



L'agenda

NATIONAL

15/12/2017 - 28/01/2018

American Dream Cars and Bikes
Autoworld

12/01/2018 - 21/01/2018

Salon de l'auto de Bruxelles
Brussels Expo

INTERNATIONAL

11/01/2018 - 14/01/2018

Interclassics - Maastricht
MECC

08/03/2018 - 18/03/2018

Salon de Genève
Palexpo



Le mot du Président

La Smart Expertise fait partie de notre environnement quotidien, en constante évolution.

Informex a développé dans EBIS une application statistique qui permet un suivi précis des dossiers ainsi traités.

On y constate :

- Le nombre de dossiers validés avec le coût moyen de ceux-ci ;
- Le nombre de dossiers clôturés à distance, avec le coût moyen de ceux-ci

et les pourcentages :

- de clôture sans modification,
- de clôtures avec une diminution ou une augmentation de la réclamation initiale (classés par delta en €)
- Le nombre de dossiers traités chez le réparateur avec le coût moyen de ceux-ci et les mêmes données relatives au delta que ci-dessus.

Voilà un outil précieux pour le suivi de nos Bureaux d'Expertises et dans ceux-ci de nos différents collaborateurs.

L'UPEX organise avec Informex des séances de formations en régions, je vous invite à y participer pour bien saisir ces évolutions et en tirer profit dans vos organisations.

Soyons prêt pour 2018 et ses évolutions !

Excellentes Fêtes de Fin d'Année à Tous,

P.Sorel
Président

Echos du National

Lors de sa séance du 24/11 et conformément aux Statuts, le nouveau Conseil de Direction a reconduit les Commissions UPEX utiles et désignés les membres qui les constituent ; leurs détails sont consultables sur le site web de l'UPEX."



Conseil d'administration de la FIEA des 9-10/11/17 à Barcelone

Après avoir dressé le bilan de l'Assemblée Générale de Limassol, le Comité Directeur propose aux délégués d'envisager à l'avenir une nouvelle formule de manière à attirer plus de monde, selon un format d'inscription simplifié (une journée et demi + 1 nuit d'hôtel) avec un montant maximum d'inscription de 500€.

Le Luxembourg a été retenu comme pays hôte pour 2018 (avec élection du nouveau Comité Directeur) et la Turquie pour 2019.

Dans la poursuite du travail initié par le confrère allemand O. Brockman (BVSK) relatif au Cadre Commun de Formation, les délégués ont été invités à présenter les modalités prévues dans leur pays en vue de l'autorisation d'exercer la profession. La synthèse des informations collectées sont en cours et nous y reviendrons dans un futur proche.

Le confrère français J. Jouvrot (UPEAS) a présenté les modules d'E-Learning déjà mis en place dans leur association. Ce projet pourra être disponible en différentes langues.

Le confrère ivoirien S. Coulibaly (CIEAMI) a développé les perspectives d'extension de la FIEA à la zone CIMA (Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances), organisme supranational qui contrôle 14 pays d'Afrique de l'Ouest et Centrale. Ce cadre législatif gère la solvabilité des Compagnies établies dans les pays membres et règle les problèmes relatifs à la "Carte Brune", sorte de carte verte transfrontalière pour la couverture en RC. Le souhait des acteurs rencontrés dans les pays visités par M. Coulibaly est d'augmenter la visibilité de la profession, surtout dans les pays où il y a une absence totale d'organisation de la profession, tel que le Bénin ou le Togo.

La réunion du prochain CA se tiendra à Paris les 7 et 8 février prochains

Vu sur le web



Airbags pour siège enfant : le dispositif de sécurité de l'AxisFix Air détecte les collisions (pas simplement un trottoir bien sûr) en 0,015 seconde et gonfle immédiatement à l'air froid les deux airbags situés dans les protège-bretelles. Les airbags amortissent la tête et le cou de l'enfant comme un coussin, puis se dégonflent dans la seconde qui suit.



On dit souvent que la fonction fait la forme. Pendant des années l'aérodynamisme des véhicules a résulté de connaissances empiriques et de tâtonnements, comme le montre ce petit film d'animation, qui retrace l'évolution des lignes de la F1 à travers les âges.



