



## L'édito

Lorsque le GPS est arrivé, beaucoup pensaient que les conducteurs n'auraient plus besoin de s'appuyer sur les panneaux de signalisation ou le marquage au sol. On découvre aujourd'hui que cette signalisation reste indispensable à la lecture directe de la route par l'automobiliste. Dans sa voie vers l'autonomie complète, le véhicule devra interagir avec des équipements tantôt statiques, tantôt connectés. Les premiers modèles s'équipent déjà de nombreuses technologies (caméras, lidars, radars, sonars...) qui collectent en temps réel des données sur leur environnement proche. Vous découvrirez d'autres nouveautés toutes récentes dans ce numéro. Bonne lecture.

La rédaction

## L'agenda

### NATIONAL

02/02/2019 – 10/03/2019

50 years Buggy – A Belgian Story  
Autoworld

22/02/2019

Assemblée Générale I.E.A.  
Maison de l'Automobile

22/03/2019 – 14 :00

Assemblée Générale UPEX  
Maison de l'Automobile

### INTERNATIONAL

06/02/2019 – 09/02/2019

Rétromobile  
Paris - Porte de Versailles

07/03/2019 – 17/03/2019

Salon de Genève  
Palexpo

14/06/2019 – 15/06/2019

Assemblée Générale F.I.E.A.  
Istanbul



## Le mot du Président

A juste titre, la réglementation de notre Profession nous oblige à suivre 45 heures de formations tous les 3 ans ; avec minimum 10 heures par an.

Cette notion annuelle fût introduite dans les textes pour que des Confrères ne se retrouvent pas avec un trop faible nombre d'heures ne permettant plus de « rattraper » le quota des 45 h/3 ans imposé.

L'UPEX interpella l'I.E.A. pour indiquer qu'à son avis cette « notion 10 heures/an minimum » était préventive, sans être nécessaire, pour atteindre l'objectif « 45 heures/3 ans ».

L'Institut nous répondit, sous la présidence Timmermans, que cette « notion » était obligatoire.

Bien que l'UPEX prit la précaution d'alerter plusieurs fois ses membres au travers des Newsletters, on constate aujourd'hui qu'un certain nombre de Confrères inscrits au tableau n'ont pas le nombre d'heures obligatoires/an, ceci sans en avoir été interpellés chaque année écoulée par l'I.E.A. !

L'UPEX a demandé à l'Institut d'interroger « à froid » les Commissions de Discipline, qualifiées actuellement en cette matière, pour pouvoir, bien avant l'échéance des 3 ans, informer ses membres des sanctions possibles.

L'I.E.A. répondit par l'existence de la séparation des pouvoirs entre son Conseil et les Commissions de Discipline ne permettant pas une telle ingérence interne.

Actuellement nous voilà seulement à quelques semaines de février 2019, échéance fatidique du premier « exercice de l'I.E.A. en matière de formation » où il faut, pour cette fois seulement, un total de 49 heures (45h/3 ans +4h décalage de l'exercice 1/sept 2015, mis en place après les premières élections).

Que va faire l'I.E.A. ?

Quid de l'incidence concernée par les 10 heures/an que certains n'ont pas atteints et sans aucun signal de l'I.E.A. !

Sauf un compteur individuel sur le site, installé tardivement et « à jour » seulement il y a peu.

Quid de la réaction de ceux qui ont fait les efforts économiques et temporels en accord avec cette obligation, si ceux, négligents, ne devraient être rappelés sérieusement aux Règles, à leurs conséquences ?

Une fois encore nous restons vigilants, n'ayant pas eu de messages ou d'informations satisfaisants de notre Institut.

Pour le futur nous tenterons de réunir les forces vives de la Profession pour que l'I.E.A. reste un allié de celle-ci, principalement pour son épanouissement dans le marché qu'on lui connaît.

P.Sorel  
Président.



## Vu sur le web

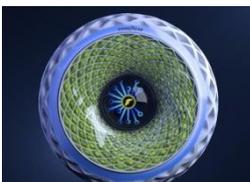


*Prenez la peine de regarder cette vidéo jusqu'au bout et imaginez la complexité de cette machine, tant au niveau de sa conception qu'en terme de programmation. Vous ne verrez désormais plus jamais un vilebrequin de la même façon...*



*Équipée de la technologie LED innovante de Cree®, Valeo PictureBeam Monolithic est le premier système d'éclairage HD automobile complet qui génère un faisceau lumineux non éblouissant, qui permet également de projeter un signal lumineux (informations ou images) sur la chaussée et qui dispose enfin de fonctions feux de croisement et feux de route de haute performance.*

*Sous le contrôle du système électronique de Valeo, chaque pixel peut être individuellement allumé, éteint ou ajusté à volonté selon les besoins du conducteur et l'état de la route.*



*Baptisé Oxygene, le nouveau pneu Goodyear est doté d'une bande de roulement remplie d'une mousse naturelle qui absorbe l'humidité et le CO2 pour se nourrir et rejette de l'oxygène grâce à la photosynthèse. L'idée est de nettoyer l'air ambiant dans ces zones urbaines où les émissions polluantes sont importantes. Le manufacturier prend l'exemple de Paris et sa région qui compte dans les 2,5 millions de véhicules. Si tous étaient équipés de son pneu, Goodyear estime que cela permettrait d'absorber 4.000 tonnes de dioxyde de carbone et de produire 3.000 tonnes d'oxygène par an.*



*Une Bugatti 40, une 57 Graber Cabriolet et une 49 Gangloff étaient abandonnées dans une grange belge (la situation exacte n'a pas été précisée) depuis plus de cinquante ans, aux côtés d'une Citroën Trèfle. Si une telle trouvaille est déjà exceptionnelle, celle-ci l'est encore plus puisque les véhicules n'ont que très peu roulé. Ils avaient été achetés par un sculpteur pour la beauté de leurs lignes. L'homme y puisait son inspiration.*

