



L'édito

Voir et être vu... Ce slogan existe depuis la nuit des temps et est régulièrement utilisé dans les campagnes de prévention des agences – devenues régionales – de la sécurité routière. Que de progrès enregistrés depuis l'éclairage à l'acétylène des premiers tacots, assez vite détrôné par l'ampoule électrique et plus tard par le phare à iode. Le phare au xénon vint ensuite équiper les voitures du segment premium et depuis peu, même des citadines peuvent prétendre à être équipées de feux LED, tandis que les phares au laser et les caméras à infrarouge pour vision nocturne commencent timidement leur percée. Mais pour regarder en arrière ? Comme Sœur Anne on a rien vu venir. Après plus d'un siècle de bons et loyaux services, voici que le rétroviseur est en passe de subir sa première révolution. C'est ce qui vous est détaillé dans ce numéro.

La rédaction

L'agenda

NATIONAL

02/02/2019 – 10/03/2019

50 years Buggy – A Belgian Story
Autoworld

22/03/2019 – 14 :00

Assemblée Générale UPEX
Maison de l'Automobile

INTERNATIONAL

7/03/2019 – 17/03/2019

Salon de Genève
Palexpo

14/06/2019 – 15/06/2019

Assemblée Générale F.I.E.A.
Istanbul



Le mot du Président

Lors de la dernière A.G. de l'IEA du 22/2/2019, le point à l'Ordre du Jour « normes pour les Expertises à distance » fut discuté et voté.

Contrairement à ce qui était soutenu, le texte en « 10 points » proposé par l'I.E.A. (voir leur site, rubrique « Règlements ») fut rejeté par plus de la moitié des membres présents votants et une nouvelle proposition sera soumise à une prochaine Assemblée Générale.

L'UPEX, parfaitement d'accord pour un « cadre » aux Expertises à distance, ne pouvait marquer accord sur le document rédigé par l'I.E.A.. car valider leurs 10 points actuels reviendrait à enterrer l'Expertise à distance, ce qui ne peut être le but !!

Voici ci-après le texte explicatif déposé par Assuralia et l'UPEX qui fut projeté avant vote au cours de cette AG :

« En vue d'assurer un contrôle efficace pour le respect de ces modalités, il est nécessaire que ces dernières soient rédigées dans un langage clair pour ne laisser place à aucune interprétation et éviter ainsi les discussions dans la pratique. »

Afin de pouvoir distinguer clairement ce qui peut et ne peut pas faire l'objet d'une expertise à distance, il y a lieu également de convenir de règles claires avec lesquelles les experts sont familiarisés dans leurs activités quotidiennes.

Il convient surtout de se concentrer sur l'aspect sécurité routière.

C'est pourquoi nous reprenons ci-après :

1/ Une explication des raisons pour lesquelles les modalités prévues dans l'avant-projet de loi ne concordent pas avec les aspects ci-dessus,

2/ Une proposition de règles qui répondent, elles, aux conditions posées.

1. Discussion des 10 normes de l'avant-projet de loi

Points 1°, 2° et 3°

Les textes proposés sont trop vagues, car ils contiennent des notions qui ne sont pas définies. Que faut-il entendre par éléments vitaux du véhicule, éléments de sécurité essentiels, ... ?

Puisque l'on vise clairement dans les textes de ces points les situations définies à l'article 23sexies de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules, il est proposé de remplacer ces trois points en tant que tels par un seul point avec un renvoi à l'article 23sexies.

Suite >>>





Le mot du Président, suite

Puisque les experts sont familiarisés avec l'application de l'article 23sexies et qu'il s'agit d'une matière réglementée, l'idéal est de le reprendre dans notre proposition (cf. point 1° de la proposition Assuralia/UPEX ci-dessous).

Ce point permettra de conclure sans équivoque qu'une expertise à distance ne pourra en principe pas être réalisée lorsque le véhicule, à la suite d'un accident, a subi des dégâts au châssis, à la suspension, au dispositif de freinage et à la direction, ainsi que lorsque le véhicule est déclaré en perte totale.

Points 4° et 5°

La description du point 4° peut porter sur de petits sinistres qui permettent une expertise à distance. L'endommagement du circuit électrique d'un rétroviseur, par exemple, pourrait relever d'une situation pour laquelle une expertise à distance est exclue, le fonctionnement défectueux d'un miroir pouvant être considéré comme un élément susceptible de mettre en cause la sécurité.

Cela ne peut être l'objectif poursuivi.

Il est par conséquent proposé de maintenir uniquement le point 5° qui vise davantage les cas graves de perte totale. A défaut d'une définition dans cette loi, le mieux est aussi de renvoyer à l'arrêté royal du 15 mars 1968 dans lequel il est question d'un véhicule qui a subi une perte totale à la suite d'un accident (cf. point 1° de la proposition Assuralia/UPEX ci-dessous).