Aucun constructeur automobile de prestige n'échappe à la flotte de la police de Dubaï. Mais celle-ci pourrait maintenant s'élargir à des engins plus futuristes d'après ce qui a été présenté au Gitex, un grand salon high-tech se tenant à Dubaï. Une moto-drone volante 100% électrique Hover Surf Scorpion 3 était ainsi présentée. Capable d'accueillir un passager ou d'être pilotée à distance, elle peut pointer à 100 km/h et voler à cinq mètres de hauteur. Son autonomie est toutefois limitée à 25 minutes.



Chaque année, le Zoute Grand Prix prend de plus en plus d'ampleur. Et ce ne sont pas les quelques gouttes de pluie qui ont découragé le public et les participants lors de cette huitième édition. Le rallye a une fois de plus réuni une myriade de holidés, pour le plaisir des amateurs venus en nombre ! A noter tout de même : une Mercedes-Maybach G650 Landaulet (plutôt rare puisqu'il en existe une centaine d'exemplaires) a été vendue aux enchères à 1,2 million d'euros, soit presque deux fois son prix d'origine !



Petite vidéo amusante laissant entrevoir différents modes de propulsion qui pourraient entrer en production dans les années à venir.

La Quant FE, présentée à la fin, roule déjà.



Phares à LED Multibeam

Hella ouvre de nouvelles dimensions en termes de technologie d'éclairage avec ses projecteurs à LED MULTIBEAM perfectionnés. Ceux-ci fonctionnent non plus avec 24, mais avec 84 LED hautes performances. La répartition de la lumière des projecteurs gauche et droit peut être pilotée individuellement et s'adapter avec un dynamisme maximal au trafic. Les différentes zones de la chaussée sont ainsi éclairées de manière très ciblée. Par rapport aux systèmes usuels sur le marché, les projecteurs à LED MULTIBEAM délivrent une puissance accrue de 2,5 maxi (en feux de route partiel). Ces projecteurs sont désormais immédiatement reconnaissables, avec leurs surfaces d'éclairage passif bleues.

Les filtres à particules pour moteurs essence vont se généraliser

A l'instar des diesels, les moteurs à essence à injection directe sont soumis à une limitation réglementaire des émissions de particules. La norme Euro 6d-Temp en vigueur depuis le 1er septembre 2017 impose pour ces émissions une limite en nombre dix fois inférieure à la précédente. Mais c'est surtout l'application du contrôle RDE (Real Driving Emissions) qui contraint les constructeurs à modifier plus en profondeur les moteurs. En effet, cette mesure s'effectue en conduite réelle et les constructeurs vont devoir faire le choix entre une dépollution à la source en modifiant les paramètres de combustion ou/et la pose d'un filtre à particules GPF (Gasoline Particulate Filter) dont le fonctionnement est assez différent de ceux pour diesels.



Allumage par compression chez Delphi



Les projets de moteur essence à allumage par compression ont été nombreux dans le passé, mais aucun d'eux n'a encore abouti à des résultats satisfaisants. Le projet GDCI (Gasoline Direct Injection Compression Ignition) de Delphi se présente comme l'un des plus avancés et l'équipementier annonce que sa 3ème génération de moteur atteint une consommation spécifique très basse sur une large plage de charge-régime. Sa technologie se distingue des autres par un début de combustion amorcé grâce à une injection secondaire, un rapport volumétrique équivalent à celui des moteurs diesel et un fonctionnement en auto-allumage sur toute la plage d'utilisation.

Essence de synthèse.

Si le moteur à combustion neutre en CO2 relevait du fantôme il y a quelques années encore, il pourrait bientôt devenir une réalité. Le secret réside dans les carburants de synthèse ou eFuels, qui séquestrent du CO2 lors de leur fabrication. Le gaz à effet de serre se transforme ainsi en matière première, à partir de laquelle il est possible de produire de l'essence, du gazole ou du gaz à l'aide d'électricité obtenue à partir d'énergies renouvelables. Des experts Bosch ont calculé l'importance de cette contribution pour le seul parc européen de véhicules particuliers : d'ici 2050, l'utilisation systématique de carburants de synthèse en complément de l'électrification pourrait permettre d'économiser jusqu'à 2 800 000 000 000 kilogrammes de CO2 (soit 2,8 gigatonnes). Cela correspond à trois fois les émissions de dioxyde de carbone de l'Allemagne en 2016. Ce carburant de synthèse générerait peu de suies et nous promet une nouvelle vie pour le réseau actuel de stations-service et les anciens véhicules, cette essence étant compatible même avec les oldtimers.



