats. Le premier concerne l'évolution du paysage industriel avec l'arrivée croissante de constructeurs asiatiques sur le marché européen. Cette dynamique traduit une transformation profonde de la concurrence : ces nouveaux acteurs apportent des offres souvent compétitives, notamment sur les technologies électriques, et poussent les industriels historiques à accélérer leurs stratégies d'innovation et d'adaptation. Cette concurrence peut également créer des formes de complémentarité, mais elle redéfinit clairement les équilibres du marché.

Parallèlement, la réglementation européenne constitue un moteur essentiel de transformation. Les politiques climatiques et les objectifs de réduction des émissions de CO₂ imposent une trajectoire de décarbonation rapide du transport routier. Les normes et

cadres réglementaires orientent ainsi les investissements industriels et les choix technologiques. Cette évolution crée des contraintes importantes pour les acteurs de la filière, mais elle agit également comme un levier d'innovation et de modernisation.

La transition énergétique constitue un autre axe central du document. Le futur énergétique du transport lourd ne reposera pas sur une solution unique mais sur une combinaison de technologies adaptées aux différents usages. L'électrique devrait s'imposer principalement dans les usages urbains et de distribution, où les distances sont plus courtes et les infrastructures plus accessibles. Les biocarburants apparaissent comme une solution pertinente pour les transports régionaux, permettant de réduire rapidement les émissions tout en utilisant les infrastructures existantes. Enfin, l'hydrogène pourrait jouer un rôle déterminant pour le transport longue distance, à condition que les coûts et les infrastructures se développent suffisamment.

Cependant, la transition énergétique ne peut se réaliser sans un développement massif des infrastructures. Le

document souligne l'importance d'un déploiement coordonné des bornes de recharge, des stations hydrogène et des solutions logistiques associées à l'énergie. Les dépôts, les hubs logistiques et les réseaux énergétiques devront être repensés pour accompagner les nouveaux usages et garantir la continuité des opérations de transport.

Une fois de plus, SOLUTRANS 2025 a mis en lumière une filière en pleine mutation, confrontée à des défis considérables mais également porteuse d'opportunités. L'événement confirme ainsi le rôle stratégique du véhicule industriel dans la transition énergétique et la transformation du transport de marchandises.

Les prochaines années seront déterminantes pour structurer ce nouvel écosystème. A ce titre, dès 2027, le Salon s'agrandira à Lyon avec 105 000 m² d'exposition. Pour la première fois, SOLUTRANS s'exportera au Moyen-Orient en 2028, à Riyad. Et nous vous donnons rendez-vous pour les Rencontres de la Filière à Lyon en octobre 2026.





Le salariat déguisé en ligne de mire

La Direction générale du travail (DGT) annonce pour 2026 une campagne nationale de contrôle visant le recours abusif aux travailleurs indépendants, souvent qualifié de « salariat déguisé ».

Ce terme désigne des situations où une entreprise emploie un travailleur sous le statut d'indépendant alors qu'il remplit en réalité un rôle de salarié, sans bénéficier des droits correspondants. Le « faux indépendant » subit les mêmes contraintes qu'un salarié mais sans en avoir la reconnaissance.

La campagne, pilotée par la DGT et réalisée sur le terrain par les Unités régionales d'appui et de contrôle travail illégal (URACTI) des Directions régionales de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités (DREETS), comprend plusieurs étapes. Tout d'abord, une phase d'information et de sensibilisation informera sur les différences entre salariat et travail indépendant, ainsi que sur les risques liés au recours abusif. L'objectif est de déconstruire l'idée erronée selon laquelle tous les postes peuvent être occupés par des indépendants, de prévenir le travail illégal et d'accompagner les entreprises dans une meilleure gestion des emplois salariés.

Ensuite, entre mars et août 2026, aura lieu la période des contrôles ciblant prioritairement les secteurs de l'événementiel, du commerce (grande distribution

et de détail), ainsi que celui de l'hôtellerie-restauration. Les contrôles pourront s'étendre à d'autres secteurs selon les réalités régionales. Enfin, un bilan et une évaluation mesureront l'impact de cette campagne en termes de régularisations et d'évolution des pratiques.

Pour identifier les situations de salariat déguisé, les agents de contrôle examineront plusieurs critères : le salarié a-t-il été contraint de devenir indépendant ? A-t-il déjà été salarié ? A-t-il répondu à une offre d'emploi ? Occupe-t-il un poste similaire à celui des salariés ? Doit-il utiliser le matériel imposé ? Travaille-t-il dans un service organisé ? A-t-il un seul client ? Peut-il sous-traiter ? Le donneur d'ordre contrôle-t-il son travail ? Peut-il le sanctionner ? A-t-il fixé le prix de la prestation ? L'indépendant facture-t-il à l'heure ? Ce faisceau d'indices permet d'apprécier la réalité de la relation de travail.

