



Europe-Camions.com

n°1 des petites annonces de poids lourds

L'ESSENTIEL DU POIDS LOURD

Édition 2025



→ **ANNONCES D'OCCASION de nos partenaires**

CAMIONS, TRACTEURS, SEMI REMORQUES,
VÉHICULES UTILITAIRES

→ **ACTUALITÉS & INTERVIEW**

Mix énergétique & Électrification de flotte

→ **DOSSIERS EXCLUSIFS SOLUTRANS**

Réglementation PL

Transformation
numérique du TRM

Énergies
alternatives



ACHETEZ ET VENDEZ SUR **EUROPE-CAMIONS.COM**
SITE SPÉCIALISÉ POUR L'ACHAT ET LA VENTE DE POIDS LOURDS



*GOTHE***DISTANCE**



**CONÇU
EN EUROPE.
TESTEZ ICI.**

Fiabilité, performance et maîtrise
sur chaque route d'Europe.
Rendez-vous dans le Hall 3, stand
C123, pour en savoir plus.

apollo
TYRES



DB EQUIPMENT 📍 73310 Serrières-en-Chautagne - France ☎ +33 (0)6 41 88 33 79

Scannez pour voir plus d'annonces



**Tracteur routier
Mercedes Actros 1851**

32 000 EUR HT

📅 2017 📍 647 229 km
🚗 510 CV



**Tracteur routier
Renault Premium 19.420**

15 800 EUR HT

📅 2006 📍 176 932 km
🚗 410 CV



**Camion bi-benne
Renault Kerax 520**

87 500 EUR HT

📅 2012 📍 208 807 km
🚗 520 CV



**Semi remorque benne TP
Ozgul**

25 000 EUR HT

📅 2020 📍 38 T (PTC)
🚗 3 essieux



**Chargeuse sur pneus
Liebherr L524**

27 500 EUR HT

📅 2002 📍 5 564 heures
🚗 110 CV



**Mini pelle
Komatsu PC30MR-2**

15 800 EUR HT

📅 2004 📍 6 290 heures
🚗 29 CV

DES SOLUTIONS DE TRANSPORT ROBUSTES, PERFORMANTES ET SUR MESURE

DES REMORQUES ET SEMI-REMORQUES NEUVES ET D'OCCASION DE 500 KG À 80T



- ✓ Conseil personnalisé : choix du modèle, configuration sur mesure.
- ✓ Service après-vente réactif
- ✓ Livraison rapide
- ✓ Financement sur mesure pour les professionnels



**ALPES
REMORQUES**
www.alpesremorques.fr

📍 399 Rue Stéphane Duc - 73310 Serrière-en-Chautagne
☎ 04 79 52 24 20 ✉ contact@alpesremorques.fr

WWW.ALPESEMORQUES.FR



VOTRE SPÉCIALISTE REMORQUES ET SEMI-REMORQUES



Vente, Location & Réparation
de Semi-remorques

Une Semi-Remorque À GAGNER !



SOLUTRANS

18 - 22 NOV 2025 LYON · EUREXPO

CARREFOUR MONDIAL
DU VEHICULE INDUSTRIEL ET URBAIN

Venez tenter votre chance

Sur notre stand :

HALL 6 C 40

RÈGLEMENT DU JEU-CONCOURS CCC SOLUTRANS 2025 : Déroulement au stand de CCC n° HALL 6 C 40 du salon SOLUTRANS du 18 au 21 novembre 2025 inclus - Tirage au sort : vendredi 21 novembre 2025 à partir de 16h30 sur le stand SARL CCC - La participation est réservée aux professionnels exerçant une activité dans le secteur du transport routier de fret interurbain (code APE 4941A) et présents sur le salon SOLUTRANS durant la période du jeu. - La participation est limitée à une seule par entreprise (même raison sociale ou SIRET). - Dotation : Une semi-remorque bâchée de marque KRONE, DMC/10/01/2019, Numéro de série : WKESD000000864153 d'une valeur commerciale estimée à 24 000 € TTC. - La semi-remorque sera à récupérer chez CCC, 90 chemin du pan perdu, 38230 TIGNIEU-JAMEYZIEU. - SARL CCC, 50 Montée du château 38460 Siccieu Saint Julien et Carisieu, immatriculée au RCS n° 507471878 - Le présent règlement est déposé auprès de l'étude FRADIN et Associés, commissaires de justice à LYON 6°, 79 cours VITTON. Le règlement complet peut être consulté gratuitement : • sur simple demande écrite adressée à : CCC 50 Montée du château 38460 Siccieu Saint Julien et Carisieu • sur le site de CCC lien : sarccc.com/reglement-jeu • ou directement sur le stand durant toute la durée du salon.

Consultez nos
annonces



Nouveaux contours pour le cadre réglementaire

L'actualité réglementaire peut concerner explicitement le transport, notamment avec la dissipation des ZFEm, ou intéresser le transport sans lui être réservée. C'est le cas des nouvelles mesures pour prévenir les fortes chaleurs qui ont des conséquences sur l'équipement des cabines. Une réglementation, surtout si elle est européenne, n'est pas toujours suivie de concrétisation.

Une disposition réglementaire n'est pas suivie d'effet lorsqu'elle ne stipule ni qui doit agir, ni la sanction encourue. Et sur ce point, les règlements européens se distinguent par leur manque d'effectivité. Des exemples ? L'interopérabilité du télépéage PL à l'échelle européenne est exigible depuis la directive 2004/52/CE du 29 avril 2004 restée lettre morte et renouvelée par la directive (UE) 2019/520 du 19 mars 2019.

Les chauffeurs n'ont pas besoin de sillonner l'Europe pour constater la pénurie de places de stationnement sur les parkings PL des grands axes. Pourtant, le règlement (UE) n°1315/2013 du 11 décembre 2013 prévoit « de mettre à la disposition des usagers commerciaux des zones de stationnement appropriées, présentant un niveau de sécurité et de sûreté adéquat ». Le règlement (UE) 2020/1054 du 15 juillet 2020 revient sur ce sujet et « Afin d'accélérer et de promouvoir la construction d'infrastructures de stationnement adéquates, il est important que des possibilités suffisantes de cofinancement par l'Union soient disponibles [...] ». Bien, mais s'il y a cofinancement, cela signifie qu'il y a plusieurs financeurs, or le texte n'en mentionne qu'un (l'Union) et ne crée donc aucune obligation explicite pour les Etats membres ou pour leurs délégués en charge des infrastructures routières.

« Les restrictions en vigueur concernent 25 grandes agglomérations françaises. »

Quant à faire accepter par toutes les forces de l'ordre européennes des documents de transport dématérialisés, ce sera possible si l'eFTI (electronic Freight Transport Information) se concrétise. Il a été défini par le règlement (UE) 2020/1056 du 15 juillet



2020, mais il a fallu attendre le règlement (UE) 2024/2024 du 26 juillet 2024 pour voir un début de l'indispensable standardisation des données.

Les ZFEm font de la résistance

A contre-courant de la loi Climat et Résilience du 22 août 2021 qui a confirmé l'instauration des zones à faibles émissions de mobilité (ZFEm) le projet de loi de simplification économique voté par les députés en juin 2025 vise la suppression desdites ZFEm. Qu'en est-il ? Rappelons qu'une loi entre en vigueur le lendemain de sa publication au journal officiel qui suit sa promulgation par le Président de la République. Entre cette étape finale et le vote des députés, les sénateurs doivent à leur tour se prononcer, mais l'instabilité politique qui caractérise l'année 2025 incite à accorder la priorité au vote du budget. En conséquence, à ce jour, les ZFEm sont toujours en place et elles le resteront jusqu'à une date encore inconnue. Les restrictions en vigueur au moment où nous écrivons concernent 25 grandes agglomérations françaises, toutes libres de créer leurs restrictions d'accès. Elles sont généralement fondées sur la vignette Crit'Air, parfois complétée par des critères de tonnage, de catégorie de véhicules ou d'horaires.

Un été 2026 au frais

Entrés en vigueur avant l'été 2025, les nouveaux Articles R4463-1 à R4463-8 du Code du travail sont consacrés à la prévention des risques liés aux épisodes de chaleur intense. En pratique, l'employeur doit aménager le travail en conséquence (lieux, horaires, etc.), mais aussi assurer la mise à disposition d'eau fraîche. Concrètement, cela rend obligatoire le réfrigérateur en cabine, voire la climatisation, au bénéfice des conducteurs.



www.ALTACAMA.FR
Utilitaires et Poids Lourds d'occasion
Au service des Professionnels

VENTE & LOCATION VUL D'OCCASIONS SPÉCIFIQUES

BASE VIE · AMPLIROLL · PLATEAU GRUE · BENNE COFFRE · HAYON · BÂCHÉ


**LIVRAISON
TOUTE
FRANCE**



À SAISIR

PLATEAU ALUMINIUM GRUE HMF
IVECO DAILY 35C13 130 CV

À SAISIR

POLYBENNE AMPLIROLL BRAS CORNUT
RENAULT MASTER 165 CV

À SAISIR

BASE VIE ENROBE CANTINIÈRE
RENAULT MASTER 145 CV



CONTACTEZ-NOUS EN RÉGION



BRETAGNE
02 30 300 600



ÎLE-DE-FRANCE
06 88 21 24 69



WWW.ALTACAMA.FR

 **BAS WORLD**

 **AUCTION**

ENCHÈRES QUOTIDIENNES. VÉHICULES EX-LEASING.

- ✓ Achetez directement à la source
- ✓ Logistique et documents pris en charge par nous



Inscrivez-vous gratuitement sur auction.basworld.com



Mercedes Sprinter 317

€ 27.000

Enchérir



MAN TGS 18.4

€ 11.000

Enchérir



VENTE & ACHAT

POIDS LOURDS / UTILITAIRES / PIÈCES DÉTACHÉES TOUTES MARQUES

Le Bris Occasion PL 📍 35530 Servon-sur-Vilaine - France ☎ +33 (0)2 99 00 27 00



Scannez pour voir plus d'annonces



Tracteur routier **Mercedes ACTROS 1848**

📅 2019 📍 298 206 km
🚛 480 CV



Semi remorque fourgon + hayon **Fruehauf**

📅 2017 📍 38 T (PTC)
🚛 3 essieux



Camion fourgon **Mercedes ATEGO 1218**

📅 2019 📍 75 623 km
🚛 180 CV



Camion fourgon **Renault D250**

📅 2017 📍 411 021 km
🚛 250 CV



Camion porte engins **Renault T430**

📅 2019 📍 259 032 km
🚛 430 CV



Camion rideaux coulissants **Mercedes ANTOS 2536**

📅 2018 📍 215 348 km
🚛 360 CV



Camion frigo **Renault D WIDE 320**

📅 2018 📍 260 766 km
🚛 320 CV



Camion citerne **Renault MIDLUM 270.18**

📅 2014 📍 283 598 km
🚛 270 CV



Camion benne + grue **Renault D250**

📅 2018 📍 88 514 km
🚛 250 CV



Camion bi-benne **Mercedes AROCS 3243**

📅 2020 📍 67 032 km
🚛 430 CV



Camion polybenne + grue **Renault C440**

📅 2020 📍 168 844 km
🚛 440 CV



Camion porte engins **MAN TGS 35.360**

📅 2019 📍 288 968 km
🚛 8x2 essieux



Camion plateau + grue **Renault C440**

📅 2019 📍 305 639 km
🚛 6x4 essieux



Fourgon utilitaire **Mercedes SPRINTER 314 CDI**

📅 2018 📍 99 270 km



TEPEMATIC



Porte engins avec porte à faux articulé

Semi-remorque porte engins - Col de cygne



SEMIMATIC



Semi-remorque porte engins - Droit



TRAILERMATIC



Remorque porte engins avec porte à faux articulé

LIGHTMATIC



Porte engins alu sur véhicule léger



VOTRE PARTENAIRE QUALITÉ QUI TIENT LA ROUTE



SAS CVIM
ZAE du Moulin Bertin
9 rue Antoine Ferchault de Réaumur
85200 FONTENAY-LE-COMTE



POUR NOUS CONTACTER :
contact@cvim.fr
02 51 53 07 54

GRUPE
EUPL

**ENTRETIEN
RÉPARATION
PIÈCES DÉTACHÉES
DÉPANNAGE
VENTE
LOCATION**

Distributeur & Partenaire Service MAN Truck and Bus France



www.eupl.fr



**GARAGE
ROBERT**

VAGNEY 88

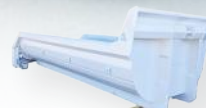
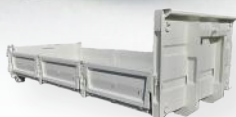


EUPL
EUROPE UTILITAIRE POIDS LOURDS

COLMAR 68
MULHOUSE 68
ETUPES 25

B&T
BODIES & TIPPERS BY
ARVORENSE, Lda

Votre spécialiste en fabrication de carrosseries



Bibenne
Tribenne

Benne transporteur
Benne ronde vérin frontal

Semi benne
Plateau grue

Équipements sur berce
Caisson / Plateau / Benne / Bibenne

B & T Arvoreense, Lda

📍 Rua das Cangas – 4480-059 Árvore – Vila do Conde – Portugal

☎ +351 252 248 140

✉ geral@arvoreense.com

🌐 www.arvoreense.com



Exploiter la donnée est la clé de la rentabilité

Palette, colis, véhicule et chauffeur génèrent des données insensiblement. Sont-ils tous connectés pour autant ? Pas nécessairement. D'autres qu'eux les identifient, les localisent, les suivent et les analysent. Le flot de données étant là, il faut le valoriser. Comment ? En roulant moins, mais mieux. Taux de chargement, itinéraire, qualité de conduite ou temps de travail, tout peut être optimisé grâce à la donnée.