Stations électriques chez Shell



Shell a signé un accord avec IONITY, opérateur de réseau de bornes de recharge à haute puissance, pour implanter des stations de recharge dans dix pays européens, en commençant par 80 de ses plus grandes stations-services sur autoroute. Le réseau ainsi constitué permettra aux conducteurs de véhicules électriques de parcourir de longues distances, pour la première fois en toute confiance. Il faudra en moyenne cinq à huit minutes pour recharger des véhicules électriques de prochaine génération, soit jusqu'à trois fois plus vite que les autres chargeurs actuellement disponibles. IONITY est une co-entreprise fondée par BMW Group, Daimler AG, Ford

Motor Company et Volkswagen Group avec Audi et Porsche, dans le but de créer un réseau de bornes de recharge de chargeurs de 350 kW à proximité des principaux axes routiers en Europe.



L'iDisc de Buderus Guss

Selon l'Office de l'Environnement de Bade-Wurtemberg, les freins et pneus sont responsables de 32 % des émissions de particules engendrées par le trafic routier, dont la moitié environ provient de la poussière de freinage. C'est précisément dans l'optique de réduire ces émissions que la filiale Bosch Buderus Guss a développé l'iDisc, qui génère jusqu'à 90 % de poussière de freinage de moins qu'un disque de frein classique. L'iDisc, dont le préfixe « i » signifie « Innovation », se caractérise par son revêtement en carbure de tungstène. La base est constituée d'un disque de frein en fonte grise habituel dont les pistes de friction sont soumises à un traitement mécanique, thermique et galvanique. Ils sont ensuite dotés d'un revêtement. En termes de prix, l'iDisc est environ trois fois plus cher qu'un disque de frein normal et trois fois moins cher qu'un disque de frein en céramique. Et son prix aura tendance à baisser encore à mesure que les quantités augmenteront. Sa puissance de freinage se rapproche de celle d'un frein en céramique, notamment en termes de fading. L'usure est également nettement réduite. La corrosion n'est pas non plus d'actualité, ce qui présente un gros avantage pour les voitures électriques notamment. Du fait de la récupération de l'énergie de freinage, elles sollicitent moins le frein, ce qui occasionne une apparition fréquente de points de rouille sur les anneaux de friction des disques de frein classiques. Et cette rouille entraîne une faible dégradation temporaire de la réponse de freins, ce qui n'est pas le cas avec l'iDisc. Et dernier avantage non négligeable ... ce sera aussi la fin des jantes sales !



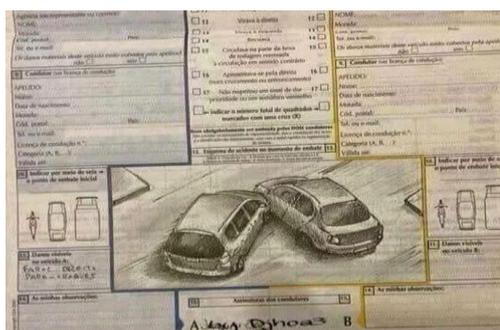
La petite Histoire de l'aventure automobile



