

L'agenda

27-29/05/2023

Rétromoteur Ciney
Ciney Expo

28/09/2023

UPEX-ARSON

Les dangers du véhicule
électrique
C.E.M.E. Charleroi

18/10/2023

APIEA-UPEX

Journée automobile
Faculty Club Louvain.

20/10/2023

Assemblée Générale UPEX
Stiernerheide Genk

27/10/2023

Assemblée Générale F.I.E.A.
Domaine viticole du Chant
d'Éole



Le mot du Président

Chères Consœurs, Chers Confrères,

Suite au problème Informex lié aux transferts de serveurs chez Solera qui a affecté l'ensemble du monde du sinistre automobile en Belgique, il y a lieu de faire les comptes et de tirer les premières conclusions.

En ce qui concerne les comptes, malheureusement l'UPEX ne pourra plus espérer obtenir, pour l'ensemble des experts, le même résultat que l'année passée. Les premières approches en ce sens se sont opposées à un refus cordial mais catégorique. Je ne peux qu'inviter chacun à faire son état de perte et l'opposer à Informex par la voie de droit qu'il choisira.

Toujours au sujet de ceux-ci, faut-il laisser Informex se servir à la source pour le règlement de ses factures ? En effet, comment faire une réelle opposition à celles-ci alors qu'ils se sont déjà payés !

En ce qui concerne les premières conclusions, la situation rencontrée pose une question fondamentale : est-il judicieux de confier l'ensemble de nos données d'expertise à un programme/cloud géré et stocké par un tiers ?????. Il me semble que les données étant celles de l'expert, elles doivent être chez celui-ci et non sur un serveur qu'il ne gère pas.

En effet, selon les retours des confrères, il s'avère malgré tout que les utilisateurs de Winformex II aient été un peu moins impactés, pour les dossiers réparations, que ceux qui travaillent déjà complètement avec Claims : photos enregistrées sur le serveur de l'expert et non dans le cloud de Solera, préparation des calculs possible grâce aux éclatés accessibles en local, corrections encodées ET enregistrées...

J'estime que nos réflexions et nos éventuelles demandes vers Solera doivent s'orienter vers une adaptation de leur programme pour qu'on puisse continuer à travailler et encoder nos dossiers lorsqu'ils sont HS. De plus, la version actuelle de Claims impose aux experts ses horaires de travail ; lorsqu'Informex est fermé, on ne peut plus travailler à nos évaluations !!

Une nouvelle migration de serveur est prévue...; allons-nous encore devoir rester, des jours, à l'arrêt ?

A méditer pour tirer les bonnes conclusions des problèmes passés et anticiper ceux qui sont certainement à venir !

JL. Prieur,
Président





• **Contrôle technique : Des solutions pour les Diesel recalés**

Depuis peu, un nouveau test est opéré au contrôle technique pour vérifier l'efficacité des filtres à particules des voitures Diesel. Le problème, c'est que beaucoup de voitures sont refusées. La Wallonie et Bruxelles vont donc mettre en place des solutions.

Depuis plusieurs mois, le contrôle technique effectue un test de pollution supplémentaire sur le filtre à particules des voitures Diesel à partir de la norme Euro 5b. Il s'agit en l'occurrence de vérifier l'efficacité » du filtre. Le problème, c'est que de nombreux véhicules se voient délivrer un carton rouge, même avec un nettoyage préalable du système de dépollution.

Chez AutoSécurité, le taux de refus atteint en moyenne 6,32%. Ce sont donc des véhicules qui dépassent un niveau d'un million de particules fines (entre 250.000 et 1 million, c'est un simple avertissement). En 2022, Autosécurité a refusé 13.146 véhicules sur les 209.585 contrôles opérés. Cette année, il y a déjà 1.753 refus, sur 25.879 véhicules contrôlés.

Les automobilistes inquiets

Pour les véhicules refusés, la seule solution consiste donc à se mettre en ordre et à effectuer les travaux nécessaires pour rentrer dans les tolérances et recevoir la validation du contrôle technique. Avec la crise, le contexte est donc particulièrement tendu et c'est pour cette raison que la Région wallonne a décidé d'allonger le délai de mise en conformité à 12 mois, au lieu de 3.