Lors d'un salon professionnel comme Solutrans, le transporteur routier décidé à utiliser les ressources de l'informatique du transport peut être désorienté et rester indécis face à une offre pléthorique qui peut parfois sembler redondante. Contraint d'être à la fois DG, DRH et DSI, le patron d'une TPE ou d'une PME du TRM n'a généralement pas le temps de s'intéresser autant que nécessaire aux leviers de rentabilité que lui apporte la transformation numérique du transport. L'apparente similarité entre les éditeurs de logiciels ou les télématiciens oblige à découvrir quels furent les besoins métier particuliers qui ont justifié l'apparition de leurs solutions spécifiques. C'est un détail qui peut faire la différence et répondre précisément au besoin d'une activité.



Crédit photo - Volvo Trucks

S'offrir un bouquet

Contempler une fleuriste passionnée pendant qu'elle compose un bouquet est un spectacle au cours duquel s'élabore une œuvre dont le tout se révèle supérieur à la somme de ses parties, jamais choisies et placées au hasard. Ce pas de côté floral exprime la nécessité de choisir des briques fonctionnelles et de les coordonner entre elles afin d'obtenir la solution métier adaptée aux spécificités de l'entreprise.

C'est bien un bouquet de services numériques qu'il faut composer afin d'automatiser tout ce qui peut l'être tout en ne faisant émerger que les informations qui imposent une décision ou une action humaine. Il s'agit notamment d'identifier les écarts par rapport à la normale, tant pour la température d'une cargaison sous température dirigée que pour la position d'un véhicule censé rester sur un itinéraire prédéterminé.

Des briques et une plaque tournante

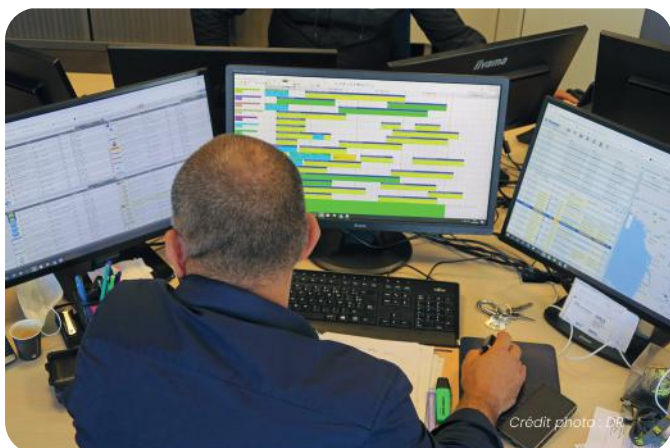
Les offreurs de services informatiques ou connectés proposent des briques fonctionnelles, par exemple la lettre de voiture électronique (eCMR). Ces briques communiquent entre elles par API (interface de programmation) ou à travers un service d'agrégation de données. Parmi les solutions informatiques fondamentales, le TMS (Transport Management System) occupe en général une position centrale dans le dispositif.

Outil de la salle d'exploitation, le TMS est connecté aux autres services numériques. Sa fonction de base est l'affectation des ressources humaines et matérielles aux missions de transport, mais il échange aussi avec les télématiques des véhicules. Il participe au partage des documents dématérialisés autant qu'à celui des lots disponibles sur les plateformes d'intermédiation. Si nécessaire, il renseigne le client en lui fournissant traçabilité et heure estimée d'arrivée (ETA), il prend les rendez-vous pour les enlèvements et livraisons, il communique avec la solution de gestion de l'entretien du parc et il réunit les informations qui seront exploitées pour l'établissement des fiches de paie. Chez les éditeurs informatiques, la paie reste un service à part, mais interfacé au TMS qui lui-même reçoit les temps de travail récupérés depuis les chronotachygraphes numériques.

« Les éditeurs sont pour la plupart engagés dans la transition de leurs logiciels vers le mode SaaS. »

Collecter, puis partager

A l'heure de l'Internet des objets (IoT), il est peu concevable d'ignorer la position du fret en direct et ses conditions d'acheminement. La prestation



en avantage concurrentiel ou en sécurité pour les biens et les personnes. La réduction des distances parcourues à vide et des temps d'attente ou encore, l'augmentation du taux de remplissage des véhicules sont des améliorations manifestes de la rentabilité. D'autres sont moins immédiatement mesurables. Parmi elles, la dématérialisation documentaire évite les doubles saisies et leurs erreurs tout en accélérant la facturation. Fondée sur la fiabilité, la traçabilité, la sécurité et la compétitivité, la satisfaction client s'exprime par la fidélité de celui-ci, constatée sur le temps long.

Où en est la transformation numérique ?

de transport n'est plus une boîte noire à laquelle un fret est confié entre un lieu de chargement et un site de livraison. Apporter la traçabilité ou la localisation en direct à l'ensemble des acteurs de la chaîne logistique nécessite d'agréger les informations venues des télématiques, applis ou objets connectés localisés avant de les mettre en forme au profit d'utilisateurs accrédités. Là encore, le TMS occupe une place centrale. Il collecte, met en forme et distribue l'information, non sans être confronté au manque de normalisation ou de standardisation des données du transport.

Tous les camions sont livrés avec une télématique et tous les chronotachygraphes sont numériques depuis mai 2006. Les transporteurs français exploitent donc pour la plupart une télématique pour localiser leurs véhicules et relever à distance les temps sociaux depuis les chronotachygraphes. Dans le cas le moins satisfaisant, cet équipement de base est complété par contrainte, en particulier lorsqu'un donneur d'ordre (client, affréteur, etc.) impose l'emploi d'une solution numérique. Aujourd'hui, celle-ci peut se limiter à une appli Android sur smartphone qui intègre un chauffeur et son véhicule aux flots de données qui accompagnent une mission logistique.

Tout passe en SaaS

Les éditeurs sont pour la plupart engagés dans la transition de leurs logiciels vers le mode SaaS (Software as a Service) ou l'ont choisi dès l'origine pour les plus récents. En SaaS, le logiciel fonctionne sur une machine distante interrogée à travers internet. Cette approche libère l'utilisateur des mises à jour et facilite la communication des services par API ou par recours au format JSON (JavaScript Object Notation).

Or la transformation numérique n'a pas vocation à être subie, mais à être exploitée au profit de l'entreprise et de son personnel. Et pour ne pas subir, le mieux est de choisir les services numériques utiles à l'activité. Outre la fonction apportée par un service numérique, la pérennité de son offreur et sa disponibilité en cas de problème sont des critères de choix essentiels.

Un trousseau d'indicateurs-clés

Au cœur de l'information du TRM, le TMS crée de la valeur avec ses modules annexes d'optimisation (du chargement, de la tournée, etc.), mais aussi par le calcul d'indicateurs-clés de performance (KPI). Ils facilitent l'identification des flux, clients, véhicules, chauffeurs et tournées les plus rentables, ou à l'opposé, de ceux qui justifieraient des améliorations, formations, réparations ou d'autres mesures correctives. Ce faisant, un TMS devient un outil d'informatique décisionnelle (BI, business intelligence).

Toute valeur est-elle mesurable ?

Pour un transporteur, le coût d'un outil informatique ou télématique ne se justifie que s'il se traduit





ACHAT & VENTE de Poids Lourds

Camions · Tracteurs · Semi-remorques



Véhicules
révisés

Toutes
marques

Entretien
complet

Véhicules
prêts à l'emploi

Vente
à l'export



SERVICE DE LOCATION DE CAMIONS ET UTILITAIRES SANS CHAUFFEUR



FORMULES DE
LOCATION FLEXIBLES



FLOTTE
RÉCENTE



DE 3,5 TONNES
À 44 TONNES



VÉHICULES ENTRETENUS,
FIABLES & PERFORMANTS



À VOTRE SERVICE EN AUVERGNE ET À L'INTERNATIONAL

📍 Route de Malintrat, 63430 Pont-du-Château,
à proximité de Clermont-Ferrand

Contactez-nous
04 73 61 78 87
06 60 39 23 21

www.gaillardmathieu-location-vente.fr



Ensemble, bâtissons l'efficacité du transport & de la manutention à votre mesure



ACHAT & VENTE DE MALAXEURS, POMPES À BÉTON,
MALAXEURS POMPES, TAPIS

Avec plusieurs années d'expertise, notre société se spécialise dans l'achat et la vente de véhicules industriels d'occasion, dédiés au transport et à la manutention du béton. Nous proposons également une sélection de véhicules et matériels pour les travaux publics.



📍 455 ROUTE DU MEDOC - 33520 BRUGES

☎ 06 46 92 96 42 ✉ cial@perfectnegoce.fr



RETROUVEZ UNE GAMME COMPLÈTE DE VÉHICULES ET MATÉRIELS DÉDIÉS AUX TRAVAUX PUBLICS



Camion malaxeur / Pompe
Mercedes Arocs 3246

📅 2018 📍 163 000 km

🚛 8x4 essieux



Camion malaxeur / Tapis
Mercedes Arocs 3243

📅 2021 📍 62 000 km

🚛 8x4 essieux



Camion toupie / Malaxeur
MAN TGS 33.400

📅 2021 📍 48 000 km

🚛 6x4 essieux



Camion toupie / malaxeur
Renault C 460

📅 2019 📍 138 000 km

🚛 8x4 essieux



Camion malaxeur / Pompe
Mercedes actros 3241

📅 2006 📍 226 000 km

🚛 8x4 essieux



Camion toupie / malaxeur
Renault C 430

📅 2019 📍 145 000 km

🚛 8x4 essieux

EXPERTS EN VÉHICULES INDUSTRIELS D'OCCASION POUR BÉTON

La DATA

AU COEUR de votre stratégie

Une offre data complète pour anticiper les tendances et prendre les meilleures décisions

Nous vous fournissons des données clés provenant de nos plateformes d'annonces spécialisées dans les véhicules industriels.

Europe-Camions.com
n°1 des petites annonces de poids lourds

Europe-TP.com
Petites annonces 100% TP | BTP

Europe-Utilitaires.com
Petites annonces de véhicules utilitaires

Europe-Manutention.com
Petites annonces de matériel de manutention

Europe-Agri.com
Site français de matériels agricoles

Des datas précises pour des analyses approfondies :



- ✓ Tendances et évolutions des marchés de nos secteurs
- ✓ Véhicules et matériels les plus recherchés
- ✓ Types de matériel, marques, années, kilométrages, prix, stock, rotation du parc...
- ✓ Profils acheteurs



Demandez
votre devis

Données sur-mesure brutes ou analysées



Baromètre
Europe-Camions.com



Ils nous font confiance

Loueurs / Sociétés de leasing | Constructeurs | Banques



SG TRADING SRL 📍 25126 Brescia - Italie ☎ +39 349 568 0164

Scannez pour voir plus d'annonces



Camion polybenne Scania P 420

📅 2012 📍 1 046 000 km
🚛 420 CV



Camion remorque MAN TGX 26.480

📅 2016 📍 999 999 km
🚛 480 CV



Camion plateau Iveco Stralis 260 S 50

📅 2008 📍 937 000 km
🚛 500 CV



Tracteur routier Ford F MAX 500

📅 2021 📍 405 000 km
🚛 500 CV



Tracteur routier Volvo FH 460

📅 2019 📍 684 000 km
🚛 460 CV



Camion polybenne Iveco S-WAY 460 GNL

📅 2021 📍 482 000 km
🚛 460 CV



Camion porte containers MAN TGX 26.460

📅 2019 📍 736 000 km
🚛 460 CV



Tracteur routier Scania S 500

📅 2020 📍 661 000 km
🚛 500 CV



CAMIONS ET REMORQUES

DE HAUTE QUALITÉ

SPÉCIALISTE DANS L'ACHAT / VENTE ET DISTRIBUTION DE CAMIONS, SEMI-REMORQUES, TRACTEURS, CAMIONS-REMORQUES ET VÉHICULES UTILITAIRES.

📍 VIA ROSE DI SOTTO 44, BRESCIA - 25126 - ITALIE

☎ +39 349 568 0164 - +39 375 639 0871 ✉ SGTRADINGSRL@OUTLOOK.COM

WWW.SGTRADINGTRUCK.COM

C.M.R LOCATION

- COURTE DURÉE
- MOYENNE DURÉE
- LONGUE DURÉE

LOCATION, ENTRETIEN ET RÉPARATION DE VÉHICULES INDUSTRIELS

SEMI-REMORQUES | TRACTEURS ROUTIERS | PORTEURS | TRACTEURS DE PARC | VÉHICULES UTILITAIRES



Large choix
de véhicules



Service
réactif



Location
clé en main



Engagement
durable



www.cmr-location.fr

C.M.R
LOCATION

📍 8 Avenue de l'industrie - 69690 CORBAS

☎ 09 65 22 47 16

✉ contact@cmr-location.fr





Mix énergétique : le témoignage d'Heppner

Spécialiste du transport et de la logistique, Heppner diversifie sa flotte de poids lourds en adoptant la stratégie du mix énergétique. Noémie Feldbauer, Directrice de la Transition Énergétique au sein du groupe, nous en dit plus.

Quelles solutions avez-vous retenues pour verdifier votre flotte ?