Point 6°

L'interrogation spécifique au niveau du lien causal ou de l'imputabilité des dommages requiert une expertise qui a lieu dans de nombreux cas lorsque le véhicule n'est plus accessible. C'est par exemple le cas lors d'une expertise judiciaire. Si le véhicule n'est plus accessible, seule une expertise à distance est alors possible. Cette dernière ne peut donc pas être exclue, car dans le cas contraire, il ne sera plus possible de répondre à de telles interrogations, ou certains experts, comme les experts judiciaires, ne pourront plus assumer leurs missions.

C'est pourquoi il est proposé de maintenir ce point à condition d'ajouter qu'on ne peut pas recourir à une expertise à distance si le véhicule endommagé est encore accessible (cf. point 2° de la proposition Assuralia/UPEX ci-dessous).

Points 7° et 8°

Le texte du point 7° vide totalement de sa substance la compétence de l'expert telle que visée à l'article 10/1 de l'avant-projet de loi. La notion de personne intéressée est trop vague, tout comme la notion de « nature du mandat » reprise au point 8°.

D'où la proposition, pour les points 7° et 8°, de laisser uniquement à la mandante la possibilité de déterminer si une expertise sur site est nécessaire (cf. point 3° de la proposition d'Assuralia et de l'UPEX ci-après). La personne intéressée telle que visée au point 7° peut s'adresser à la mandate afin de discuter de la nécessité d'effectuer une expertise sur site. La mandate est également la mieux placée pour juger si, en fonction de la nature du mandat telle que visée au point 8°, une expertise doit être effectuée sur site.

Point 9°

L'importance financière n'est pas un élément valable à prendre en considération en la matière. Le coût des dommages peut varier en fonction de plusieurs paramètres qui ne sont aucunement liés à la manière dont l'expertise doit être effectuée (sur site ou à distance).

Exemple : les dommages peuvent avoir un tout autre impact en termes de coûts en fonction du type, de la marque ou de l'âge du véhicule.

Étant donné que ce point n'est aucunement lié à l'aspect de la sécurité routière, il n'est pas vraiment pertinent.

Suite >>>



Nouveauté



Après de nombreuses années de présence sur des concept-cars, les systèmes de caméras et écrans en remplacement des rétroviseurs extérieurs commencent à être commercialisés. Ces dispositifs sont constitués de deux caméras à la place des rétroviseurs – les excroissances de chaque côté existent donc toujours mais sont fortement réduites en taille – et de deux écrans logés sur les panneaux de portes ou aux extrémités de la planche de bord, un endroit qui changera peu les habitudes des conducteurs. Les avantages de cette solution sont nombreux. La réduction de traînée aérodynamique fait gagner environ 35 km d'autonomie au SUV électrique Audi e-tron. Valeo annonce de son côté une baisse d'émissions de 1,3 g CO₂/km (correspondant à 0,043 l d'essence / 100 km) sur les voitures thermiques. Après traitement, les écrans fournissent une meilleure image qu'un miroir conventionnel dans certaines situations, par exemple de nuit, sous la pluie ou à la lu-

mière directe du soleil où l'éblouissement est atténué. En outre, l'angle de captation des caméras est plus ouvert que celui des rétroviseurs ce qui supprime tout angle mort. Sur le SUV Audi, l'image peut aussi changer selon les conditions de conduite, par exemple avec un champ de vision réduit sur autoroute afin que le conducteur puisse mieux estimer la vitesse des véhicules approchant par l'arrière, qui apparaissent plus gros à l'écran. Le conducteur n'a pas non plus à régler ses rétroviseurs puisque l'image ne dépend que de l'orientation des caméras. Les écrans tactiles lui permettent cependant de choisir la vue la mieux appropriée, par exemple des personnes préfèrent voir plus ou moins le côté du véhicule pour avoir une référence de positionnement de la rétrovision. Le rétroviseur intérieur va probablement subir le même sort - solution à ne pas confondre avec les caméras de recul, qui n'ont qu'une courte portée. Il bénéficiera d'un dispositif anti-éblouissement plus performant que les miroirs, d'une meilleure luminosité à la nuit tombante et d'une vue plus large. Un autre intérêt en sa faveur est la taille de plus en plus souvent réduite de la lunette, la présence de passagers sur la banquette ou d'objets sous le hayon qui limitent la visibilité par le rétroviseur conventionnel, la caméra étant placée à l'extrémité arrière du véhicule. Par ailleurs, la forme de carrosserie pourrait être plus aérodynamique sans la contrainte de rétrovision.

Conseil de saison

Une bonne vision au volant ne se résume pas à la qualité de l'éclairage de votre véhicule. L'efficacité des essuie-glaces a également son importance ainsi que la vue à travers les vitres. Qu'on aime ou pas conduire en conditions hivernales, mieux vaut dans tous les cas préparer ses trajets pour éviter les mauvaises surprises. En effet, rouler lorsqu'il neige ou qu'il gèle vous oblige à quelques précautions supplémentaires, sanctionnées si elles ne sont pas respectées. Voici quatre amendes facilement évitables en hiver :



1. Il est obligatoire que le pare-brise, les vitres latérales avant et la lunette arrière soient entièrement dégagées, avant de vous engager sur la voie publique. Dans le cas contraire, l'amende se chiffre à 116 € (infraction du second degré).
2. Avant de démarrer, il faut bien sûr dégager la neige accumulée sur les vitres, mais aussi sur le toit du véhicule. Ceci, afin d'éviter qu'elle ne se détache en roulant, et ne vienne gêner la visibilité des véhicules suivants. En outre, avec la vitesse, le poids de ces plaques de neige gelée peut constituer un vrai danger. L'amende se monte à 116 €.
3. N'oubliez pas non plus de dégager vos phares de la neige amoncelée. Une situation où des feux dont l'efficacité est réduite par une obstruction est passible d'une amende de 58 €.
4. Enfin, tant que vous en êtes en train de déneiger, n'oubliez pas de passer sur votre plaque d'immatriculation. Si elle est illisible, c'est 116 € également.