Depuis le lundi 16 janvier, les personnes ayant reçu une carte rouge peuvent l'échanger contre une verte, avec une adaptation du délai pour se mettre en ordre jusqu'au prochain contrôle. Avec cette décision, la Wallonie et Bruxelles s'alignent sur les prescriptions concédées par la Flandre. Pour les automobilistes, c'est une bonne nouvelle, car nombre d'entre eux ne voyaient pas de solution : c'était soit arrêter de rouler, soit revendre leur voiture.

Le problème connu

La perte d'efficacité du filtre à particules découle souvent d'une utilisation spécifique de la voiture. En l'occurrence, les courts trajets et les régimes moteurs trop faibles contribuent à son encrassement. De ce fait, une visite chez le garagiste s'impose pour un nettoyage ou régénération qui consistera à faire tourner le moteur à plus haut régime sur un parcours plus long. Ce problème est typiquement rencontré chez les possesseurs de citadines du début des années 2000, les petites voitures n'ayant jamais été faites pour rouler sur de longs parcours. Mais cette situation résulte des gouvernements qui, à une époque, ont poussé l'achat de Diesel à coup de primes – pour réduire les émissions de CO2 et tenter de respecter les quotas.

Il arrive toutefois que cette opération de nettoyage ne fonctionne pas. Et il sera alors nécessaire de procéder au nettoyage chimique du filtre à particules, voire à remplacer la pièce entière, ce qui coûte évidemment plusieurs centaines d'euros. Traxio, la fédération des métiers de l'automobile, rappelle à ce sujet que le diagnostic est tout sauf simple et qu'il faut bien vérifier avant le passage du contrôle technique que le filtre n'est justement pas en mode de régénération. Il faut donc se présenter avec une mécanique à température. L'idéal est aussi probablement d'effectuer un plus long trajet quelques heures avant son rendez-vous.

(Source : Gocar 24/01/2023)





- **Les futures voitures autonomes : source de grande pollution.**

Les voitures autonomes sont présentées comme l'avenir de la mobilité. Avec des algorithmes bien calibrés, la sécurité routière y trouverait aussi son compte, car celles-ci pourront mieux anticiper les situations critiques. En théorie le principe de la voiture autonome est simple : un ordinateur prend le relais et sa connexion aux infrastructures routières et aux autres voitures sur la route permet de se déplacer facilement. Sauf que selon le « Massachusetts Institute of Technology », ces voitures seront aussi nocives pour l'environnement, car leur usage émettrait autant de gaz à effet de serre que tous les Data Centers existants dans le monde !

Selon les évaluations du MIT, les Data Centers possèdent aujourd'hui une empreinte carbone d'environ 0,3% des émissions mondiales de gaz à effet de serre. Ça peut paraître peu, mais cela équivaut au niveau d'émissions annuelles de l'Argentine (Agence internationale de l'énergie - AIE).

Le MIT a envisagé l'hypothèse de la conduite d'un véhicule pendant une heure par jour (c'est en deçà de la réalité, les voitures autonomes changeant de main pendant la journée) avec un ordinateur consommant 840 watts.

Le besoin en transfert de données est tel que les voitures autonomes se révéleront excessivement gourmandes en énergie, partant du postulat qu'un milliard de ces voitures seront en circulation à terme.

Le calcul aboutit dès lors à la consommation des Data Centers actuels. « Ces ordinateurs sont alimentés par de l'électricité produite par une combinaison d'énergies fossiles et d'énergies renouvelables. Or, bardées de caméras, de lidars, de radars et autres modèles d'intelligence artificielle, ces voitures s'avèrent avoir une empreinte carbone affolante. »

Le MIT estime que le temps de conduite, en heures, des véhicules autonomes va augmenter de 14% pour se stabiliser à un peu moins d'une heure entre 2025 et 2050. Dans la perspective où l'autonomie aura atteint ses niveaux maximums n'exigeant plus aucune intervention humaine sur les commandes, la puissance de calcul totale sera donc conséquente.

Cependant la projection du MIT est encore incertaine, car la voiture autonome n'est pas encore de ce monde et imaginer qu'il y en aura 1 milliard dans le monde, disons, à l'horizon 2050, semble aussi illusoire. Il est évident que, pareil à la voiture électrique, le déploiement des voitures autonomes sera très inégal à travers la planète.

Les chercheurs ont tenté d'évaluer ces émissions selon les efforts à décarboner la production d'électricité dans le monde.

Quatre scénarios sont envisagés : soit la décarbonation de la production d'électricité poursuit son rythme actuel (1,5%, correspondant au taux de 2019), soit il s'accélère et passe à 2,5%, à 8,1%, à 12,9%.