Convaincus de la nécessité de sortir du diesel, nous nous sommes engagés dès 2019 dans une stratégie responsable de mix énergétique, en commençant par l'acquisition de poids lourds alimentés au gaz et biogaz : l'objectif était d'atteindre en 2025 une flotte composée à 50 % de ces poids lourds, tout en laissant de la place à d'autres énergies alternatives comme l'électrique ou le biocarburant.

Actuellement, notre flotte de 420 poids lourds en France se compose à 70 % de véhicules faisant appel à des énergies alternatives. Nous avons reçu nos premiers véhicules gaz en 2021, puis nous avons petit à petit progressé vers le biogaz. En parallèle, nous avons commencé à utiliser du biocarburant XTL (HVO100) en 2022 et aujourd'hui 30 % d'entre eux utilisent cette énergie alternative. Ainsi ce n'est pas moins de 70 % de notre flotte qui utilise des énergies alternatives au diesel. D'ici fin 2025, nous devrions compléter ce mix énergétique avec 18 PL électriques.

Quels sont les avantages du mix énergétique ?

Un mix riche présente plusieurs avantages : nous pouvons ainsi expérimenter les différentes solutions et mieux gérer les risques relatifs aux coûts et à l'approvisionnement sans créer de déséquilibre financier. Cela nous permet donc d'assurer la transition énergétique du groupe Heppner

sans attendre : nous nous adaptons dès à présent aux nouveaux usages avec une flotte plus verte en accord avec nos valeurs et les grands enjeux environnementaux. Depuis le lancement de cette stratégie en 2019, nous avons réduit de 40 % nos émissions directes de CO2.

Comment vos clients et collaborateurs accueillent-ils cette transition vers les énergies alternatives ?

Lors des appels d'offres, l'utilisation de poids lourds à faibles émissions devient un critère de choix pour nos clients. Sensibles à cette problématique, ils nous posent fréquemment des questions relatives à nos engagements et à nos certifications. Le groupe Heppner est en effet signataire de la charte Objectif CO2 et engagé dans de nombreuses initiatives en faveur de la décarbonation : Carbone Disclosure Project, EcoVadis (68 points sur 100, soit médaille d'argent en 2023), Coq Vert (ADEME/BPI).

Concernant l'électrique, il est indispensable de rassurer nos conducteurs sur l'usage des poids lourds. Nous sommes en phase de test pour chacune des agences cibles avec la possibilité d'utiliser en conditions réelles les PL électriques pendant 1 à 2 semaines. Les conducteurs ont ainsi pu constater une réduction significative du bruit et du stress au volant. Ils nous partagent également leur fierté de rouler avec ces camions.

Quels sont les derniers freins au développement de votre flotte électrique ?

Le premier challenge que nous avons d'ores et déjà relevé est d'obtenir les subventions nécessaires au développement de notre flotte électrique. Ainsi le surcoût a pu être réduit mais reste tout de même 40 % plus coûteux qu'un diesel. Le second défi est la mise en place des infrastructures électriques pour les points de charge.

Comment imaginez-vous le futur ?

Notre stratégie devra bien sûr rester agile, avec le recours au biogaz comme énergie de transition, mais nous allons vers l'électrique ! Notre prochain enjeu portera sur l'alimentation optimale de ces poids lourds, avec un accès à l'électricité sur sites et l'appui complémentaire d'un réseau de charge public.

🌐 www.heppner-group.com

GARAGE PARET PL
VOUS ACCOMPAGNE

DÉPANNAGE
REMORQUAGE
RELEVAGE

ACHAT/VENTE
DE VÉHICULES
D'OCCASION PL
ET VENTE DE PIÈCES DÉTACHÉES PL

CONTACTEZ-NOUS

03 86 63 58 50

depannparet@orange.fr

Agrément Autoroute A6 et A19

Interventions
24h/24 & 7j/7

Tous types
de véhicules



www.depannparet.fr

ALS

Spécialiste de la distribution
et réparation de véhicules industriels TP

SEMI-REMORQUES • REMORQUES • SEMI-BENNES • FOND MOUVANT • SEMI-REMORQUES SPÉCIFIQUES • AUTOMOTEUR MODULAIRE

SOLUTRANS

18 - 22 NOV 2025 LYON-EUREXPO

CARREFOUR MONDIAL
DU VÉHICULE INDUSTRIEL ET URBAIN

RETROUVEZ-NOUS
SUR NOTRE STAND
HALL 5 A 106



VÉHICULES NEUFS
& OCCASIONS

IMMÉDIATEMENT DISPONIBLES



PIÈCES ET
ENTRETIEN



LOCATION
COURTE, MOYENNE
ET LONGUE DURÉE



RÉSEAU
RÉGIONAL

2 INFRASTRUCTURES

CONTACTEZ-NOUS
EN RÉGION



ALS DROME
26140 SAINT-RAMBERT D'ALBON
04 75 31 01 01



ALS SAÔNE-ET-LOIRE
71118 SAINT MARTIN BELLE ROCHE
03 85 22 71 28





LA MAISON DU BRAS

La force au service de vos bennes



Bennes



Bras
polybennes



Plateaux



Utilitaires
bennes

**Votre spécialiste bennes et polybennes
pour poids lourds & véhicules utilitaires**

»»»»» NEUF & OCCASION «««««



LA MAISON DU BRAS
132 Route d'Alès
30340 MONS



Contactez-nous
au 06 09 09 55 99
ou Imb30340@gmail.com



alga



Trucks, Buses & More

VOTRE SOLUTION COMPLÈTE POUR CAMIONS, ENGINS DE CHANTIER, BUS ET VOITURES



Basée à Sittensen, en Allemagne, alga est une entreprise solidement implantée qui se spécialise depuis plus de 50 ans dans l'achat et la vente de véhicules utilitaires, neufs et d'occasion.

Fondée en 1969 par Horst Gaßmann, la société n'a cessé de se développer et dispose aujourd'hui d'une vaste surface de stockage de près de 150 000 m², sur laquelle se trouvent en permanence entre 1 200 et 1700 véhicules : camions, semi-remorques, remorques, engins de chantier et bus.

Avec environ 150 collaborateurs en Allemagne, alga mise sur l'expérience, la compétence et un large choix afin de répondre aux besoins de ses clients, aussi bien au niveau national qu'international.

Les demandes des clients sont toujours prioritaires chez nous !

NOS SERVICES



PNEU



GARAGE



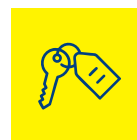
LIVRAISON



FINANCEMENT



LEASING



LOCATION

Vous souhaitez en savoir plus sur nos prestations ?

Contactez-nous dès maintenant !

NOS ENSEIGNES À VOTRE SERVICE

alga
Trucks, Buses & More

**alga Nutzfahrzeug- und
Baumaschinen GmbH & Co. KG**

Molkereistr. 2,
D-27419 Sittensen
Allemagne

T +49 42 82 57 - 0
E service@alga.de

www.alga.de

alga
Trucks, Buses & More

alga Sénégal Sarl

Boulevard Ely Manel Fall,
BP 565 Diourbel
Sénégal

T +221 78 581 05 71
E dwkane@alga.de

www.alga.sn

TBS
Reparatur, Karosserie- &
Fahrzeugaufbau

**TBS Truck & Bus Service
GmbH & Co. KG**

Molkereistr. 2,
D-27419 Sittensen
Allemagne

T +49 42 82 57 - 150
E tbs@alga.de

www.tbs-werkstatt.de

alga
Reifen, Felgen & Service

**alga Reifen
GmbH & Co. KG**

Molkereistr. 2,
D-27419 Sittensen
Allemagne

T +49 42 82 57 - 171
E reifenhandel@alga.de

www.alga-reifen.de

SCANNEZ-MOI !



RETROUVEZ-NOUS SUR ALGA.DE





TRUCKS MPH 5590 Achêne - Belgique +32 496 50 50 65

Scannez pour voir plus d'annonces



Camion fourgon brasseur
Renault Premium 451.000

10 900 EUR HT

2011 451 054 km
7 unités disponibles



Camion polybenne
Iveco AD300T48

129 850 EUR HT

450 km 479 CV
Avec option intarder



Semi remorque rideaux coulissants
Lecitrailer Tautliner 3E20

14 950 EUR HT

2021 42 T (PTC)
3 essieux



Camion plateau + grue
MAN TGS 35.440

39 500 EUR HT

2014 603 987 km
440 CV



Fourgon utilitaire
Opel Combo

11 950 EUR HT

2021 53 600 km
101 CV



Remorque porte voitures
GRAHAM EDWARDS GTX3

6 950 EUR HT

2021 3 T (PTC)



ISTITUTO VENDITE GIUDIZIARIE
DEL TRIBUNALE DI BRESCIA

ASTA



SO.C.CO.V. SRL 25125 Brescia (BS) - Italia +39 030 34 84 10

Scansiona per vedere altri annunci



Interurbano
Volvo 8700 BLE

Prezzo base : 3 200 EUR*

2004 824 531 km
340 CV



Trattore Stradale
Mercedes Actros 2040

Prezzo base : 17 000 EUR*

2003 344 188 km
400 CV



Camion gru
Scania R 420

Prezzo base : 10 000 EUR*

2007 691 285 km
420 CV



Camion cisterna
Renault Midlum

Prezzo base : 2 500 EUR*

2000 573 001 km



Camion cisterna
Renault

Prezzo base : 3 500 EUR*

1999 24 534 km
380 CV



Furgoncino
Mercedes Vito 116 CDI

Prezzo base : 1 000 EUR*

2016 748 613 km
163 CV

*Prezzo base con IVA esclusa

Mercedes-Benz Trucks
CERTIFIED



La qualité Mercedes-Benz, même en occasion.

Tous les véhicules pourvus du label Mercedes-Benz Trucks Certified font l'objet d'un contrôle technique approfondi dans les ateliers de nos partenaires membres de notre réseau agréé Mercedes-Benz Trucks selon des exigences rigoureuses et sélectives.

Mercedes-Benz Trucks Certified c'est :

- Une sélection de camions toutes marques
- Des véhicules expertisés et révisés
- Une garantie jusqu'à 24 mois (sous conditions)
- Un droit à l'échange du véhicule pendant 14 jours
- La reprise ou achat de votre ancien matériel
- Des solutions de financement personnalisées

SCANNEZ-MOI
POUR EN SAVOIR PLUS



Mercedes-Benz

Trucks you can trust *

* Des camions sur lesquels vous pouvez compter.

Daimler Truck France, SASU au capital de 20 000 000 € -

7, Avenue Niepce, 78180 Montigny-Le-Bretonneux - RCS Versailles 841 619 307.



Interview : TEAL Mobility, premier réseau européen de stations hydrogène

En janvier 2024, TotalEnergies et Air Liquide annonçaient la co-crédation de TEAL Mobility, se donnant pour objectif de développer le premier réseau européen de stations hydrogène. Où en est-on aujourd'hui ? Temps de recharge, coût de l'énergie, capacité des stations... Nous vous proposons de faire le point avec le porte-parole du projet.

À combien estimez-vous le temps de recharge d'un PL ?

Le temps de ravitaillement d'un camion à hydrogène est généralement assez rapide, comparable à celui d'un camion diesel classique. Il faut compter en moyenne 15 minutes pour remplir un camion hydrogène, selon la capacité du réservoir et la pression de la station.

Quel est le prix moyen d'une recharge ?

Le prix de l'hydrogène en station en Europe varie selon les pays, la localisation de la station et le type d'hydrogène (renouvelable, bas-carbone ou gris). La moyenne européenne se situe aujourd'hui aux alentours de 18€ TTC le kg. Le prix de l'hydrogène va continuer à baisser grâce à l'augmentation de la production, aux progrès technologiques et au soutien des politiques publiques.

TEAL Mobility propose une carte de paiement européenne qui donne accès à l'ensemble du réseau de stations hydrogène TotalEnergies opérées par TEAL Mobility en Europe. Chaque client peut négocier des conditions commerciales en fonction de ses volumes. Cette carte, sécurisée et simple d'usage, faci-

lite le quotidien des chauffeurs tout en offrant aux gestionnaires une interface de suivi complète : gestion des cartes, suivi des transactions et des factures, paramétrage des plafonds et des restrictions. En résumé : 1 réseau européen de stations H2, 1 carte, 1 facture.

Pour combien de PL par jour la station est-elle prévue ?

Les nouvelles stations TotalEnergies disposent d'une capacité minimale d'1 tonne d'hydrogène par jour, ce qui permet de ravitailler au moins 20 camions (sur la base de 50 kg par camion). Cette capacité est évolutive et pourra être augmentée en fonction de la demande, comme c'est le cas pour les stations de Reims, Leipzig et Nuremberg.

Quelles sont les autres stations déjà déployées en Europe ?

En ce qui concerne TEAL Mobility : TEAL Mobility opère aujourd'hui le premier réseau européen de stations hydrogène dédiées aux camions, avec 20 stations sous la marque TotalEnergies, réparties dans cinq pays : France, Pays-Bas, Belgique, Luxembourg et Allemagne. Des corridors stratégiques ont déjà été structurés, comme l'axe Paris-Berlin.

teal
mobility



Crédit photo : Teal/TotalEnergies

« L'objectif est de 31 stations d'ici fin 2027. »

vous eu des retours ou des chiffres les concernant ?

TEAL Mobility compte désormais plus de 40 collaborateurs. Trois bureaux ont été ouverts en Europe : un à Nanterre, en France, un à Berlin, en Allemagne, et un autre à Utrecht, aux Pays-Bas, pour gérer l'ensemble de la région Benelux.