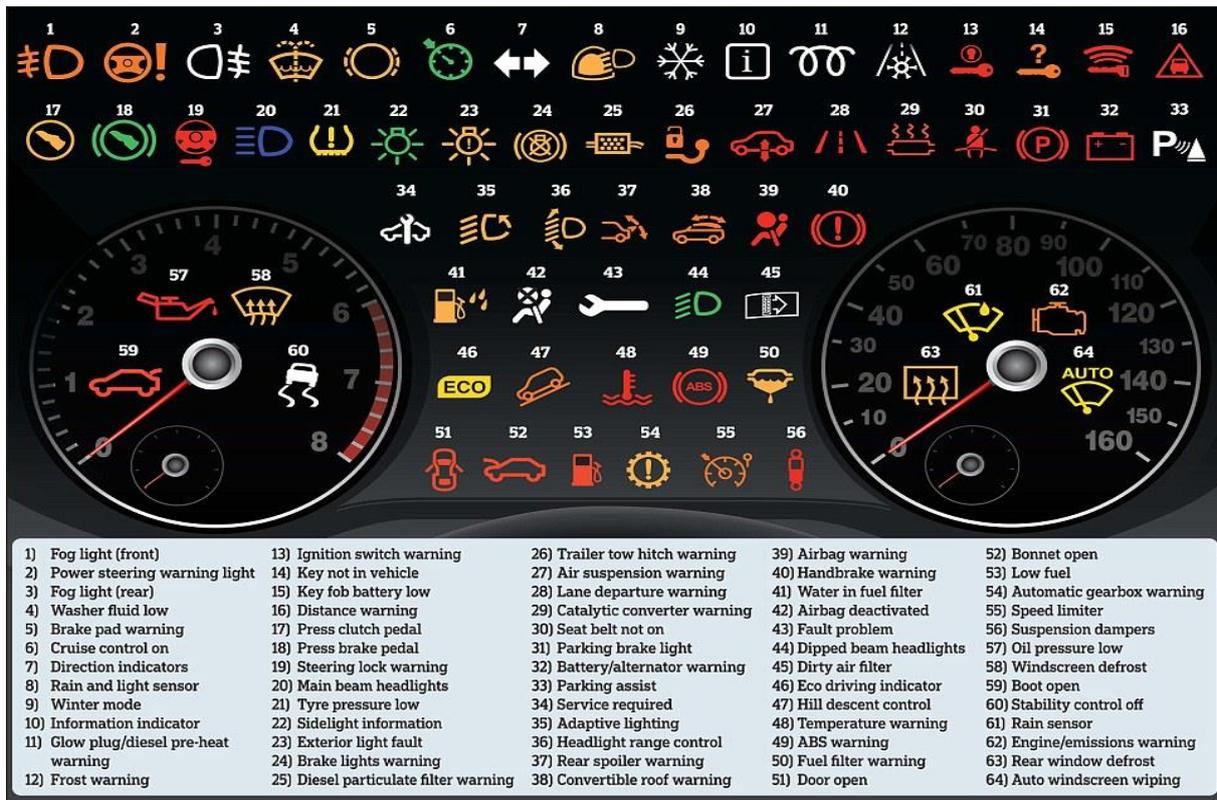
Le premier périple automobile date du mois d'août 1888 lorsque Bertha Benz quitta à cinq heures du matin son domicile, accompagné de deux de ses enfants et à l'insu de son mari, pour rendre visite à son père, au volant du tricycle Benz Model III. Le trajet faisant presque 100 kilomètres, elle s'était munie de tout un stock de piles pour alimenter l'allumage, de bouteilles d'essence de pétrole pour alimenter les 4,5 litres de la cuve du carburateur et une réserve d'eau pour asperger le moteur. En route elle a pu racheter du carburant chez un pharmacien et a dû s'arrêter chez un forgeron pour retendre les chaînes de transmission puis chez un cordonnier pour regarnir les sabots de frein. L'habile apothicaire s'est vanté pendant des années d'avoir été la première station-service de l'Histoire et l'aventure mécanique de Madame Benz fut la meilleure publicité pour l'invention de son mari.

En bref...