Il est évident que pour être efficace et rester inférieur à la consommation des Data Centers actuels, il faudrait accélérer les performances énergétiques des technologies bien plus qu'actuellement.

Faute de quoi les émissions de carbone seront hors de contrôle.

Le travail du MIT reste interpellant même s'il faut voir quand les constructeurs parviendront à nous livrer les premières voitures autonomes ?

(Source : Gocar 01/2023)





- **Les cyclistes peuvent-ils rouler côte à côte ?**

Un automobiliste reproche à deux cyclistes de rouler ensemble de front plutôt qu'en file indienne. A-t-il raison ?

S'ils ne sont que deux, alors ils ont le droit de rouler l'un à côté de l'autre, et non pas l'un derrière l'autre.

C'est la règle générale, mais il y a, comme toujours, quelques petites exceptions.

En effet, la Loi fait une différence entre les groupes de moins de 15 cyclistes et de plus de 15 cyclistes.

Si c'est un groupe de plus de 15 personnes, vous pouvez rouler de front à condition de rester bien groupés. D'ailleurs, si vous êtes vraiment nombreux, en peloton, pas d'obligation de rouler sur les pistes cyclables.

Et si on est moins que 15 ?

En agglomération, rouler à deux de front, c'est permis, sauf si la route est trop étroite pour permettre le croisement avec des véhicules venant en sens inverse.

Hors agglomération, il faut se mettre en file indienne. C'est le cas aussi dès qu'un véhicule arrive par l'arrière.

Donc, dans votre voiture, attendez le bon moment pour dépasser et ne frôlez pas les cyclistes de trop près soit patience et prudence !

(Source : RTL info 20/02/2023)

- **Les « nouveaux feux piétons » : un petit bonhomme à côté d'un vélo
Comment cela fonctionne-t-il ?**

Un nouveau feu de circulation combiné pour les piétons et les cyclistes apparaîtra dans le paysage urbain. Ainsi, il ne sera plus nécessaire d'installer deux feux de circulation distincts.

Les feux de signalisation spécifiquement destinés aux cyclistes existent depuis un bon moment déjà. Mais il s'agissait toujours de feux tricolores. En effet, les feux rouges et verts destinés aux cyclistes n'existaient pas encore. Depuis le 1er août 2021, ils existent officiellement, mais en combinaison avec les feux de signalisation pour piétons. Il y a donc deux symboles sur ces feux, un piéton et un cycliste.

Les feux de signalisation combinés pour piétons et cyclistes avaient déjà fait l'objet d'un projet pilote à Bruxelles. Ils sont désormais inclus dans le code de la route et peuvent donc être utilisés partout dans le pays si l'autorité routière le juge utile. Bien entendu, la signification reste la même : le vert veut dire rouler, le rouge stop.

(Source: magazine.vab.be)

Concrètement, cela signifie que piétons et cyclistes traversent en même temps. Soit sur le même passage piétons, auquel cas, ils cohabitent même si les piétons gardent leur priorité par rapport aux cyclistes.

S'il y a une piste cyclable juste à côté, alors, chacun traverse sur son passage.

Pour rappel, si un cycliste traverse sur un passage piéton qui n'est pas protégé par un feu, alors l'automobiliste n'est pas obligé de s'arrêter !

(Source : RTL Info)





- **Stationnement alternatif : ce panneau de signalisation pourrait disparaître du code de la route.**

Dans la rue des Flandres, Mouscron a déjà pris les devants, cette règle devenant obsolète". Si le stationnement alterné y est encore d'application, ce n'est plus pour longtemps et les riverains sont soulagés. En effet les nombreux garages qui se trouvent d'un côté de la rue réduisent le nombre de places. Du côté où il n'y a pas de garage on peut stationner facilement 5 à 6 voitures de plus.

Depuis le 1er février, la ville de Mouscron a donc décidé de supprimer ce mode de stationnement. Cette règle ancienne avec un changement de côté et qui n'était permis que durant 30 minutes créait beaucoup d'obligations aux usagers, générant souvent de l'incompréhension.

Le service public de Wallonie acquiesce: cette réglementation des années 70 ne convient plus à notre réalité. *"Il faut savoir qu'il est prévu, si on passe à un nouveau code de la route, de faire carrément supprimer ce stationnement alterné. Donc, à l'avenir, ce sera presque même interdit"*, informe Serge Toussaint, porte-parole du Service Public de Wallonie Mobilité-Infrastructures.