Fiat lux et facta est lux...

Reconnaissable avec son petit chapeau gris et son culot, l'ampoule halogène est la plus répandue, la moins coûteuse et la moins chère à fabriquer. Techniquement, l'ampoule halogène se compose d'un filament en tungstène enfermé dans une enveloppe en verre pour éviter une dégradation trop rapide. Ce verre est rempli d'un gaz (brome et iode). On y fait circuler un courant électrique qui chauffe (température de fusion du tungstène : 3 410°C) le filament, provoquant son illumination (portée de 150 mètres). Malheureusement, à force de trop chauffer, le filament finit par céder. Ceci étant dit, la durée de vie d'une ampoule halogène atteint facilement les 2 000 heures.



Le phare au xénon se caractérise par une lumière bleutée. Son intensité est de 3 200 lumens contre 1 600 lumens pour l'halogène. Un phare au xénon est constitué de deux électrodes enfermées dans une cage de verre contenant du gaz xénon. Lorsqu'un courant électrique (25 000 volts) passe entre les deux électrodes, un arc électrique se forme, diffusant une lumière blanche. Particularité, l'arc électrique se maintient grâce à une tension alternative de 85 volts. À cause de cette lumière vive pour les conducteurs

venant en face, les phares au xénon (portée de 220 mètres) sont dotés d'un correcteur de hauteur ainsi que d'un système de nettoyage du bloc optique. Les phares au xénon durent plus longtemps et éclairent mieux que des halogènes. En revanche, ils sont très chers à cause de la rareté du xénon.



Le phare LED (Light Emitting Diode ou diodes électroluminescentes), c'est le phare qui équipe la plupart des voitures modernes, puisqu'il est notamment utilisé pour les phares de jour devenus obligatoires. À l'origine, cette technologie était uniquement destinée aux feux arrière et aux clignotants, en raison de leur allumage ultrarapide (entre 2 et 15 millisecondes) et de la possibilité offerte aux designers d'imaginer de nouveaux design pour les phares. C'est même devenu une signature du fabricant. Deux autres qualités

qualifient les feux à LED : leur faible consommation électrique (40 watts sur feux de croisement et 10 watts contre 21 watts pour un simple clignotant) et une durée de vie équivalente à celle de la voiture.



Par rapport à un phare LED dont la portée est de 300 mètres, le phare laser atteint les 600 mètres et sa luminosité est 1 000 fois plus grande. Sans oublier l'encombrement qui donne la possibilité de se passer de blocs optiques traditionnels et d'intégrer les diodes laser où l'on veut sur le capot de la voiture. Pour l'instant, hormis la BMW i8 et l'Audi R8 qui roulent avec des feux laser, les autres constructeurs automobiles n'ont pas sauté le pas.



Audi travaille sur le Matrix Laser. Ici, la diode laser fait la taille de deux timbres-poste avec des centaines de milliers de micromiroirs dont les côtés ne mesurent que quelques centièmes de millimètre. Sous l'effet des champs électrostatiques, chaque micromiroir peut s'incliner jusqu'à 5 000 fois par seconde. La lumière est projetée sur la route, en fonction de la position de miroirs individuels. On pourra par exemple projeter des flèches au sol pour indiquer la bonne voie à prendre ou même un passage piéton avec des traces de pas pour signaler à la personne qui veut traverser que cela est possible sans danger. Mais cette technologie

de Matrix Laser n'est pas prévue avant une bonne dizaine d'années sur nos voitures de série.



Dans son laboratoire dédié à l'éclairage, Audi développe le phare Matrix OLED (Organic Light Emitting Diode). Le Matrix OLED, contrairement au LED constitué de cristaux semi-conducteurs, est une source lumineuse plate. Tout comme les phares laser, les OLED permettent un éclairage de forme réduite de l'ordre de quelques millimètres. La lumière diffusée est homogène et ne nécessite pas de réflecteurs. En outre, les OLED chauffent très peu et se passent ainsi de système de refroidissement. Un autre avantage

des OLED : Ils peuvent être subdivisés en petits segments sur lesquels on fait varier la luminosité. Avec cette future technologie, installée notamment sur les feux arrière, Audi envisage de rendre l'éclairage interactif, voire ludique. Par exemple pour avertir le conducteur qui suit qu'il y a un ralentissement ou un virage serré. Tout sera presque possible avec ces phares OLED qui n'arriveront pas tout de suite sur le marché.