La requalification d'un contrat de prestation en contrat de travail a des conséquences majeures. Le travailleur requalifié devient salarié avec tous les droits associés : salaire au moins égal au SMIC, congés payés, indemnités en cas de licenciement, assurance chômage. En

cas de rupture, il peut saisir le conseil des prud'hommes pour obtenir une indemnité pouvant atteindre six mois de salaire. Il peut aussi se constituer partie civile dans une procédure pénale contre son employeur pour travail dissimulé afin d'obtenir des dommages-intérêts.

Du point de vue pénal, l'employeur s'expose à 3 ans de prison et 45 000 € d'amende pour dissimulation d'emploi salarié, ainsi qu'à des sanctions complémentaires comme l'affichage de la décision, la confiscation des outils, voire l'exclusion des marchés publics. Administrativement, il peut être frappé par une fermeture provisoire de son établissement jusqu'à trois mois, ou un refus d'aides publiques à l'emploi et à la formation durant cinq ans.

Enfin, l'employeur redevable doit verser rétroactivement les cotisations et contributions sociales au régime général, avec majoration pour retard. Cette campagne vise donc à lutter efficacement contre le travail dissimulé sous forme de salariat déguisé, en informant, contrôlant et sanctionnant pour protéger les droits des travailleurs et garantir une concurrence loyale entre entreprises.

Aubineau Constructeur : l'exigence technique de la température dirigée au service du transport de poussins d'un jour

Aubineau Constructeur est un de nos carrossiers-constructeurs français incontournable. Créée en 1955, l'entreprise, historiquement familiale, est implantée à La Petite-Boissière (Deux-Sèvres) où elle poursuit son développement industriel.



Aubineau Constructeur réunit aujourd'hui un peu plus de 100 collaborateurs et mène actuellement une nouvelle campagne de recrutement pour accompagner sa croissance. Intégrée à The Reefer Group (CHEREAU, SOR Iberica et Paneltex) depuis 2024, L'entreprise conçoit et fabrique des carrosseries frigorifiques et isothermes sur mesure, destinées aux professionnels du transport sous température dirigée. Forte de plus de 65 ans d'expérience, l'entreprise s'appuie sur une maîtrise industrielle complète de ses carrosseries et sur une expertise technique reconnue, pour répondre aux contraintes les plus spécifiques de certains métiers. Parmi eux, le transport de poussins d'un jour occupe une place à part tant il impose une précision extrême dans la gestion des paramètres embarqués.

Une technicité au service du vivant

Le transport de poussins d'un jour exige la maîtrise simultanée de la température, du renouvellement d'air et du taux de CO₂, afin de garantir la vitalité des animaux dès leur sortie du couvoir. Aubineau Constructeur développe des véhicules spécifiquement configurés pour répondre à ces exigences. Les systèmes de climatisation et de chauffage intégrés assurent une régulation thermique constante, quelles que soient les conditions climatiques extérieures. La gestion de l'humidité permet de maintenir un environnement stable et adapté aux besoins physiologiques des poussins, tandis que la ventilation en surpression assure le renouvellement de l'air et limite les risques sanitaires.

Précision thermique et autonomie opérationnelle

Les véhicules peuvent intégrer des dispositifs de contrôle et de régulation du CO₂ en temps réel afin d'assurer un environnement intérieur maîtrisé tout au long du trajet. Sur les versions grands formats, l'intégration de groupes électrogènes embarqués permet d'atteindre jusqu'à 36 heures d'autonomie, offrant une sécurité supplémentaire lors des longues distances ou en cas d'imprévu. Selon les configurations retenues, les capacités de transport peuvent varier de 20 000 à 150 000 poussins par trajet, répondant ainsi aux différents besoins de la filière avicole.