L'institut VIAS, Benoît Godart, évoque surtout des problèmes de sécurité routière. *"Quand vous circulez le 1er ou le 16 du mois, le matin, certains ont changé de sens et d'autres ne l'ont pas fait. Donc ça veut dire un véritable zig zag entre les voitures. Une ambulance ou un véhicule de police qui devrait passer en priorité le 1er du mois risquerait d'avoir de gros problèmes"*.

La ville de Mouscron espère avoir adapté le stationnement dans toutes les rues concernées d'ici quelques mois, nécessitant de choisir judicieusement le côté le plus adapté.

(Source : RTL info 14/04/23)

- **De l'utilité des feux de jour !**

D'après une récente étude australienne, les véhicules pourvus de feux de jour automatiques ont plus de chance d'éviter un accident que ceux qui n'en sont pas équipés. Dans le Journal of Safety Research, une étude du Monash University Accident Research Center se base sur les rapports des accidents de la police des états australiens de la Nouvelle Galles du Sud, du Queensland, de Victoria et d'Australie Occidentale concernant des problèmes de visibilité à l'origine d'accidents lorsqu'il faisait clair, entre 2010 et 2017. Selon l'étude, les véhicules équipés de feux de jours automatiques auraient 8,8% moins de chance d'être impliqués dans des sinistres que ceux qui n'en ont pas.

C'est lorsque la visibilité est altérée, à l'aube ou au crépuscule, que la diminution est la plus significative avec 23,8% de moins de risques de collision à des vitesses de plus de 75 km/h. Ces chiffres tendent à montrer l'utilité des feux de jours automatiques, par ailleurs obligatoires en Europe depuis 2011.

Cependant, il convient de tempérer les résultats de cette analyse basé sur des données ayant au minimum 5 ans : les avancées en sécurité active et passive sur les **véhicules** actuels devraient avoir un certain impact sur les chiffres de cette étude. Cependant sans conteste, le fait d'être vu par les autres utilisateurs est impératif dans la lutte contre les accidents de la circulation.

(Source : Gocar 19/04/2023)





• **Boom des batteries en fin de vie ; Les experts du recyclage se préparent**

Concentrée sur une mousse sombre, une chercheuse du prestigieux institut de recherche allemand Helmholtz, à Freiberg/Allemagne peaufine le procédé qu'elle a mis au point pour récupérer du graphite de cette masse. Il s'agit d'un composant des batteries de voitures électriques, dont le recyclage sera incontournable dans les prochaines années.

Le graphite représente jusqu'à un quart du poids de ces batteries et, pourtant, personne ne s'était vraiment penché sur la façon de le recycler, explique cette Française de 29 ans, récompensée l'an dernier par le prix de l'Institut européen d'innovation et de technologie (EIT) pour sa découverte. "Les constructeurs de batteries ne s'y intéressaient pas, car ils pouvaient s'en procurer à faibles coûts en Chine", ajoute-t-elle.

Elle a élaboré une méthode pour séparer le graphite des métaux que contient la "black mass", une poudre noire composée aussi de cobalt, nickel, lithium et manganèse. La « black mass » plongée dans l'eau, on y injecte des réactifs et des bulles d'air, comme dans un jacuzzi. Le graphite s'attache à ces bulles, tandis que les métaux sont hydrophiles et restent donc dans l'eau.

Les industriels commencent seulement à s'organiser en vue du gigantesque défi que représentera la fin de vie des batteries de voitures électriques. Les tensions sur l'approvisionnement et le coût des matières premières ont aiguisé leur intérêt. Le prix du lithium a ainsi été multiplié par 13 au cours des cinq dernières années. C'est un matériau qu'on ne recyclait pas, car ce n'était pas rentable.

Quelque 350 millions de voitures électriques devraient rouler dans le monde d'ici à 2030, contre 16,5 millions en 2021, prédit l'Agence internationale de l'énergie (AIE) : « D'ici dix ans, on fabriquera tellement de batteries qu'il faudra absolument recycler le lithium. Autrement, il n'y en aura pas suffisamment. »

En théorie, les industriels sont désormais en mesure de recycler la quasi-totalité des matériaux qui composent les batteries, selon les experts interrogés par l'AFP. Le groupe allemand Aurubis, l'un des plus gros producteurs européens de métaux non ferreux, qui travaille actuellement à un processus de recyclage du graphite, affirme être capable de recycler au moins 95% des métaux contenus dans la "black mass" dans son usine pilote de Hambourg. "C'est un énorme marché en construction et nous voulons y jouer un rôle. Il devrait être suffisant pour développer une usine de recyclage de batteries à l'échelle industrielle au cours de la seconde moitié de la décennie".