Quelles sont les prochaines étapes du déploiement ?

TEAL Mobility croit en la mobilité hydrogène. L'objectif est de 31 stations d'ici fin 2027, avec des projets déjà engagés, notamment sur la façade Atlantique : des stations H2 près de Bordeaux, d'Orléans et en région parisienne permettront de structurer un corridor stratégique entre l'Espagne et Paris.

🌐 www.tealmobility.com

COMMANDEZ LE NOUVEAU TELEPASS K1 CHEZ VIALTIS



LE PREMIER BADGE
EN EUROPE AVEC
CONNECTIVITÉ 4G



GAGNEZ EN
VALEUR AJOUTÉE ET
AMÉLIOREZ VOTRE
COMPÉTITIVITÉ

Disponible dès maintenant en Italie, France, Espagne, Portugal, Belgique, Autriche, Allemagne, Suisse, Pologne, Bulgarie, Hongrie, Scandinavie, Slovénie, Croatie, Slovaquie, Danemark, Rép. Tchèque et Pays-Bas (dès 2026).



RÉCUPÉRATION TVA ET ACCISES

Gestion complète de toutes vos demandes TVA/Accises, du dépôt au remboursement dans 32 pays. Nous obtenons pour vous le remboursement maximal.



PÉAGES ROUTIERS ET TUNNELS

Gestion complète de vos moyens de paiement - Nous commandons et gérons toutes vos cartes et appareils pour les péages, les tunnels, les ponts et les taxes routières.



RÉSERVATION FERRY

Vous pouvez réserver directement votre traversée dans toute l'Europe. Nous offrons des prix très compétitifs avec 150 compagnies de ferry, qui proposent plus de 1200 liaisons maritimes avec 400 départs par jour.



FOURNISSEUR DE SOLUTIONS DIESEL

Avec plus de 15 000 partenariats établis avec des stations-service dans toute l'Europe, nous sommes votre courtier en cartes carburant, vous offrant une solution diesel personnalisée et adaptée à vos besoins.

DÉCOUVREZ NOTRE PLATEFORME HUB4TRUCKS

Votre badge physiquement sur le camion mais contrôlable en ligne par le Fleet Manager !



LIBÉREZ-VOUS AVEC VIALTIS

Parc du Golf. Bât 23-25 | 350 rue JRGG de la Lauzière | 13799 Aix-en-Provence | FRANCE
T: + 33 (0) 4 86 57 40 00 | sales@vialtis.com | vialtis.com



Une équipe à *votre service*

RBVI est spécialisée dans le négoce et la location de camions neufs et d'occasions, aux Essarts le Roi, dans le département des Yvelines, à 35 minutes de Paris.



**TOUS NOS VÉHICULES SONT VENDUS
RÉVISÉS ET GARANTIS**



De nombreuses marques disponibles

IVECO

DAF

RENAULT

SCANIA

MAN

Mercedes-Benz

VOUS SOUHAITEZ ACHETER OU VENDRE UN VÉHICULE ? CONTACTEZ-NOUS !



Camion rideaux
coulissants (plsc)
DAF LF 320

📅 2021 📍 176 197 km
🚛 320 CV



Camion plateau
Renault C 520

📅 2021 📍 112 606 km
🚛 520 CV



Camion plateau
MAN TGS 35.500

📅 2019 📍 356 805 km
🚛 500 CV



Camion bi-benne
MAN TGM 15.290

📅 2018 📍 19 264 km
🚛 290 CV



Camion polybenne
MAN TGS 33.430

📅 2021 📍 112 173 km
🚛 430 CV



Camion porte containers
Scania S 590

📅 2022 📍 282 542 km
🚛 590 CV

N'HÉSITEZ PAS À NOUS CONTACTER POUR PLUS D'INFORMATIONS !

📍 78690 Les Essarts-le-Roi - France 📞 +33 (0)1 30 46 07 68

Scannez pour voir
plus d'annonces



S'éloigner du gazole B7 : une opportunité pour l'acheteur de VO

Dicté par une réglementation locale ou par un client chargeur, le recours à une énergie autre que le gazole B7 interroge à propos de l'accès à l'énergie choisie et de sa compétitivité vis-à-vis dudit B7. Pour l'heure, l'offre en PL d'occasion fonctionnant aux énergies alternatives est limitée, mais elle recèle de bonnes affaires.

Pour chaque énergie alternative, l'offre en VO dépend de l'antériorité de celle-ci, des volumes vendus et du temps de détention en première vie. Il est donc quasi impossible de trouver un camion électrique, hybride rechargeable ou hydrogène d'occasion en 2025. En revanche, des PL fonctionnant au méthane ou au B100 sont présents sur le marché de l'occasion.



Crédit photo : IVECO

Une énergie récente évolue vite

En termes de performances, l'offre en PL B100 est similaire à celle des PL diesel classiques. Côté méthane, la puissance, le couple et les possibilités d'installation de carrosseries complexes des véhicules neufs sont désormais alignés sur les gammes diesel. Toutefois, les motorisations méthane ne sont parvenues à ce résultat qu'après une période de rattrapage. L'offre en PL méthane d'occasion comprend donc encore des tracteurs routiers de 400 ou 410 ch alors que les chauffeurs se sont habitués à 460 ou 500 ch.

Un décalage similaire sera prochainement constaté avec les PL électriques d'occasion en raison de leur évolution technique qui délaisse les moteurs centraux au profit d'une concentration de la chaîne cinématique sur le pont (« eAxle »). Un

autre point de vigilance sera l'état de la batterie de traction et le nombre de cycles de recharge qu'elle peut encore accepter. La maintenance connectée doit renseigner à ce propos. Le problème du vieillissement des batteries peut être contourné, soit par le paiement des batteries à l'usage (formule battery as a service « BAAS » de Volvo Trucks), soit par le remplacement des batteries par leurs homologues de nouvelle génération comme l'a annoncé Daimler Truck, prioritairement pour ses bus électriques.

Changer d'énergie en seconde vie

La conversion des véhicules thermiques en véhicules électriques ou hydrogène est aidée financièrement par le dispositif de suramortissement (Code général des impôts, Article 39 decies A, alinéa I bis.-A) et par la fiche Certificats d'économies d'énergie (CEE) n°TRA-EQ-129. Ces deux dispositifs concernent les véhicules neufs, mais aussi les véhicules d'occasion pour le seul coût de leur transformation (retrofit).

Simple à réaliser, la conversion d'un véhicule diesel traditionnel en faveur d'un fonctionnement au « B100 exclusif » est proposée par MAN, Renault Trucks, Scania et Volvo Trucks. Il y a là un moyen simple d'obtenir la vignette Crit'Air 1 tout en améliorant le bilan carbone du transport.

Accéder à l'énergie

Prix du véhicule mis à part, la compétitivité d'une énergie alternative dépend principalement du coût de cette énergie comparé à celui du gazole fossile ou à ceux des autres énergies acceptées dans un périmètre réglementé. Parce qu'il est souvent négligé, le temps de parcours jusqu'à une station est un coût caché. Quant à l'investissement suscité par la création d'une station sur le terrain de l'entreprise de transport, il peut être annulé en apportant cette ressource foncière à un distributeur d'énergie qui y ouvrira une station publique. Un PL électrique gagne à être rechargé depuis une borne privative en heures creuses afin de profiter du meilleur prix au kWh. La recharge en stations publiques est généralement plus onéreuse. Toutefois, de nouvelles solutions de paiement largement indépendantes du distributeur final d'électricité donnent accès à des tarifs négociés, même en stations publiques. Les cartes d'accès aux bornes électriques publiques proposées par les constructeurs de PL électriques appliquent ce principe.



« Les camions français parcourent moins de 500 km par jour. Cette distance est désormais à la portée de toutes les énergies. »

Le B100 n'est disponible qu'à domicile

Sans avantage au niveau de la vignette Crit'Air, le HVO (huile végétale hydrotraitée) est compatible sans modification avec la plupart des moteurs diesel. Ce carburant arrive peu à peu dans les stations publiques françaises. Tel n'est pas le cas de l'agrocaburant B100 dont la distribution donne lieu à une contradiction réglementaire. Il devrait être disponible sur autoroute (Article 3 de l'Arrêté du 8 août 2016 fixant les conditions d'organisation du service public sur les installations annexes situées sur le réseau autoroutier concédé), mais il ne doit paradoxalement pas être distribué dans les stations-service accessibles au public (Article 4 bis de l'Arrêté du 29 mars 2018 relatif aux caractéristiques du carburant dénommé B100). Le B100 doit donc être stocké chez le transporteur qui l'utilise. Cette difficulté est aplanie par les principaux distributeurs de B100 qui fournissent une cuve connectée, qu'ils approvisionnent dès que nécessaire.

L'autonomie est-elle un problème ?

Pour la plupart, les camions français parcourent moins de 500 km par jour. Cette distance quotidienne est désormais à la portée de toutes les énergies. Quant à leur efficacité énergétique, toutes les motorisations ne se valent pas. Tandis qu'un véhicule thermique a une consommation élevée dans les encombrements urbains et sur les

itinéraires à relief prononcé, un véhicule électrique à batteries s'y montre économique en récupérant l'énergie pendant les phases de ralentissement. Inversement, ce véhicule électrique ne peut pas faire valoir cet avantage sur les autoroutes de plaine où les véhicules thermiques sont très économiques.

L'importance du parc roulant au B100 et le choix du méthane sous forme compressée plutôt que liquéfiée sont des singularités françaises. Le méthane liquéfié nécessite un réservoir cryogénique onéreux. Il ne se justifie pleinement que dans le cas du système Volvo bicarburant qui associe le rendement de l'allumage par compression et l'emploi du méthane. Hormis ce cas, les constructeurs, dont Iveco, envisagent sérieusement le remplacement des réservoirs cryogéniques par des bouteilles de méthane compressé afin d'ajuster leurs reprises de PL gaz à la demande du marché VO.

Si l'autonomie n'inquiète plus, d'autres contraintes sont à considérer avec les énergies alternatives. En particulier, la répartition de la charge entre les essieux si le système de stockage d'énergie est pondéreux ou encore, la possibilité de transporter des matières dangereuses (ADR). Quand ils sont transportés par d'autres véhicules, les camions électriques sont étiquetés comme « matières dangereuses ». Le cadre réglementaire évolue rapidement et l'offre VO donne l'occasion d'expérimenter une ou plusieurs énergies alternatives.



Crédit photo : Daimler Truck

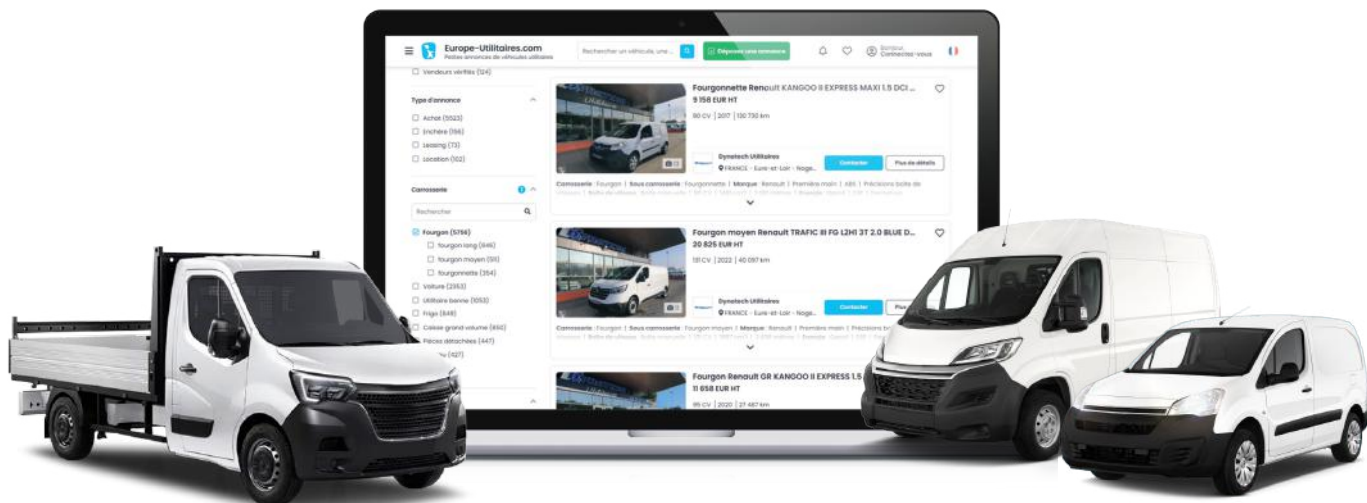
Un site professionnel qui parle aux professionnels



Europe-Utilitaires.com

Petites annonces de véhicules utilitaires

by  Europe-Camions.com



Pourquoi publier vos annonces sur Europe-Utilitaires.com ?