Une conception industrielle intégrée et maîtrisée

La capacité d'Aubineau Constructeur à fabriquer ses propres carrosseries frigorifiques constitue un atout structurant. Cette intégration industrielle permet

Aubineau Constructeur sera présent au salon VIV Europe « World expo from feed to food », qui se tiendra à Utrecht (Pays-Bas) du 2 au 4 juin. À cette occasion, l'entreprise accueillera les professionnels de la filière sur le stand 08.B031 afin de présenter ses solutions aux acteurs européens de la filière avicole.) Pour découvrir plus en détail l'entreprise et l'ensemble de ses solutions sur-mesure par type de métiers, rendez-vous sur son tout nouveau site internet : www.aubineau-constructeur.fr Les candidats intéressés par ses métiers industriels et techniques peuvent également y consulter les opportunités de recrutement actuellement ouvertes et déposer leur candidature en ligne.

d'optimiser la conception des véhicules, notamment en développant des carrosseries légères pour les porteurs, afin de préserver la charge utile tout en garantissant la robustesse indispensable à un



usage intensif. Les aménagements intérieurs sont pensés pour faciliter le nettoyage et réduire les temps d'entretien, avec la possibilité d'intégrer des solutions de désinfection automatique répondant aux exigences croissantes de biosécurité du secteur.

Un partenaire engagé auprès de la filière avicole

En s'appuyant sur son savoir-faire technique unique, Aubineau Constructeur propose une réponse complète aux transporteurs spécialisés dans le poussin d'un jour. L'entreprise conjugue fiabilité opérationnelle et adaptation sur mesure, dans un segment où la précision des paramètres conditionne directement la qualité du service rendu à l'ensemble de la filière avicole.



Hausse du prix du gazole, quelle incidence sur le coût de revient d'un véhicule

La guerre au Moyen-Orient a débuté le 28 février 2026 et a immédiatement provoqué une flambée des prix du pétrole et des carburants. Dans ce contexte inflationniste, le CNR a exceptionnellement resserré son dispositif d'observation des prix du gazole en France avec un relevé de prix du 2 au 5 mars (pour une livraison en cuve achetée par les transporteurs routiers français pour compte d'autrui, hors TVA, remboursement partiel de droit d'accise déduit pour les véhicules d'un PTAC $\geq 7,5$ tonnes.)

Sur la première semaine du mois de mars 2026, le CNR observe une



augmentation importante du coût du gazole professionnel supporté par les entreprises de transport routier :

- + 18 % pour les véhicules d'un PTAC < 7,5 tonnes
- + 20,3 % pour les véhicules de transport routier de marchandises d'un PTAC $\geq 7,5$ tonnes
- + 21,4 % pour les véhicules de transport routier de voyageurs d'un PTAC $\geq 7,5$ tonnes

Les indices CNR gazole professionnel du mois de mars 2026 intégreront ces

évolutions (achats du 2 au 5 mars 2026 vs achats du 20 au 25 février 2026).

L'incidence de ces hausses sur le coût de revient total d'un véhicule opérant dans les activités étudiées par le CNR est de :

- Longue distance ensemble articulé : + 4,2 %
- Régional ensemble articulé : + 3,9 %
- Régional porteur : + 3,3 %
- Transport scolaire par autocar standard : + 2,1 %

Les apprentis de Vendôme restaurent une légende de la route

Le projet Camion Mythique, c'est le pari, sur 2 ans, de 14 étudiants et de leur formateur de BTS 1^{er} année Maintenance des Véhicules.

Implanté à Saint-Ouen (41110), près de Vendôme, le campus PROMOTRANS forme depuis des décennies des professionnels du transport, de la logistique et de la maintenance de véhicules industriels, du CAP au BTS. Dans la filière BTS Maintenance des véhicules option B « véhicules de transport routier », une classe de première année s'est lancée cette année dans une aventure : redonner vie à un camion mythique Mercedes, sur deux ans, en parallèle de leur formation en alternance.

À l'origine, rien d'imposé par un concours ou un cahier des charges national : l'idée vient de l'enseignant, Cyrille BOUQUET, qui souhaitait proposer aux apprentis un projet concret, différent des exercices habituels, tout en restant au cœur du métier.

Son objectif était double. Offrir une expérience marquante de restauration de véhicule industriel ancien et faire parler du CFA grâce à un projet original et visible !

La classe a été associée au choix du projet, notamment via un vote avec plusieurs choix, dont le retrofit ou la restauration d'un vieux camion.

Très vite, l'enthousiasme a pris le dessus : « *C'est un bon projet, une bonne idée pour voir comment ça se passe et découvrir les facettes du métier : ça nous a surpris... et ça nous a donné envie de commencer.* » affirme Daouda Sidibé, apprenti impliqué dans le projet.

Entre technique et pédagogie

Le « Camion Mythique » mêle des ambitions techniques, esthétiques et



pédagogiques. Les apprentis travaillent sur un ancien véhicule, ce qui les oblige à sortir de leurs habitudes, à toucher à de nombreux domaines – mécanique, carrosserie, électricité, freins, châssis – et à rechercher des pièces parfois rares.

Le projet les amène aussi à échanger avec des sous-traitants, d'autres interlocuteurs professionnels et à suivre un budget serré, afin de concilier contraintes financières et exigences de qualité.

