



L'édito

Le recours au système d'assistance de conduite, fréquent chez les conducteurs de véhicules électriques, entraîne un excès de confiance dans le système et un manque de réaction dans des situations à risque. C'est ce qui ressort d'une étude suisse qui va à l'encontre de la philosophie des assureurs qui récompensent leurs clients qui disposent de plusieurs systèmes d'aide à la sécurité sur leur voiture. Cette étude met également en lumière l'augmentation de la fréquence des sinistres des véhicules électriques de haut de gamme par rapport à leur homologues thermiques, simplement parce que leurs conducteurs n'ont pas appris à les dompter. Ces risques représentent de véritables défis pour les assureurs, d'autant plus lorsqu'on considère que les batteries des véhicules électriques sont extrêmement inflammables et provoquent ainsi plus de dommages, certains constructeurs exigeant même le remplacement des batteries après un choc important, après le déploiement des airbags par exemple.

L'agenda

NATIONAL

14/09/2019 – 01/12/2019

Zagato 100 years
Autoworld - Bruxelles

18/10/2019 14:00

Assemblée Générale UPEX
Hôtel Weinebrugge - Bruges

15/11/2019 – 17/11/2019

Interclassics
Brussels Expo - Bruxelles



Le mot du Président

Comme prévu l'UPEX, avec l'aide d'un Avocat spécialisé, a étudié le GDPR ou RGPD, pour donner aux membres une approche structurée et pertinente de l'impact de cette nouvelle réglementation dans nos activités.

Depuis le 25 mai 2018, les bureaux d'Expertises doivent être en règle avec cette réglementation. Un Vade-Mecum reprenant les 12 étapes nécessaires sera disponible sur notre site (partie privative) ainsi que divers documents explicatifs des différents points, propositions de formulaires et documents types, etc...

Il faut garder à l'esprit que ce qui est visé concerne la collecte/la conservation de données à caractères personnel de personnes physiques dans le cadre de votre profession d'Expert en Automobiles.

Les étapes :

1. Les données personnelles traitées par votre bureau d'expertise et leurs modalités de conservation
2. Les traitements licites
3. Les données sensibles
4. La manière de solliciter le consentement
5. La sécurité de votre système informatique
6. La désignation d'un délégué à la protection des données (DPO)
7. La conduite d'une analyse d'impact préalable relative à la protection des données (AIPD)
8. La tenue d'un registre des activités de traitement des données
9. La mise en place d'une politique de protection de la vie privée
10. Les relations avec les sous-traitants
11. Les droits des personnes concernées
12. La communication obligatoire des violations de données

Bon travail,

P. Sorel, Président

Echos de l' I.E.A.

La newsletter de l'IEA du 11 septembre 2019 adressée par mail à tous ses membres est particulièrement à signaler pour sa nouvelle mouture élargie et clairement documentée qui traite de façon précise et détaillée de nombreux sujets dont :

« L'exercice illégal de la profession d'experts en automobiles »

« La formation en expertise judiciaire »,

« Le quota des formations »,

« La facturation des cotisations »,

Nous ne pouvons que louer le souci d'information en « live » de cette parution qui augure bien de l'avenir de notre institution.



Echos du National

L'Assemblée Générale de l'UPEX se tiendra le 18 octobre à 14h à l'Hôtel Weinebrugge, Leikendreef, 1 8200 - Bruges ;
A 15:30, une formation (Turbo's Hoet) de 2h validée IEA721 traitera de :
« Historique et Evolution des Turbos », voir le détail des sujets développés sur le site de l'UPEX ;
A 19:00, se déroulera le « Banquet National Annuel ».

Depuis le 14 septembre 2019, le module automatisé intégré E-payment (Stripe) de notre site, autorisant le paiement par Visa - Mastercard - American Express - Bancontact a été adapté pour être en conformité avec les normes européennes de « méthodes d'authentification forte du client » (sécurisation-authentification à deux facteurs) soit, au cours de la procédure de paiement, à être invité à utiliser votre « digipass » par le biais de votre organisme bancaire ou de crédit.
(Le paiement traditionnel par virement reste toujours possible.)

Vu sur le web



Les opérateurs de trottinettes partagées l'ont constaté : mettre à charger toutes ces trottinettes a un coût en personnel non négligeable. Le Kick scooter T60 de Segway devrait donc les intéresser au plus haut point puisqu'il est doté d'un mode semi-autonome qui lui permet de se rendre tout seul vers la station de charge la plus proche. Le T60 sera lancé début 2020 à un coût unitaire d'environ 1.400\$, soit 3 à 4 fois plus cher que les trottinettes actuelles, d'autant que la durée d'exploitation de ces engins n'excède pas... 2 à 3 mois ! La rentabilité est donc loin d'être assurée...