Critères de recherche
ultra-précis



Budget maîtrisé
Choisissez la formule qui correspond à vos besoins



Leads qualifiés
Nos visiteurs sont en recherche active de véhicules



Visibilité ciblée
Touchez une audience pro sur un site spécialisé



Pas de gestion
Nous nous occupons d'importer vos annonces

Ils nous font confiance

IVECO

Utiléo

BPM

GRU AU

BYmy)CAR

froid & services

ALPENA GROUPE

BRETAGNE UTILITAIRES Depuis 1977



Europe-Utilitaires.com
Petites annonces de véhicules utilitaires



6 000 vendeurs professionnels

Site 100% spécialisé

Service client dédié et réactif



En savoir plus ?
Contactez-nous

 03 29 29 29 30
 info@via-mobilis.com



Achetez et vendez vos véhicules d'occasion
sur le site spécialiste des annonces utilitaires en Europe

Europe-Utilitaires.com

+ 3,6 millions de visites mensuelles
+ 6 000 clients pros 20 langues 50 pays



Scannez pour voir plus d'annonces



Utilitaire frigo
Iveco Daily 35C18

66 660 EUR HT

Neuf 180 CV
4x2 essieux



Utilitaire porte voiture
Iveco Daily 35C21

66 667 EUR HT

Neuf 210 CV



Utilitaire plateau ridelles
Iveco Daily 35C18

35 900 EUR HT

2023 180 CV
4x2 essieux



Utilitaire benne
Iveco Daily 35C14

19 000 EUR HT

2017 140 CV



Utilitaire nacelle
Renault Master 165 DCI

17 000 EUR HT

2011 109 425 km



Utilitaire frigo
Fiat Ducato 12M3

19 000 EUR HT

2021 90 611 km
130 CV



Utilitaire caisse gros volume
Iveco Daily 35C15

26 900 EUR HT

2018 102 000 km
150 CV



Utilitaire polybenne
Iveco Daily 35C16

45 900 EUR HT

2022 49 000 km
160 CV



Utilitaire balayeuse
Ravo

12 000 EUR HT

2015 9 900 km



Utilitaire châssis cabine
Iveco Daily 70C18

Neuf 176 CV
4X2 essieux



Utilitaire plsc
Iveco Daily 35C18

55 000 EUR HT

2025 267 km
180 CV



Utilitaire porte voiture
Maxus Deliver

45 833 EUR HT

Neuf 150 CV



Utilitaire bêtaillère
Renault Master 165 DCI

49 900 EUR HT

Neuf 165 CV
4X2 essieux



Utilitaire médical
Iveco Daily 72C18

140 000 EUR HT

2023 2 500 km
Véhicule mammographie

ALL ROADS



**BOOSTEZ VOTRE PRODUCTIVITÉ
ET ACCÉLÉREZ VOTRE CROISSANCE !**

Pour les TPE
et les entreprises
en création



Pour les PME
du transport
routier



Pour les grands
groupes et
la messagerie



POURQUOI CHOISIR LES TMS ALL ROADS ?

- **IA intégrée** : emails et commandes simplifiées
- **Economies** grâce à l'automatisation des opérations
- **+ de productivité** : interface intuitive
- **+ de sérénité** : support 100 % en France

www.allroads-tms.com

SOLUTRANS
STAND AKANEA N°E042



AKANEA

ZAC du bois des Côtes - 304 Route Nationale 6 - CS 30139 69578 Limonest Cedex, France

via mobilis
Stockway

Logiciel de multidiffusion d'annonces de véhicules et matériels d'occasion

Une interface unique pour la gestion et la publication de vos annonces !

- Multidiffusion d'annonces
- Gestion de vos contacts
- Documents commerciaux
- Campagne emailing
- Rapports de publication
- Statistiques



**Publiez vos annonces
vers plus de 30 sites partenaires
et sur votre propre site !**



Profitez de **1 mois GRATUIT**
pour tester notre solution !

En savoir plus ?
+33 (0)3 29 36 79 79 - info@via-mobilis.com



KRONE USED

La référence des semi-remorques d'occasion

Environ 100 semi-remorques d'occasion disponibles en permanence, dont certaines prêtes à travailler



Bâchés



Frigorifiques



Fourgons



**Porte
conteneurs**



**Véhicules révisés
avant livraison**



**Documents
d'immatriculation fournis**



**Service dédié à
nos clients export**

CONTACTEZ-NOUS



M. Bruno GENKIN

Responsable véhicules d'occasion

06 25 79 67 10 - bruno.genkin@krone.fr

35 années d'expérience acquise dans les véhicules industriels auprès de constructeurs (DAF, IVECO et MAN), dont une dizaine d'années dans la semi-remorque chez KRONE Trailer.



Mme Lise-Marie MOUGEL

Commerciale véhicules d'occasion

06 73 09 17 06

20 ans d'expérience acquise dans le domaine de la carrosserie pour les marques RVI et VOLVO.



KRONE USED

Les Bruyères - ZAC Syntex Parc - Rue Jacqueline Auriol - 69330 PUSIGNAN



BÂCHES THUILLET

CONFECTION SUR MESURE

www.baches-thuillet.fr

DEPUIS TOUJOURS,
LE PARTENAIRE N°1 DES TRANSPORTEURS FRANÇAIS

 7 500 M² DE SURFACE
DE PRODUCTION

48
ANS

 59 HOMMES ET FEMMES
ENGAGÉS

D'EXPÉRIENCE



PUB



REBORN



CARROSSERIE

CRÉATION NUMÉRIQUE

MARQUAGE ADHÉSIF

IMPRESSION SUR BÂCHE

HAUTE QUALITÉ
ET DURABILITÉ

RECONDITIONNEMENT
SEMI-REMORQUES

FOURGON & TAUTLINER

LA SOLUTION
ÉCO-RESPONSABLE
POUR LES TRANSPORTEURS

EXPERTISES
TECHNIQUES

PEINTURE

RÉPARATION

FINITIONS
SUR-MESURE



DISCUTONS DE VOTRE PROJET SUR-MESURE

03 44 83 92 80

WWW.BACHES-THUILLET.FR



Marché du poids lourd d'occasion : quand la reprise post-Covid s'essouffle

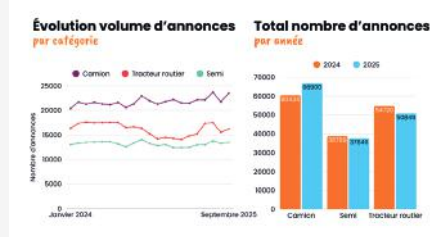
Dans son rapport daté de juin 2025, l'Observatoire du Véhicule Industriel (OVI) fait état d'un marché du véhicule industriel en net repli. Ce constat s'explique notamment par la réception des commandes en attente, suite aux retards de livraisons post covid, entraînant un rajeunissement des flottes ainsi qu'une diminution des demandes des acheteurs du secteur.

Ce manque de dynamisme impacte fortement les immatriculations de tracteurs, tombées en dessous de celles des porteurs. La baisse constatée est en effet de 28,4 %, avec une majorité de mois comptabilisant moins de 2000 tracteurs nouvellement immatriculés. Le marché des porteurs accuse quant à lui une baisse plus modérée de 7,2 % des immatriculations.

Sur le marché de l'occasion, le recul est encore plus visible avec - 27,1 % de tracteurs immatriculés en moyenne et - 23,2 % de porteurs immatriculés. Une baisse et un écart similaire sont également constatés au niveau des prix, en diminution de 8 % pour les tracteurs d'occasion et de 1,9 % environ pour les porteurs d'occasion.

Si les chiffres actuels reflètent un ralentissement conjoncturel, ils pourraient aussi annoncer un tournant structurel pour le secteur, dans un contexte d'incertitudes économiques et de transition énergétique.

Sources : OVI, CNR

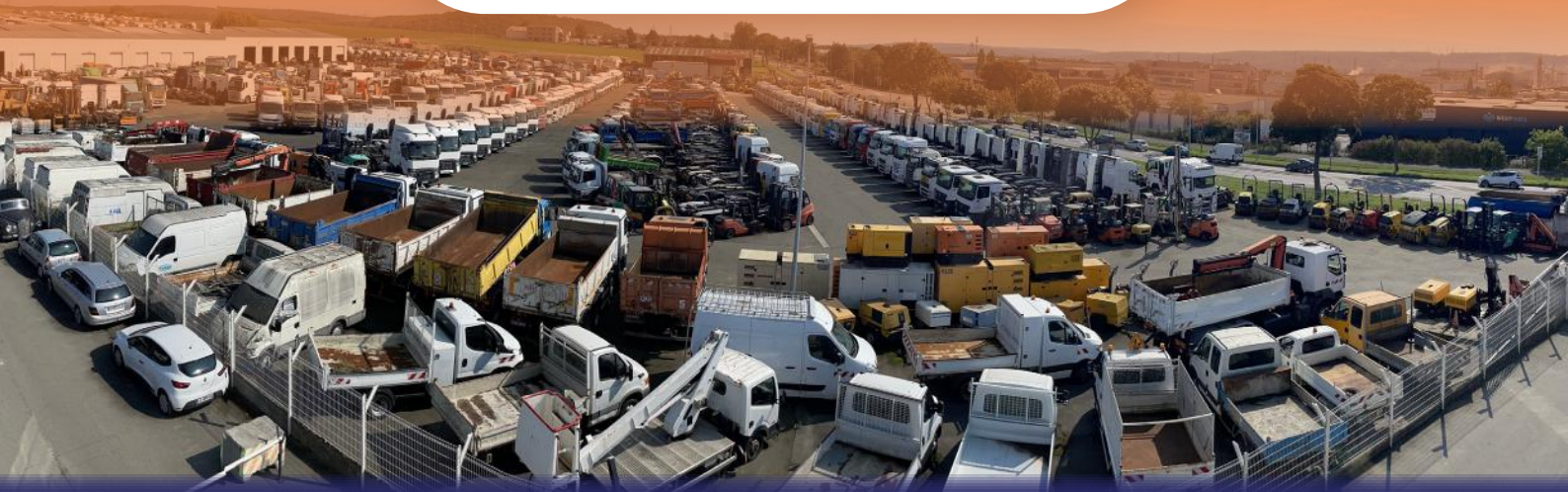


Découvrez les tendances du marché dans notre baromètre :

- Carrosseries les plus recherchées
- Évolution des prix
- Modèles qui se vendent le mieux
- TOP marques
- Évolution des stocks

Baromètre 2025
Europe-Camions.com





Plus de 1 000 matériels sur notre parc

Toutes catégories & toutes marques

POIDS LOURDS - MATÉRIELS TP - MANUTENTION - VÉHICULES UTILITAIRES



VENTE
& NÉGOCE



ENTRETIEN
& RÉPARATION



PIÈCES
DÉTACHÉES



FINANCEMENT
& ADMINISTRATION

 Livraison sur toute la France et expédition dans le monde entier



Contactez-nous
pour acheter ou vendre vos matériels !

 190 Route de Meulan - 78 520 LIMAY

 +33 1 30 92 77 35  guainvilleinternational@guainville.com



www.guainville.com



Scannez pour voir plus d'annonces



BG TRUCKS 📍 02860 Bruyeres-et-Montberault - France 📞 +33 (0)6 17 29 20 50



Hydrocureur Iveco Trakker 410

📅 2023 🔄 Neuf
🚛 8x4 🛢️ 20 000 L



Hydrocureur Iveco T-WAY 470

📅 2025 🔄 Neuf
🚛 6x4 🛢️ 12 000 L



Hydrocureur sur berce ampliroll France Hydro

🔄 Neuf 🛢️ 10 000 L



Hydrocureur Ranger 2.0 TDCI

📅 2024 🔄 Neuf
🚛 4x4 🛢️ 1 200 L



Hydrocureur Toyota Land Cruiser

📅 2025 🔄 Neuf
🚛 4x4 🛢️ 1 400 L



Hydrocureur DAF CF85

📅 2009 🔄 403 621 km
🚛 8x4 🛢️ 14 000 L



Hydrocureur + recycleur MAN TGS 26.360

📅 2011 🔄 175 755 km
🚛 6x2 🛢️ 12 400 L



Hydrocureur Renault Premium 370

📅 2003 🔄 Rénové
🚛 4X2 🛢️ 9 000 L



Hydrocureur Renault D-7.5

📅 2015 🔄 227 379 km
🚛 4x2 🛢️ 3 000 L



Camion porte containers UNIPOWER MPI BT 120

📅 1999 🔄 3 999 km
📖 43 T (PTC) 🚛 8x8
Moteur Cummins



Camion porte containers Renault T 460

📅 2017 🔄 494 000 km
🚛 4x2

Empattement : 5600 mm



Camion citerne hydrocarbures Renault Gamme C 380

📅 2015 🔄 167 855 km
🚛 6X4 🛢️ 16 000 L



Camion citerne hydrocarbures Renault Midlum 270

📅 2013 🔄 288 716 km
🚛 4X2 🛢️ 11 500 L



Camion citerne hydrocarbures Renault Premium 380

📅 2013 🔄 333 324 km
🚛 6X2 🛢️ 18 000 L

4 unités disponibles

Spécialiste du matériel d'assainissement NEUF & OCCASION

DES DÉPANNEUSES QUI REDÉFINISSENT LES STANDARDS DE TOUTE UNE INDUSTRIE

12 t

Plateau complet haute performance : poutre flèche, treuil sur panier et rampes hydrauliques intégrées.

Capacité : 3,8 t – Disponible à partir de décembre 2025.



7 t

Configuration optimisée avec panier et plateau flyer haut : excellent rapport capacité / gabarit.

Capacité : 2,9 t – Disponible à partir de janvier 2026.



3,5 t

Plateau complet avec treuil et commande à distance : polyvalence et efficacité au quotidien.

Capacité : 3,6 t – Disponible immédiatement.

Carte blanche et immatriculation incluses.



BESOIN D'UN DEVIS PERSONNALISÉ ?

Nos experts vous accompagnent dans votre projet !