Trouver le bon camion et définir la vision du projet.

Au départ, il s'agissait surtout de trouver un véhicule cohérent avec la formation, puis de préciser la vision au fil du démontage : récupérer ce qui pouvait l'être, décider des éléments à changer et s'appuyer sur des photos et des prototypes dénichés sur Internet pour se rapprocher le plus possible de l'aspect d'origine.

Les grandes phases de travail se sont progressivement dessinées : arrivée du camion, répartition des tâches, démontage méthodique, diagnostic des pièces, puis préparation de la restauration et de la remise en état.

Une organisation en équipes, un formateur en chef d'orchestre.

Pour mener à bien ce chantier d'ampleur, la classe a été structurée en plusieurs groupes, chacun responsable d'un « système » : moteur, boîte de vitesses, carrosserie, électricité, freins, châssis... Les équipes sont constituées de binômes, répartis sans tenir compte du niveau initial dans chaque domaine, car l'un des objectifs est justement de permettre à chacun de pouvoir s'exercer et d'apprendre en situation réelle.

Cyrille BOUQUET joue le rôle de « chef d'orchestre » et coordinateur technique. C'est lui qui arbitre les choix finaux sur les orientations techniques ou esthétiques, tout en laissant un maximum d'initiative aux apprentis dans la réflexion et la mise en œuvre.

Voici comment sont composés les différents groupes de travail :

Essieu : Souhail, Enzo, Melvyn / Moteur : Daouda et Guillaume / Freinage : Alix et Lilian / Carrosserie : Thomas et Matheo / Electricité : Matiss et Samuel / BV : Matthew, Tenzin et Mathis



Des imprévus techniques à gérer en conditions réelles.

Comme sur tout projet de restauration d'un véhicule ancien, les imprévus techniques ne manquent pas.

« On a un budget limité et des pièces compliquées à trouver : notre CFA est déjà bien serré niveau budget pour les pièces, donc on avance avec pas mal de contraintes », confient les protagonistes.

Pour des apprentis de première année, c'est une plongée directe dans la réalité du métier, loin des exercices théoriques !

Un partenariat clé avec Mercedes Orléans.

La naissance du projet vient aussi d'un partenariat avec Mercedes Orléans. Alors qu'il cherchait un camion à restaurer, Cyrille BOUQUET a utilisé ses réseaux et repéré un véhicule Mercedes stocké depuis près de vingt ans dans un atelier.

Après avoir contacté le directeur d'atelier pour lui présenter le projet pédagogique, l'équipe de Mercedes a été séduite par l'idée et a accepté de mettre le camion à disposition, tout en apportant un soutien technique ponctuel, notamment pour la peinture.



Une organisation rigoureuse et collaborative.

Un cadre de travail précis a été instauré : un groupe de pilotage planifie les activités et désigne des responsables par domaine pour garder l'atelier au cœur du projet. Les équipes partagent leurs comptes rendus via un Google Drive commun, permettant au formateur de suivre l'avancement global et d'ajuster les directives en s'appuyant sur les résultats concrets.

Un puissant levier d'apprentissage et de motivation.

Au-delà des compétences techniques, les étudiants disent apprécier le contact direct avec le véhicule, le fait de le démonter eux-mêmes et de découvrir chaque jour quelque chose de différent.

Sur le plan professionnel, le projet semble conforter leurs envies de carrière dans la maintenance des véhicules industriels et l'univers du transport. Ils y voient un atout concret pour leur insertion : la possibilité de montrer, CV à l'appui, leur participation à une restauration de longue haleine, documentée et visible.

Une fierté déjà visible : la communication.

Si les étudiants estiment qu'il est encore un peu tôt pour se dire « fiers » du résultat mécanique, tant le chantier de restauration est loin d'être terminé, ils mettent déjà en avant un point fort : la communication autour du projet. En plus du démontage et des travaux en atelier, ils animent un compte Instagram, réalisent des stories, tournent et montent des vidéos mensuelles qui racontent l'avancée du « Camion Mythique », intégralement réalisées par leur soin : vendomepromot

Cette dimension leur permet de développer des compétences en gestion de projet, en travail d'équipe mais aussi en valorisation et en médiatisation d'un travail technique, ce qui est rare dans ce type de formation.

La FFC remercie PROMOTRANS VENDÔME, son formateur Cyrille BOUQUET et leurs 14 étudiants pour leur disponibilité et leur passion transmise lors de cet échange.

Nous les félicitons pour cette belle initiative et leur souhaitons de mener à bien ce superbe projet !