## Nouveautés

### Lavage des caméras de détection

L'équipementier japonais Clarion a développé un système de lavage multi-caméra pour améliorer la fiabilité de la voiture autonome. Le système évacue automatiquement, par pulvérisation d'air et de liquide, la saleté accumulée sur chacune des caméras afin de garantir leur précision en tant que capteurs externes pour la conduite autonome. La technologie de lavage contrôle les dispositifs d'approvisionnement d'air et de liquide de lavage, ainsi que les électrovannes dans l'ECU (Electronic Control Unit) de la pompe en fonction de la saleté détectée pour chaque caméra. Elle actionne alors le mode de lavage optimal pour chacune d'elles. À l'aide de la fonction de traitement de l'image, chaque caméra détecte la saleté sur la surface de son objectif, puis en informe l'ECU de la pompe. Si le niveau de saleté reçu est supérieur à un seuil prédéfini, l'ECU de la pompe lave la caméra concernée en choisissant le mode optimal. Clarion envisage d'étendre son usage à d'autres capteurs tels que les radars laser (LIDAR).



### Portes intelligentes

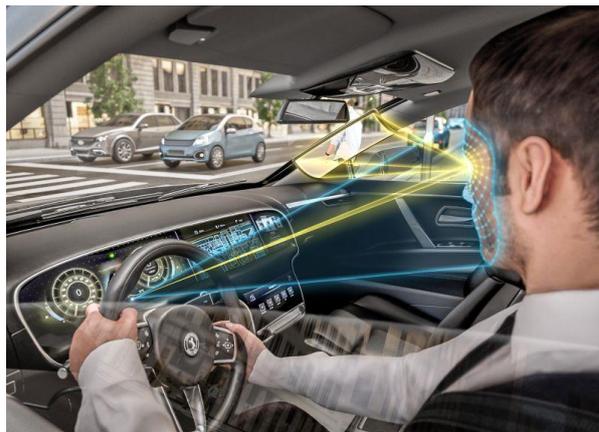


Avec ses solutions intelligentes pour les portes de voiture, la technologie de Continental conjugue sécurité et confort. Des technologies de pointe, comme le système de frein de porte intelligent et la porte autonome intelligente facilitent l'ouverture et la fermeture des portes tout en empêchant leur claquement indésirable. En outre, les fonctions de détection d'obstacle assurent une plus grande sécurité dans le trafic routier et évitent les chocs et les rayures. Le système de porte autonome intelligente se révèle également une fonctionnalité nécessaire pour la conduite autonome. Sur les véhicules sans conducteur, les portes doivent pouvoir s'ouvrir et se fermer, même sans opérateur ou poignée, afin de faire face à différentes situations concrètes et permettre aux passagers

d'entrer et de sortir aisément. La porte autonome intelligente est donc en communication permanente avec le système intégré de détection d'obstacle statique. Si ses capteurs identifient un obstacle immobile, elle s'arrête automatiquement. En mode assistance, le système facilite le maniement de la porte en réduisant l'effort physique nécessaire pour l'ouvrir ou la fermer et en autorisant n'importe quel angle d'ouverture. Lorsque le véhicule est en pente, la porte ne claque plus et la fonction d'assistance permet de l'ouvrir ou de la fermer, sans effort physique supplémentaire. Les enfants et les personnes âgées peuvent donc manœuvrer plus facilement les portes de voiture. Des options comme la vitesse réglable de la porte, la protection anti-claquement et l'amortisseur en fin de course augmentent encore le confort et réduisent l'effort exercé sur les mécanismes des portes et du châssis.

### Montant « A » virtuel

Continental a développé une nouvelle technologie permettant aux conducteurs de voir à travers les montants A du véhicule, identifiés comme des obstacles visuels pour les conducteurs. La société a développé ce qu'elle appelle un montant «virtuel A», qui utilise des caméras pour montrer ce qui est normalement dissimulé par le montant A d'un véhicule. Le système supprime ces angles morts vers l'avant et donne aux conducteurs une meilleure vision de leur environnement. Le système utilise des écrans OLED flexibles montés à l'intérieur du montant A, qui permet de suivre la position de la tête du conducteur à l'aide d'une caméra intérieure montée juste au-dessus du volant. Parallèlement, la caméra SurroundView de Continental, montée à l'extérieur du véhicule, transmet une vidéo en direct de l'environnement externe du véhicule aux écrans OLED intégrés dans les montants A. En suivant les mouvements de la tête du conducteur associés à l'image en direct de l'extérieur, le montant virtuel A offre une perspective dynamique au conducteur, lui offrant une expérience plus réaliste, qui lui donne l'impression de regarder à travers une "fenêtre" étendue plutôt que d'afficher un flux vidéo en direct.



### Quelques chiffres...

- Top 10 des meilleures ventes en 2018

Marque	Nombre
Volkswagen	52.738
Renault	50.213
Peugeot	42.623
BMW	40.057
Mercedes	35.256
Opel	34.420
Audi	28.710
Ford	23.830
Citroën	23.561
Hyundai	21.727



### For Sale: Chevy with Big block

- En 1977, la valeur du contenu électronique d'une voiture représentait 110 \$. En 2003, ce montant s'élevait en 1 510 \$, actuellement, il avoisine les 2 000 \$.
- Au début de ce mois-ci, l'or était à 41,43 dollars le gramme. Si vous savez qu'une 250 GTO pèse 880 kg et qu'en août, un exemplaire a été vendu aux enchères pour 48.405.000 \$, un petit calcul vous apprend que cette Ferrari classique coûte environ 55 \$ le gramme, soit bien plus que l'or.