WWW.ISOLI.COM

Véhicules, services et solutions de transport : l'offre globale du leader européen.

**SCHMITZ
CARGOBULL** 
The Trailer Company.



Les thèmes phares abordés durant Solutrans



> **Gestion performante et complète de la température dirigée**



> **Semi-remorque X-TOUGH robuste pour une utilisation intensive**



> **La benne polyvalente pour les chantiers et les terrains accidentés**



> **Digital Services – Des solutions innovantes pour la Sécurisation du fret et du matériel**

Retrouvez tous nos véhicules d'occasion sur www.trailer-store.com/fr

Venez nous rendre visite du 18 au 22 novembre à Solutrans !

**hall 04
stand F122**

Découvrez davantage d'informations sur les temps forts qui vous attendent durant Solutrans.



Scannez pour accéder aux informations

Besoin de plus d'informations ?

Retrouvons-nous directement sur notre stand !

Ou envoyez-nous un message à info.lyon@cargobull.com

www.cargobull.com

Contactez-nous

E-mail : info.lyon@cargobull.com
Tél.: +33 (0) 4 74 95 16 16

Suivez-nous





de recharge et affectent les poids lourds électriques à des trajets courts. Il s'agit d'une solution efficace, qui s'avère également bénéfique pour les conducteurs : leurs retours sont souvent très positifs, l'expérience de conduite est plus sereine, sans bruits ni vibrations.

« À ce jour il n'existe encore que trop peu d'infrastructures de recharge rapide et ultra-rapide sur les grands axes routiers, bien que des projets soient en cours de développement. »

Électrification de flotte : comment gérer les bornes de recharge pour véhicules électriques ?

Comment installer et gérer efficacement des bornes de recharge électrique pour les parcs de véhicules ? Guillaume Noblet, Directeur France de la société Virta spécialisée dans ces solutions, a accepté de répondre à nos questions.

Quelles sont les activités de Virta ?

Virta est à l'origine une société éditrice de logiciels créée en Finlande. Elle s'est donné pour mission de faciliter la recharge des véhicules électriques en proposant des solutions permettant de trouver des bornes adaptées aux entrepôts, de les gérer, de suivre leur état de santé ou encore d'optimiser l'énergie. Notre logiciel SaaS est dédié à la gestion des points de charge. Il s'appuie sur un système de supervision à distance de bornes connectées.

Quels sont les enjeux et les tendances en matière d'électrification des flottes commerciales ?

Les entreprises possédant d'importantes flottes de véhicules doivent s'engager à leur verdissement avec des quotas progressifs à respecter (aujourd'hui, 20 % des véhicules doivent être hybrides rechargeables ou électriques), afin de limiter les émissions de CO₂. Conscientes des enjeux, elles sont cependant freinées par les problématiques liées à la grande itinérance.

La tendance est donc aux véhicules électriques affectés au dernier kilomètre : les transporteurs équiperont directement leurs entrepôts de bornes

Quels sont les différents freins à l'installation de bornes électriques ? Comment les surmonter ?

Un premier frein (moins présent en France que dans d'autres pays d'Europe) est celui de l'alimentation électrique des bornes. Il est donc important de pouvoir agir sur les bornes quand la puissance électrique baisse - en mettant les sessions de charge en pause au moment des pics de consommation. Cela permet d'éviter les mauvaises surprises.

Les transporteurs doivent aussi composer avec des contraintes techniques pour équiper leurs quais de chargement : tailles des bornes en fonction de la place disponible, possibilité ou non de rainurer les sols et de protéger les câbles... Il nous arrive également d'installer nos logiciels de gestion sur des bornes déjà en place. Cela nécessite de s'adapter dans chaque cas de figure au modèle de bornes et en fonction des spécificités de chaque bâtiment et de chaque client.

Afin de respecter les délais et les temps de rotation entre les poids lourds, le moindre retard doit être prévenu. Pour des bornes 100% opérationnelles, nous proposons un système d'alerte en cas de dysfonctionnement, ainsi qu'un niveau de support élevé et particulièrement réactif. Pour plus de sécurité, nous prévoyons aussi un système de "self healing" : une IA détecte automatiquement les erreurs et redémarre la borne en cas de problème.

Une dernière difficulté rencontrée est celle de l'optimisation : il va s'agir de dispenser la bonne puissance pour le bon usage afin d'économiser un maximum d'énergie tout en restant efficace.

Comment moduler les temps de charge des camions électriques ?

La puissance d'une borne de recharge est un paramètre constant qui ne se dégrade pas. Mais elle peut varier en fonction d'autres facteurs, comme le nombre de poids lourds branchés simultanément.

Actuellement, on estime qu'une infrastructure de recharge a atteint son plein potentiel lorsque le temps de chargement se situe entre 2 et 3 heures. Toutefois il peut exister d'autres impératifs qui obligent à revoir ce paramétrage. Chez notre client GT Solutions par exemple, le temps de rotation entre deux camions est de 1h45, il faut donc adapter les usages.

Les choix techniques jouent également un rôle déterminant. Parmi les possibilités envisageables :

- Les bornes MCS (Megawatt Charging System), capables de recharger en 30 à 45 minutes grâce à de très fortes puissances, mais à un coût élevé.
- Les systèmes de refroidissement des câbles, qui permettent d'optimiser la performance de la recharge.

Quel est selon vous le plus grand défi de demain pour la recharge de véhicules électriques ?

L'accès à l'énergie constitue un défi majeur, tant sur le plan du coût que de la disponibilité. Cette situation est particulièrement marquée dans certains pays comme la Finlande ou l'Allemagne. En France, bien que le problème soit moins présent, des difficultés persistent notamment dans les zones rurales et moins bien desservies.

La montée en puissance des énergies renouvelables ajoute de l'instabilité dans la gestion de la production d'énergie : on peut difficilement prédire le taux d'ensoleillement d'une semaine sur l'autre, et encore moins le réguler.

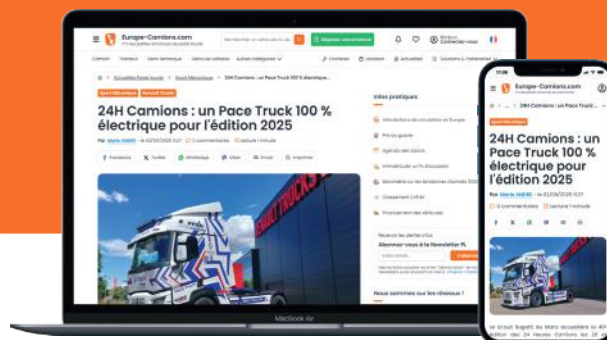
Une future solution envisagée pourrait être le stockage d'énergie. Cette approche consiste à acheter de l'énergie au moment où elle est la moins chère, puis à la stocker pour une utilisation ultérieure !



www.virta.global/fr

Pionnier des solutions de recharge intelligente pour véhicules électriques, reconnu par le Financial Times parmi les 1000 entreprises européennes à la croissance la plus rapide.

Retrouvez toutes nos actualités poids lourds sur notre site



Consultez nos infos pratiques

- Interdictions de circulation en Europe
- Prix du gazole
- Agenda des salons

Et bien d'autres encore !

Nous sommes sur les réseaux !

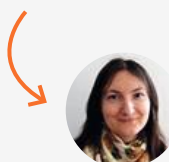
f Facebook

X X (Twitter)

in LinkedIn

@ Instagram

Des actus à partager ? Contactez notre rédaction !



Marie ANDRE
Responsable éditoriale
marie.andre@via-mobilis.com

in LinkedIn



**ACHAT / VENTE VÉHICULES
 POIDS LOURDS D'OCCASION**

- > Tracteurs routiers > Porteurs > Remorques
- > Semi-remorques > Bennes > Ampliroolls > Grues

Une recherche de véhicule ? Un conseil ?
 Vous vendez un véhicule ? Nous sommes là pour vous !

**CONCESSIONNAIRE
 REMORQUES ET
 SEMI-REMORQUES
 NEUVES RHÔNE-ALPES**

- > Isère > 2 Savoie > Hautes Alpes
- > Drôme > Ardèche



> Stock disponible en permanence !



📍 405, RN85, 38140 BEAUCROISSANT
 ✉ poidslourds38@orange.fr ☎ +33 (0)4 76 50 19 93

WWW.POIDSLOURDS38.COM

**Professionnels du PL, faites connaître
 votre entreprise sur internet !**

Bannières PUB
 Un format simple et efficace pour être vu

Emailing
 Prospection et fidélisation des clients

Retargeting
 Publicité ciblée et multiplication de leads

Site web, e-shop
 Refonte ou création de site internet

Réseaux sociaux
 Développez votre notoriété

Article sponsorisé
 Partagez vos actualités



Vous avez un projet ?
 Contactez-nous pour une formule sur-mesure !

info@via-mobilis.com

via mobilis
 Extend



Solutions de **financement** de vos véhicules et matériels



Accessible à partir de la
création d'entreprise



Véhicules et matériels
neufs jusqu'à 10 ans et +



Réponse sous 24/48h



Accompagnement
personnalisé



Flashez pour avoir
plus d'informations

Nous contacter

✉ matthieu@finacess.fr

☎ +33 (0)7 59 68 59 42

Des financements pour simplifier vos projets



FINACESS



GARAGE POIDS LOURDS MULTIMARQUES



DÉPANNAGE
REMORQUAGE
RELEVAGE



ATELIER
DE RÉPARATION
TOUTES MARQUES



ACHAT/VENTE DE VÉHICULES
D'OCCASION PL
ET VENTE DE PIÈCES DÉTACHÉES PL



CONTACTEZ-NOUS



01 60 58 53 53



s.titeux@blvi.fr



Impasse Léon Blum - 77370 NANGIS





Groupe Guney Trucks

Notre expertise, votre confiance.

Remorques - Tracteurs - Camions - Semi remorques



ACHAT & VENTE

Véhicules Poids Lourds & Matériels Travaux Publics



Satisfaction
client



Spécialiste du
secteur industriel



Qualité
et expertise

CONTACTEZ-NOUS

 **02 99 77 09 14**

 **GGT - 35000 RENNES**





Henri Vaissière - 2R Trucks 📍 63100 Clermont-Ferrand - France ☎ +33 (0)4 73 16 10 00

Scannez pour voir plus d'annonces



**Utilitaire benne
Iveco Daily 70C18**

📅 2017 📍 43 000 km
🚛 7 T (PTAC)



**Camion multibenne
Scania P 360**

📅 2017 📍 236 923 km
🚛 360 CV



**Camion bi-benne
Mercedes Arocs 3243**

📅 2019 📍 232 290 km
🚛 430 CV



**Camion bi-benne + grue
Volvo FMX 410**

📅 2013 📍 280 360 km
🚛 410 CV



**Utilitaire benne
Mitsubishi Fuso
Canter 3C15**

📅 2019 📍 65 700 km



**Utilitaire ampliroll
Renault Maxity 150 DTI**

📅 2018 📍 35 963 km
🚛 150 CV



📍 120, Route de Saint-Jean d'Angely
16170 Rouillac - France
☎ 05 45 96 55 16
✉ info@graffeuille.com



Réactivité



Efficacité



Rigueur

Spécialisé dans le reconditionnement de :



Moteurs



Boîtes de vitesses
et ponts



Pièces détachées neuves
et reconditionnées

“ Reconditionnement complet, banc d'essai : réactivité, efficacité et rigueur sont nos moteurs. ”

Camions électriques à batterie ou à hydrogène : quelles sont les différences ?

Nombreux sont les constructeurs de poids lourds à se tourner vers les technologies de l'électrique pour leur développement futur. Il existe deux grandes catégories de camions électriques : d'une part les camions à batterie, d'autre part les camions à pile à combustible dits "camions à hydrogène". Voici ce qui les distingue...

Comment fonctionnent ces deux types de camions électriques ?

Les camions à batterie (aussi appelés BEV pour "Battery Electric Vehicle") et les camions à hydrogène (FCEV pour "Full Cell Electric Vehicle") sont chacun équipés d'un moteur fonctionnant grâce à l'électricité. La différence entre les deux technologies se porte sur l'alimentation de ce moteur en énergie électrique :

- Le moteur d'un camion à batterie est alimenté, comme son nom l'indique, au moyen d'une batterie composée de cellules au lithium. Cette batterie stocke l'énergie électrique nécessaire au bon fonctionnement du poids lourd.
- Le moteur d'un camion à hydrogène est alimenté par une pile à combustible, qui a elle-même besoin d'oxygène et d'hydrogène pour produire de l'électricité. Une réserve d'hydrogène est intégrée au poids lourd.

Comment recharger un camion électrique ?

Les bornes de recharge électriques sont destinées aux camions à batterie. On les trouve en stations, mais il est également possible de les installer en milieu industriel. Les temps de recharge sont importants (ils peuvent aller jusqu'à 5h), toutefois un système de charge rapide intermédiaire en moins d'une heure permet d'allonger l'autonomie du véhicule. Il existe deux grands types de chargeurs : les chargeurs conçus pour un rechargement express à pleine puissance, et les chargeurs moins puissants prévus pour recharger les véhicules sur des temps d'arrêt plus longs, le plus souvent pendant la nuit.

Les camions à pile à combustible n'ont pas besoin d'être approvisionnés en électricité : ils la produisent, contrairement aux camions à batterie qui la stockent. Ils ont cependant besoin d'être rechar-

gés en hydrogène, c'est donc vers des stations hydrogène, plus rares actuellement sur le territoire français, qu'il faudra se tourner. Cette recharge nécessite au plus une vingtaine de minutes.