Un objectif que partagent également le groupe minier français Eramet, le belge Umicore ou encore le constructeur automobile allemand Mercedes. Mais la plupart des projets actuels sont encore en phase pilote.

Il n'y pas encore "suffisamment de volumes de batteries en fin de vie pour le moment", explique le Directeur de recherche à l'université Gustave Eiffel à Lyon, alors que les batteries peuvent durer au moins 7 à 8 ans selon lui. Les différents modèles de batteries automobiles existants compliquent par ailleurs la mise en place d'un recyclage standardisé, comme pour les téléphones et ordinateurs portables qui disposent déjà d'une filière bien rodée. "Il faudra attendre le début des années 2030" pour que le marché soit mûr, prévoit-on à ONG Transport & Environment. La coentreprise suédoise et norvégienne Northvolt-Hydro se présente en pionnier sur ce créneau. Elle avance l'objectif de récupérer l'équivalent de 500.000 batteries d'ici à 2030.





L'Union européenne met aussi la pression. Selon un accord trouvé en décembre 2022, les batteries des véhicules électriques devront, à partir de 2031, incorporer 16% de cobalt recyclé ainsi que 6% de lithium et nickel recyclés.

De plus, les industriels devront recycler au moins 70% du poids des batteries avant 2031. "S'ils récupèrent de nouveaux composants comme le graphite, ils pourront ainsi répondre à ces exigences", est-il souligné !

(Source : RTL Info/AFP 03/2023)

• Contrôle technique moto : précisions (Mobilité Wallonie)

Pour permettre aux acheteurs d'acquérir un véhicule sûr, un contrôle technique est obligatoire pour les motos, depuis le 1er janvier 2023, lors de la revente à un particulier ou après accident.

Cette nouvelle réglementation concerne les motocyclettes, les motocycles, les tricycles à moteur et les quadricycles qui circulent sous couvert d'une plaque d'immatriculation belge ou en vue de l'être, et équipés :

- soit d'un moteur à combustion interne d'une cylindrée supérieure à 125 cc ;
- soit d'un moteur électrique ou hybride dont la puissance nominale en continu est supérieure à 11 kW et dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 45 km/h.

Les motos seront contrôlées notamment sur les éléments suivants :

- Identification du véhicule ;
- équipements de freinage ;
- direction ;
- visibilité ;
- éclairage et éléments du circuit électrique ;
- essieux, roues, pneumatiques, suspension ;
- châssis et accessoires du châssis ;
- nuisances (bruit et pollution).

Retrouvez le détail des éléments de contrôle dans le document suivant : [Contenu du contrôle technique moto](#).

Attention, ce contrôle pourra également être réalisé à la demande d'un agent qualifié, tel que le prévoit l'Article 6, §1, 1° de l'[Arrêté du Gouvernement wallon relatif au contrôle technique des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles](#).

Ce contrôle technique non-périodique sera réalisé, sur rendez-vous, par les organismes agréés ([A.I.B.V](#) et [Autosécurité](#)). Les sites actuellement choisis pour réaliser ce contrôle sont les suivants : Mons (Cuesmes), Eupen, Fleurus, Habay-la-Neuve, Marche-en-Famenne, Couvin (Mariembourg) et Wanze.

(Source : mobilite.wallonie.be)

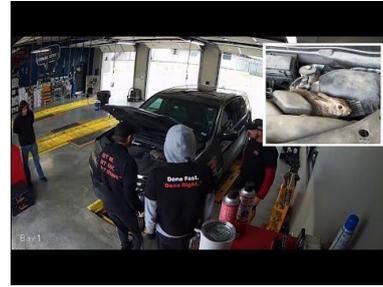




Vu sur le web



Amendes non payées ...



Petit entretien.

**Si vous pensez qu'on était plus intelligents que la génération précédente...
Il y a 50 ans, le manuel d'utilisation d'une voiture nous expliquait comment régler les soupapes.
Aujourd'hui, il nous avertit de ne pas boire le contenu de la batterie.**