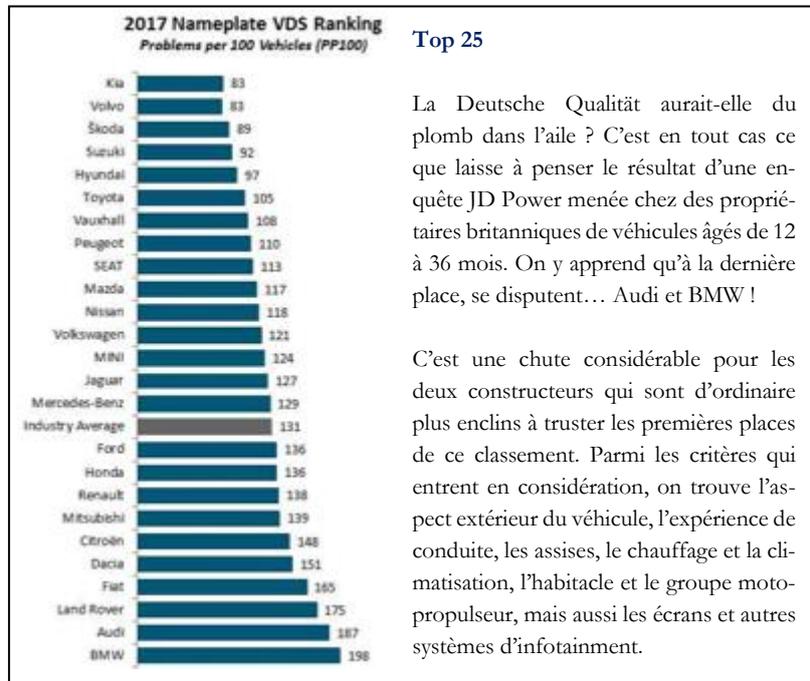
- Ben Weyts, le ministre flamand de la Mobilité souhaiterait interdire les avertisseurs de radars type Coyote. Mais cette matière divise car la Wallonie et le Fédéral ne soutiennent pas cette idée.
- Le nombre de tués sur les routes a sensiblement diminué au cours des neuf premiers mois de 2017 par rapport à la même période en 2016 : moins 11%. Il atteint un niveau historiquement bas dans notre pays. Le nombre de tués sur place est ainsi passé de 407 à 363 sur cette même période.
- Johnny Halliday a possédé les plus belles voitures du monde et fut même un temps licencié à la FFSA. C'était en 1967, année où il court le rallye de Monte Carlo sur Ford Mustang. On le reverra dans les années 80 en course lors du Paris-Dakar.
- En utilisant de l'huile de soja dans les pneus, Goodyear a trouvé un nouveau moyen pour aider à garder la souplesse de la gomme lors de changements de température et améliorer l'adhérence du véhicule sur la route.
- Depuis le début du mois de juillet 2017, un nouveau site internet a été mis en place pour permettre aux personnes ayant reçu une amende de retrouver celles-ci et de les payer. Plus précisément, il s'agit du site : <https://www.amendesroutieres.be/>
- Toshiba a présenté une nouvelle batterie SCiB (Super Charge ion Battery) qui ne demande que six minutes de charge pour offrir 320 kilomètres d'autonomie. Avant d'en voir une application commerciale, il faudra toutefois patienter jusque 2019.



"J'ai fait un accident avec un étudiant aux Beaux-Arts"



Voici la totalité des pictogrammes utilisés dans les tableaux de bord. Les connaissez-vous tous ?



Un comble : say "no" to gasoline... sauf quand on est en panne de courant...



La moitié des 36 Ferrari 250 GTO produites se sont retrouvées en septembre dernier pour fêter les 55 ans du modèle. Jamais encore elles ne s'étaient retrouvées en si grand nombre et ce n'est pas de sitôt que l'Italie reverra un défilé d'une telle valeur historique... et financière, chacune de ces voitures valant au bas mot 35.000.000 € !





Impôt des sociétés : à partir de 2020 (source : FEBIAC)

Pour les sociétés, rien ne change jusqu'au 31 décembre 2019. A partir du 1er janvier 2020, la déductibilité des frais de voiture et de carburant va être quelque peu chamboulée. Si la fiscalité des voitures de société reste fortement liée au niveau d'émissions de CO₂, elle s'avèrera plus linéaire que celle en vigueur actuellement.

Toutes les voitures de société, qu'elles soient neuves, d'occasion ou même déjà en circulation avant cette date seront soumises au régime de déductibilité suivant : $120\% - (0,5\% \times \text{coefficient} \times \text{CO}_2/\text{km})$.