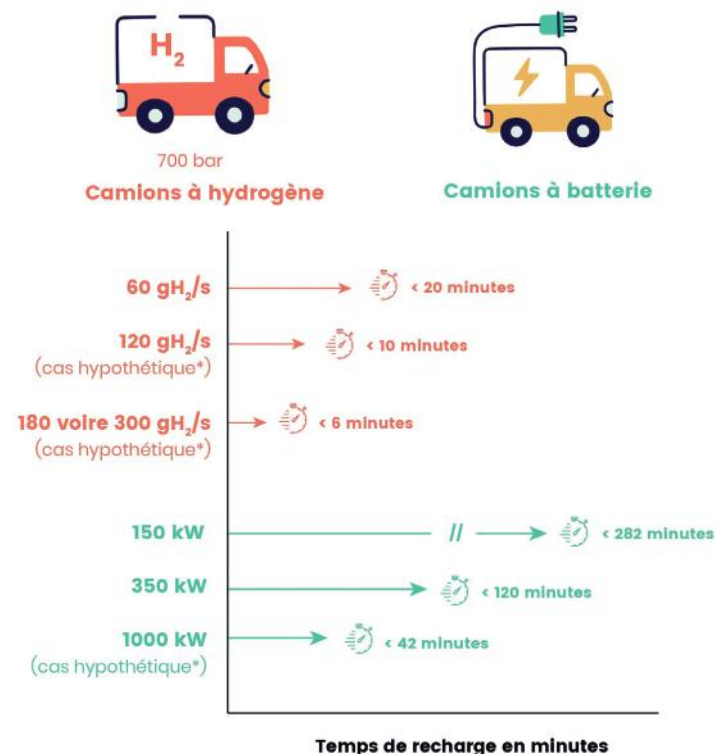
Temps de recharge et autonomie : trop tôt pour juger ?

Il semble prématuré d'évaluer les deux technologies ainsi que leurs performances : elles sont amenées à évoluer et à se perfectionner dans les années à venir. De plus, les temps de recharge et d'autonomie des camions électriques varient selon les marques, les gammes, les configurations et les usages.

Cependant, dresser un état des lieux de la situation actuelle peut permettre de mieux cerner les enjeux et les défis à relever pour le futur. Nous vous proposons quelques éléments de comparaison.

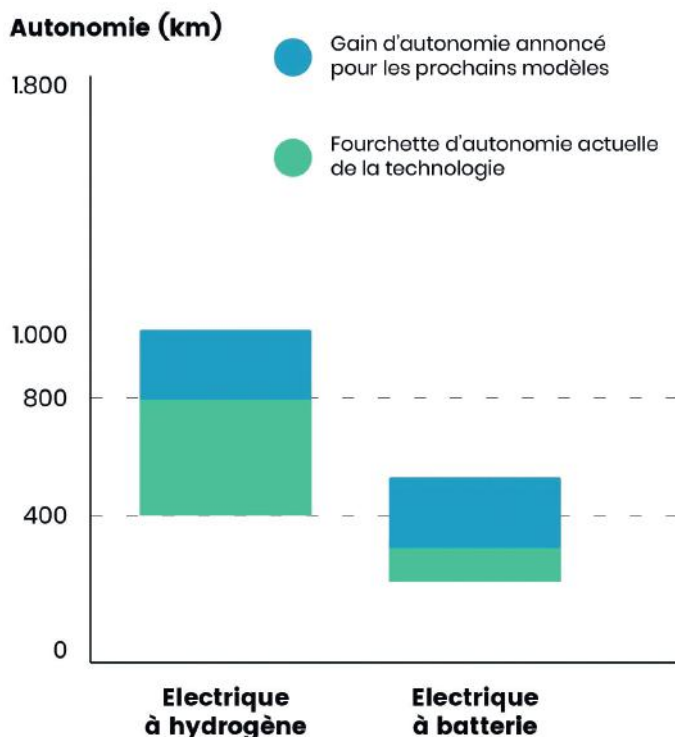
Quel est le temps de recharge d'un camion électrique ?

Les équipements nécessaires à la recharge des camions électriques sont eux aussi en plein développement et en voie d'amélioration. Il existe de nombreux types de bornes et de chargeurs différents, avec des débits plus ou moins puissants et rapides. La durée nécessaire pour la recharge est donc dépendante du dispositif :



Quelle est l'autonomie d'un camion électrique ?

Ci-dessous sont indiquées les distances que les camions électriques à batterie et à hydrogène peuvent parcourir avant de nécessiter une recharge ou un ravitaillement.



Source : France hydrogène - 2022

Les camions électriques à batterie franchissent aujourd'hui le palier des 500-600 km pour les modèles longue distance dans des conditions optimales, avec des batteries de plus grosse capacité ou des technologies d'optimisation (e-axe, meilleure gestion énergétique). On peut notamment parler du Mercedes-Benz eActros 600 dont l'autonomie annoncée est proche des 500 km sans recharge intermédiaire, ou encore du Renault Trucks E-Tech D avec une autonomie allant jusqu'à 560 km selon les conditions..

Les camions à hydrogène montrent aussi que des autonomies allant jusqu'à 800 km sont déjà réalistes, dans des usages réels, avec des poids lourds de l'ordre de 40-44 tonnes. Un projet mené par Hylane, Iveco, Bosch et Schäflein illustre cette avancée : un camion hydrogène de 40 tonnes affichant une autonomie effective d'environ 800 km. De son côté, le Hyundai XCIENT Fuel Cell propose déjà une autonomie d'environ 400 km avec un rechargement assez rapide. Le constructeur travaille par ailleurs sur une version tracteur longue distance, qui pourrait atteindre jusqu'à 1 000 km d'autonomie avec une simple charge.

Nous assistons ainsi à une progression rapide des deux technologies. En constante évolution, elles devraient continuer à être améliorées et optimisées pour répondre aux impératifs du transport routier de marchandises.

Quelle est la disponibilité des stations de recharge en France ?

Les poids lourds ne peuvent pas être rechargés dans toutes les stations pour véhicules électriques. En effet, les infrastructures doivent être aménagées pour leur gabarit.

Le nombre de stations de recharge pour poids lourds à hydrogène est encore très réduit en France, comme le montre la carte dressée par le site h2-mobile.fr. Le marché des poids lourds à hydrogène n'en est qu'à ses débuts, ce qui explique le peu d'infrastructures.

Le réseau de stations de recharge pour camions à batterie est quant à lui en plein développement. Le projet des 5 stations de recharge pour poids lourds électriques déployées sur l'autoroute A6 par APRR et ENGIE, inauguré fin 2024, constitue une première en Europe. L'ACEA (Association des Constructeurs Européens d'Automobiles) a également réalisé une étude pour identifier les futurs besoins des conducteurs de camions à batterie en matière de zones de recharge et de types de recharges à privilégier, en vue de renforcer le réseau pour 2027.

À retenir

Autonomie actuelle :

- **Camions à batterie** - jusqu'à 600 km
- **Camions à hydrogène** - jusqu'à 800 km
- **Ambitions** : atteindre 1 000 km d'autonomie

Temps de charge électrique :

- **Chargeur express** moins d'1 h
- **Chargeur lent** - jusqu'à 5 h

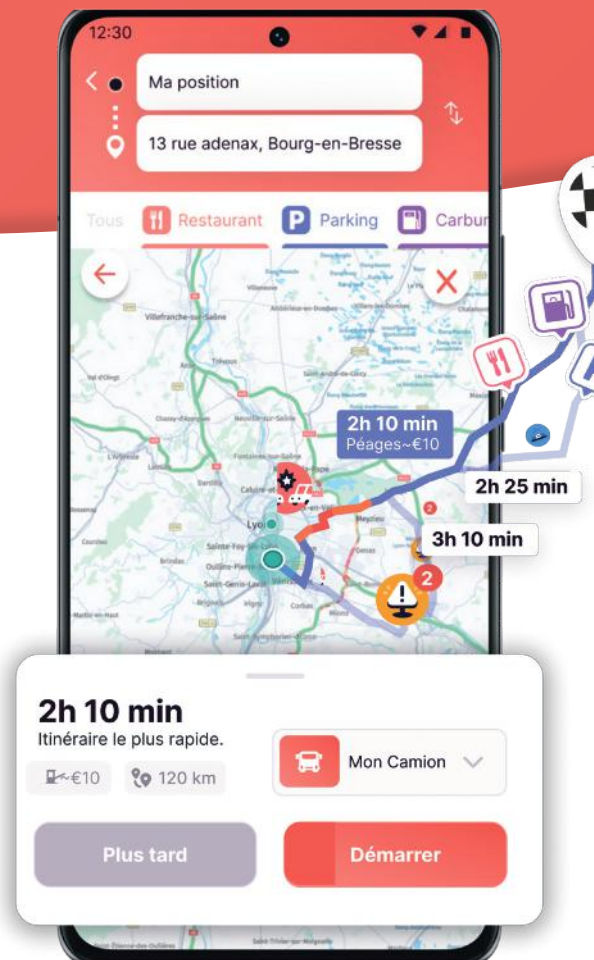
Temps de charge hydrogène :

environ 20 minutes

TRUCKFLY BY MICHELIN : LE POIDS LOURD **DES GPS** EST ENFIN LÀ !



Saviez-vous que **86 % des conducteurs poids lourds** utilisent des outils de navigation conçus pour les véhicules légers, générant des erreurs de guidage, des risques accrus pour la sécurité et des pertes économiques ?



Quels avantages pour les entreprises de transport ?

Renforcer la sécurité

Efficacité opérationnelle

Fidélisation des conducteurs

Quels avantages pour vos conducteurs ?

Alertes communautaires

Navigation pour camions

125 000 établissements Truckfly

Truckfly by Michelin est bien plus qu'un GPS !

Avec des **licences annuelles**, il devient un levier d'**optimisation opérationnelle** : **il réduit les risques et favorise la fidélisation des conducteurs**, dans un contexte de pénurie croissante de profils qualifiés.

Directement sur smartphone, cette solution digitale permet de s'affranchir des limites des systèmes GPS traditionnels embarqués (obsolescence, coûts de maintenance ou mises à jour nécessitant des immobilisations) : **toutes les fonctionnalités sont constamment actualisées, directement sur le téléphone mobile.**

L'application **gratuite** des conducteurs routiers



Disponible aussi pour les conducteurs directement via l'application pour **6,99 €/mois en Europe**, cette nouvelle fonctionnalité propose une navigation personnalisée selon les **caractéristiques du poids lourd** (longueur, hauteur, transport de matières dangereuses...), évitant ainsi les zones interdites, les ponts inadaptés ou les obstacles réglementaires.

Grâce à un paramétrage précis, chaque conducteur planifie des trajets sûrs, conformes aux normes européennes, tout en bénéficiant d'une expérience fluide et fiable.

Truckfly en quelques chiffres

Une communauté de
615 000 conducteurs
dans **44 pays**

Souscriptions actives dans
15 pays d'Europe, confirmant
un usage réel et un fort intérêt
transfrontalier.

125 000 établissements
adaptés partout en Europe,
pour des pauses sereines.

Truckfly by Michelin s'impose
comme une **application digitale**
de référence en Europe, centrée
sur les **besoins concrets des**
professionnels de la route.

➤ www.truckfly.com

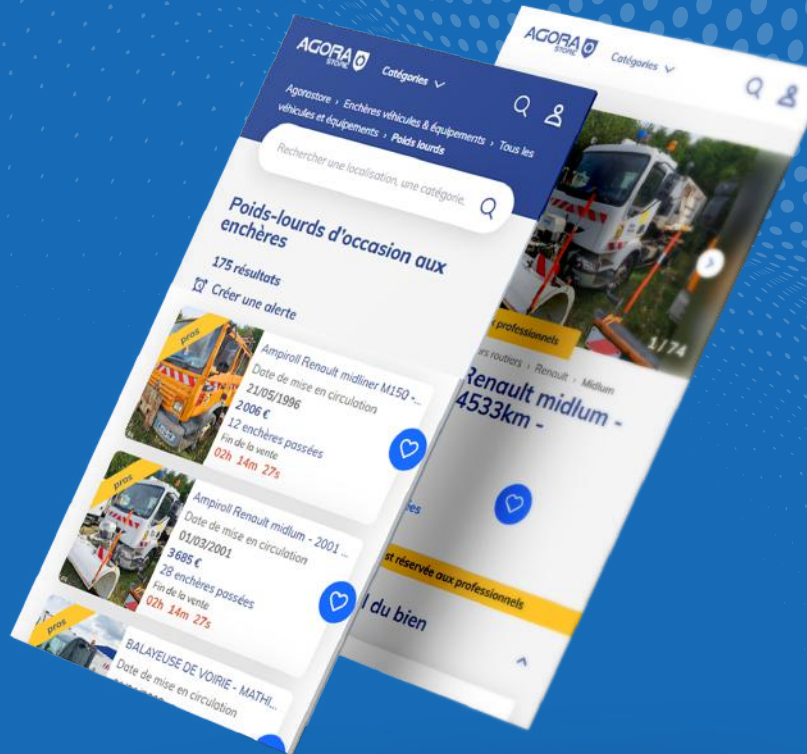
Pour en savoir plus, consultez dès
maintenant le site **Truckfly** pour
accéder à toutes les informations
et demander votre **démo**
personnalisée !



Scannez - moi !



Vendez mieux, plus vite et au bon prix vos véhicules et équipements



Depuis 2005, Agorastore accompagne les professionnels du transport et les collectivités pour valoriser au mieux leurs véhicules et équipements.

Notre objectif : transformer votre véhicule dormant en opportunité financière, tout en vous facilitant la logistique.

Nos services sur-mesure

> Service logistique

Nous gérons toute la logistique de vos ventes, du parc jusqu'à l'acheteur.

> Inventaire sur parc


Un expert se déplace pour valoriser vos véhicules.

> Intermédiation retrait


Nous coordonnons directement le retrait avec l'acheteur.

**Donnez une seconde vie
à vos véhicules et un vrai retour
sur investissement à votre parc !**

« On vend nos matériels plus chers et on gagne un temps considérable. C'est simple, efficace et rentable. »

sade  **Jacques Miotti**
Chef de parc, SADE

« Toute la logistique est prise en charge par Agorastore. Nous avons pu céder nos poids lourds rapidement et sans effort. »

SNCF  **Daniel Labertrande**
Correspondant parc auto, SNCF Infralog

Ils nous font confiance



**Retrouvez l'ensemble de nos
services sur notre site !**

information@agorastore.fr

www.agorastore.fr



Informez-vous et optimisez vos trajets

Téléchargez dès maintenant

Les interdictions de circulation des poids lourds en Europe

sur Europe-Camions.com

- ✓ Restrictions de circulation permanentes et temporaires
- ✓ Interdictions de circuler locales et régionales
- ✓ Jours fériés
- ✓ Exemptions et dérogations aux interdictions de circuler
- ✓ Transport de matières dangereuses
- ✓ Véhicules de transports spéciaux
- ✓ Règles de circulation (limitations de vitesse, pneus, feux, n° d'urgence, etc.)



Téléchargez gratuitement
Les interdictions de circulation



Europe-Camions.com
n°1 des petites annonces de poids lourds



Crédit photo : Freepik

Le marché des poids lourds "zéro émission" en 2025

Le marché des poids lourds zéro émission poursuit sa croissance, notamment pour les véhicules électriques à batterie. Grâce aux subventions publiques, à la pression sur les prix des carburants fossiles, et à l'enjeu de rester compétitif, de plus en plus de transporteurs s'engagent dans cette transition

Pourquoi les transporteurs passent à l'électrique ?

Les motivations restent similaires :

- **Environnement** : réduction des émissions de CO₂, alignement avec les politiques climatiques européennes.
- **Coûts du diesel en hausse**, qui rendent l'électrique plus attractif sur le long terme.
- **Ne pas être distancé** par la concurrence, déjà active dans les flottes vertes.

Essor des camions électriques à batterie

Parmi les solutions de décarbonation du transport routier (biocarburants, hydrogène, batterie), les camions électriques à batterie dominent aujourd'hui le marché avec le plus grand nombre d'immatriculations et de commandes. Leur succès tient à la baisse continue du coût total de possession (TCO), attendu entre 50 et 70 €/kWh d'ici 2030.

Les biocarburants restent plus coûteux, bien qu'ils soient faciles à déployer. L'hydrogène, pour sa part, n'est réellement compétitif que sur les longues distances (plus de 500 km) pour des poids lourds de plus de 20 tonnes opérant sur des corridors dédiés. Ailleurs, son coût élevé et la rareté de l'offre constructeur limitent encore son adoption.

Freins persistants

Malgré l'attrait, certains obstacles subsistent :

- **Le réseau d'infrastructures de recharge** : il est encore insuffisant, surtout pour les camions longs ou les trajets interurbains ;
- **Les batteries** : coût, autonomie, durée de charge restent des défis ;
- **La formation** des conducteurs et techniciens aux nouvelles technologies et aux nouvelles pratiques

Temps de recharge et infrastructures : les freins principaux

L'adoption des camions électriques est freinée par le manque d'infrastructures adaptées. Le nombre de stations de recharge pour poids lourds reste trop faible, alors qu'il faudrait en déployer dans les dépôts, sur les grands axes et dans les zones logistiques.

Les batteries nécessitent des temps de recharge longs et une forte puissance électrique. En ville, la recharge nocturne est possible mais lente ; sur les trajets longue distance, seules des bornes ultra-rapides peuvent limiter les arrêts, au prix d'investissements importants en installation et maintenance.



Crédit photo : Freepik

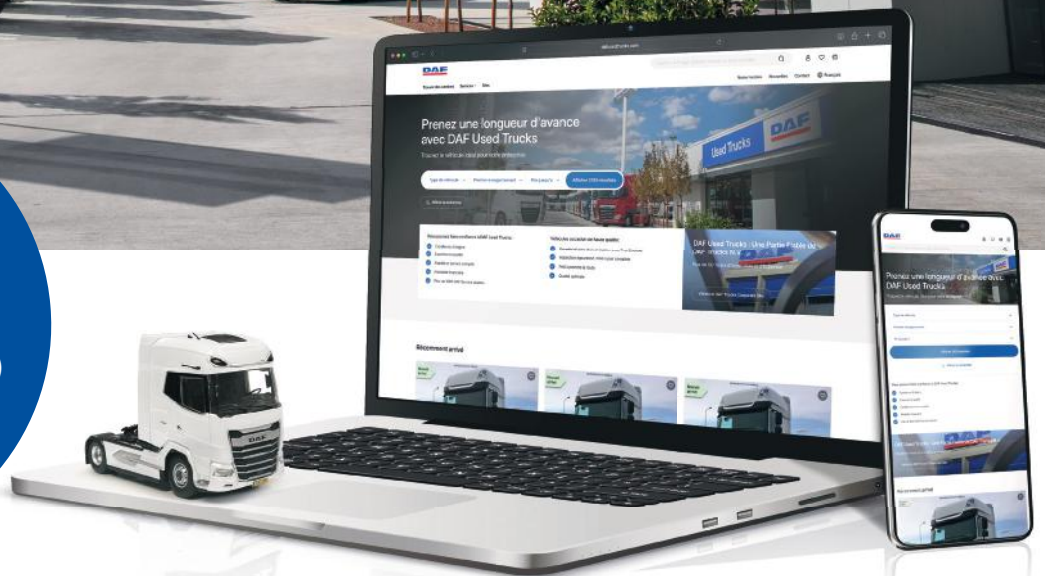
DAF USED TRUCKS

Prenez une longueur d'avance



Rejoignez-nous à
SOLUTRANS

(18-22 Novembre 2025)
sur le stand C 123
HALL 5



- › Visitez nos Centres Véhicules d'occasion DAF à Lyon (Saint Priest), Paris, et Bordeaux. Plus de 500 Véhicules occasion disponibles à la vente.
- › Retrouvez tous nos véhicules DAF d'occasion sur notre site internet DAFUSEDTRUCKS.COM
- › Roulez serein avec un véhicule d'occasion DAF révisé et garanti First Choice.
- › Financez vos véhicules d'occasion DAF avec PACCAR FINANCIAL France.

WWW.DAFUSEDTRUCKS.COM





KMAX GEN-3 : Goodyear renouvelle sa gamme de pneus poids lourds premium

Adaptée aux transports régionaux comme aux longues distances, la nouvelle génération de pneus poids lourds Goodyear KMAX GEN-3 se distingue par l'optimisation de sa résistance au roulement et par ses matériaux plus durables. Fortement impliqué dans le Championnat d'Europe de courses de camions de la FIA, le fabricant mise également sur les matières premières alternatives pour ses pneumatiques de compétition.



Durabilité et rendement kilométrique optimisés

La gamme KMAX GEN-3 comprend trois modèles pour trois types d'essieux : directeur (KMAX S), moteur (KMAX D) et remorque (KMAX T). Ces pneumatiques de nouvelle génération ont été testés pendant deux ans en conditions réelles dans plusieurs flottes de poids lourds, avec une moyenne de 170 000 km parcourus par véhicule, confirmant

leurs performances en matière de longévité (meilleure traction et taux d'usure réduit) et de coûts d'exploitation (jusqu'à 1236 € d'économie de carburant par camion et par an). Les pneus KMAX GEN-3 sont composés de plus de 40 % de matériaux durables, notamment de la silice produite à partir de cendres de balles de riz. Ils peuvent équiper les poids lourds diesel, hybrides ou électriques avec une solution unique pour toutes les transmissions.



Pneumatiques de course Goodyear 2025

Pour cette saison 2025 du Championnat d'Europe de courses de camions Goodyear FIA, les compétiteurs ont également été équipés de pneumatiques fabriqués à partir de 55 % de matériaux durables. « Le Goodyear FIA ETRC sert de terrain d'essai supplémentaire pour les dernières avancées en matière de technologie des pneumatiques poids lourd », a déclaré Maciej Szymański, directeur marketing commercial EMEA. Ces pneus seront ensuite réchapés et réemployés dans des activités de transport routier.

www.goodyear.eu

Ouvrez votre parc 24h/24, 7jours/7
et renforcez votre visibilité sur le web !

via mobilis
Extend

Un site web clé en main et sans effort !





+de 100
sites web
créés pour nos clients

✓ Création de votre site 100% sécurisé

- Vos matériels et véhicules en vente
- Valorisation de votre expertise
- Renforcement de votre image de marque

✓ Votre visibilité améliorée

- Site compatible tous supports  
- Traduction de votre site
- Optimisation de votre référencement



Vous voulez en savoir plus ?

Discutons de **votre projet !**

03 29 29 29 30 / info@via-mobilis.com

via mobilis
Extend

Solutions digitales pour l'univers
des véhicules et matériels industriels

NOUVEAU
SITE WEB

DÉCOUVREZ LE NOUVEAU SITE WEB DAF READY-TO-GO

DAF Trucks lance **DAF READY-TO-GO**, une nouvelle plateforme en ligne permettant de **trouver et acheter** immédiatement des porteurs carrossés disponibles.

- ✓ Prêt à conduire maintenant
- ✓ Achat facile et rapide
- ✓ Économies de temps et d'argent
- ✓ Offres d'entretien et de financement

EXPLOREZ NOTRE VASTE GAMME
DE PORTEURS CARROSSÉS DISPONIBLES
DÈS MAINTENANT !



DAF

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

WWW.READYTOGO.DAF.COM



TAPA
Transported Asset Protection Association

SOLUTRANS

18 - 22 NOV. 2025 LYON-EUREXPO

CARREFOUR MONDIAL
DU VEHICULE INDUSTRIEL ET URBAIN

RETROUVEZ-NOUS
SUR NOTRE STAND

GALERIE 2 D 032

CARE-LOCK LIGHT®

Le verrou anti-vol multi-points
et invisible spécial VUL !

The invisible and multi-points
lock for your van!



WWW.WINDOOR.COM / +33 4 50 64 05 85



Achetez et vendez vos véhicules d'occasion
sur le premier site d'annonces de poids lourds en Europe

Europe-Camions.com

+ 3,6 millions de visites mensuelles
+ 6 000 clients pros 20 langues 50 pays



Scannez pour voir plus d'annonces



Camion polybenne **Renault Gamme K 440**

📅 2017 📍 262 000 km
🚛 440 CV



Camion châssis **Iveco S-WAY 19T**

60 000 EUR HT

📅 2021 📍 589 317 km
🚛 460 CV



Camion fourgon **Iveco Eurocargo 120 E 19 P**

12 950 EUR HT

📅 2017 📍 272 469 km
🚛 186 CV



Camion plateau ridelles + grue **Mercedes Arocs 3240**

61 980 EUR HT

📅 2014 📍 345 900 km
🚛 400 CV



Tracteur routier **Renault T-High 520**

35 980 EUR HT

📅 2019 📍 526 600 km
🚛 520 CV



Semi remorque benne céréalière **Benalu BULKLINER**

📅 2024 📍 3 essieux
🚛 39 T (PTC)



Semi remorque benne TP **Fliegl StoneMaster**

📅 2024 📍 3 essieux
🚛 38 T (PTC)



Camion polybenne **Renault C-Series 380.26**

85 000 EUR HT

📅 2017 📍 418 000 km
🚛 380 CV



Camion pompe à béton **Mercedes Arocs 3251**

📅 2016 📍 36 848 km
📍 8X4 essieux



Tracteur convoi exceptionnel **Volvo FH16 750**

📅 2017 📍 565 500 km
🚛 750 CV



Camion multibenne **Mercedes Actros 1835**

135 000 EUR HT

📅 2024 📍 2 524 km
📍 4X2 essieux



Remorque polybenne **TR'AX**

📅 Neuf 📍 19 T (PTC)



Tracteur auto-école **Iveco S-WAY 460**

62 000 EUR HT

📅 2021 📍 85 555 km
🚛 44 T (PTC)



Camion fourgon **MAN TGS 18.360**

📅 2023 📍 51 216 km
🚛 360 CV



Europe-Camions.com

n°1 des petites annonces de poids lourds



OFFRE SPÉCIALE 1 ANNONCE GRATUITE !

Publiez gratuitement votre annonce de poids lourd
sur notre site Europe-Camions.com

avec le code ECSLT25

*Offre valable jusqu'au 31/12/2025 pour une annonce PLUS
Code promotionnel à renseigner lors de la validation de votre panier*



Les avantages de l'annonce PLUS :

- > Annonce en ligne pendant 4 semaines
- > 50 photos et 1 vidéo
- > Options de visibilité incluses (Refresh / Annonce à la Une)
- > Mises à jour gratuites



Pour en savoir plus, contactez-nous !

info@europe-camions.com / 03 29 29 29 30