- Pour le diesel (et ses variantes hybrides), le coefficient est de 1.
- Pour le gaz naturel (pour autant que les véhicules ne dépassent pas 11 chevaux fiscaux), ce coefficient sera de 0,90.
- Pour tous les autres carburants et motorisations, le coefficient est de 0,95.

Exemple : Prenons un véhicule essence émettant 100 g de CO₂/km. Le niveau de déductibilité sera de $120\% - (0,5\% \times 0,95 \times 100) = 72,5\%$.

Exit la déductibilité à 120 % pour les voitures électriques (zéro émission). La fourchette de déductibilité s'étalera de 100 à 50 %. Exception : les véhicules émettant plus de 200 g de CO₂/km seront pénalisés, voyant leur déductibilité fiscale descendre à 40 %.

Pour les véhicules hybrides, c'est la capacité énergétique de la batterie électrique qui déterminera le niveau d'émissions de CO₂ à prendre en compte. La référence devient 0,6 kWh/100 kilos du poids du véhicule. Un véhicule de 1.500 kilos devra donc fournir une capacité de 9kWh pour garder un régime favorable. Souci : la moyenne du marché actuel s'élève à 0,5...

Si le rapport énergétique est supérieur ou égal à 0,6 kWh par 100 kilos du poids du véhicule, c'est le niveau de CO₂ du PHEV qui sera pris en compte pour la déductibilité. Si ce rapport énergétique est inférieur à 0,6 kWh par 100 kilos, il faudra prendre en compte le CO₂ de la version « classique » (comprenez : non-PHEV) pour la déductibilité.

Si aucune version non PHEV n'existe, le CO₂ annoncé du PHEV sera multiplié par 2,5.

Les PHEV achetés jusqu'au 31 décembre 2017 ne seront pas soumis, à partir de 1/1/2020, à la règle des 0,6 kWh/100kg décrite ci-dessus. Tant que ces PHEV restent dans les mains du même propriétaire, leur valeur de CO₂ (basse) continue à pouvoir être utilisée dans le calcul de déductibilité des coûts suivant la nouvelle formule dès le 1/1/2020. Vous avez bien lu : « achetés », pas « immatriculés ». Un bon de commande signé et daté au plus tard en date du 31 décembre 2017 fera foi ! Et pour les voitures prises en leasing, on se basera sur la date de signature du contrat.

Impôt des personnes physiques (IPP) : en 2018 et en 2020

Il n'y avait pas de raisons de ne pas chercher à verdir le parc de voitures de société du côté des personnes physiques (indépendants). C'est pourquoi le gouvernement a décidé de calquer le régime IPP sur celui de l'Isoc, mais avec des phases transitoires pour ne pas trop pénaliser les indépendants.

Dès le 1er janvier 2018, il en sera fini de la déductibilité des frais de voiture à hauteur de 75 % pour les indépendants. Ceux-ci passeront au régime de paliers de déductibilité actuellement en vigueur pour les sociétés, avec un minimum de 75 %.

Ce régime de paliers restera d'application à vie pour les voitures achetées (on garde cette notion de bon de commande, comme pour l'Isoc) d'ici le 31 décembre 2017.

A partir du 1er janvier 2020, les indépendants passeront au même régime (longuement décrit longuement ci-dessus) que les sociétés en termes de déductibilité (y compris pour les véhicules hybrides). Et ce, pour tous les véhicules achetés (on garde donc cette notion de bon de commande, comme pour l'Isoc) à partir du 1er janvier 2018.

Quid de l'ATN ?

Rien ne changera ni avant, ni après 2020, en termes d'ATN. Exception faite de l'ATN sur les hybrides rechargeables achetés à partir du 1er janvier 2018. Tout comme pour la déductibilité, c'est le coefficient énergétique qui servira de base de calcul.

Si le rapport énergétique est supérieur ou égal à 0,6 kWh par 100 kilos, c'est le niveau de CO₂ du PHEV qui sera pris en compte pour le calcul de l'ATN.

Si ce rapport énergétique est inférieur à 0,6 kWh par 100 kilos, il faudra prendre en compte le CO₂ de la version « classique » (comprenez : non-PHEV).

Si aucune version non PHEV n'existe, le CO₂ annoncé du PHEV sera multiplié par 2,5.