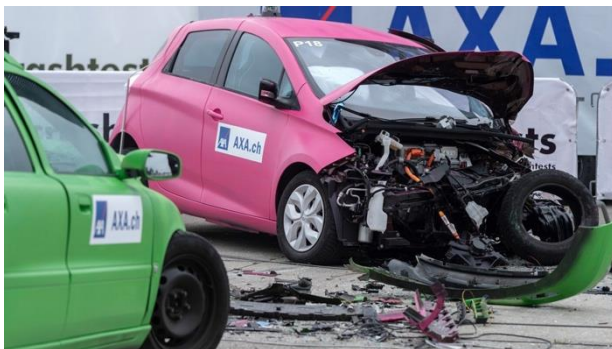
Tesla a entamé en Californie les séances de test de son futur camion qu'il avait présenté il y a deux ans. L'autonomie du tracteur en conditions réelles rencontrerait les attentes des ingénieurs... voire même les dépasserait ! En fonction de la batterie retenue, l'autonomie annoncée varie de 480 à 800 kilomètres. Le camion a été contrôlé dans le Donner Pass, un col à plus de 2.100 mètres d'altitude, tractant des blocs de béton (à usage de test uniquement) pour une masse totale de 34 tonnes. De quoi vérifier l'absence de chauffe du moteur et de la batterie même dans ces conditions difficiles.



Vendu à partir de l'année prochaine en Chine et en 2021 chez nous, le Byton M-Byte 100% électrique sera disponible en versions 2 roues motrices (un seul moteur de 272 ch) ou 4 roues motrices (deux moteurs pour un total de 408 ch) dont l'autonomie sera respectivement de 360 et 435 km (selon les normes WLTP). Développé en seulement deux ans, le M-Byte dispose d'un très impressionnant écran de 48 pouces (une première dans une voiture !) qui court tout le long de son tableau de bord. Vendu à partir de 45.000 € HTVA, ce SUV aurait selon son constructeur, passé le crash test Euro NCAP avec tous les honneurs

Actualités

Crash tests suisses



Inquiet face à une recrudescence d'accidents chez ses clients suisses, Axa a rouvert tous les sinistres enregistrés entre 2014 et 2018 et constaté qu'en troquant leur vieille thermique contre des Tesla, les assurés avaient tendance à prendre du malus. Un chiffre impressionnant : les conducteurs de SUV et de berlines de luxe électriques ont 40% d'accidents de plus que les équivalents thermiques. Alors même qu'à peine 1% du parc automobile de la Suisse se branche au lieu d'aller à la pompe. Autre surprise, les plus petits modèles électriques ont 10% d'accidents en moins que les citadines à essence. Pour trouver les causes, Axa Suisse a procédé à des crash tests cet été. Les conclusions ne laissent pas de mystère : la réponse se trouve sous la pédale. En effet, l'accélération maximale pour un véhicule

électrique est directement disponible, alors que pour les moteurs à combustion, même très puissants, il faut un moment avant de l'atteindre. Le crash test démontre aussi le rôle des assistances de conduite auxquelles certains conducteurs se fient un peu trop, au détriment de leur propre vigilance. La tendance en Europe à acheter ces véhicules laisse l'assureur pensif. Puisqu'un automobiliste suisse sur trois envisage de passer à l'électrique (voire un sur deux pour les moins de 25 ans), Axa pourrait à l'avenir exiger une formation préalable. À moins d'augmenter simplement le coût de ses polices ? Pour le moment, Axa se veut rassurant et compte ne prendre des mesures que dès qu'elle sera certaine que ces tendances sont significatives. Notons qu'au contraire, l'assureur propose aujourd'hui en France des prix plus intéressants pour les véhicules électriques (jusqu'à 30% moins cher). La raison ? Ayant encore une faible autonomie, les conducteurs conduisent moins longtemps et moins vite.

Le Groove Glove

La police belge va se munir du Groove Glove, un appareil qui peut être utilisé pour scanner des pneus. Il est rapide, précis et capable de numériser et d'évaluer tout type de pneu. Le contrôle peut se faire à un endroit fixe, mais également lors de contrôles sur route. Il suffit de passer sur le scanner et en quelques secondes, vous connaissez le résultat : vous pouvez rouler ou vous devez payer 116 euros et laisser votre véhicule sur place.

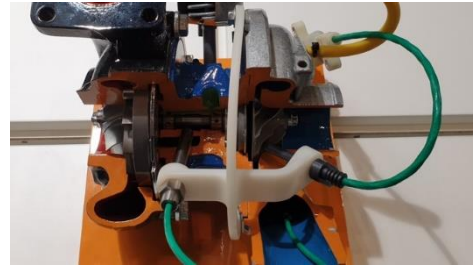


Big Brother veille sur vous

Selon le système actuel, il est assez simple de prélever la taxe de mise en circulation et la taxe de circulation. Mais si l'on bascule vers une fiscalité davantage orientée vers l'usage de son véhicule, comment déterminer le nombre de kilomètres couverts, les zones fréquentées (dans les villes, sur l'autoroute, zones environnementales ?), les heures durant lesquelles le véhicule est utilisé (pendant les heures de pointe ?), etc. Depuis le 1er avril 2018, tous les nouveaux modèles vendus sur le sol européen doivent être équipés d'un système d'appel automatique d'urgence (dit « e-call »). Chaque nouvelle voiture est dès lors équipée d'une carte SIM intégrée capable de communiquer avec l'extérieur sa position géographique et son temps d'utilisation, etc.). Bref, tout ce qu'il faut pour permettre aux autorités de baser la fiscalité automobile de demain sur l'usage plutôt que sur la simple possession d'un véhicule. D'autant plus que l'installation d'un tel boîtier, sur des véhicules plus anciens, ne serait pas trop onéreux ni compliqué.

Compte-tours pour turbo

La mesure du régime de rotation des turbocompresseurs n'est encore pas répandue sur les voitures de série alors qu'elle permettrait d'améliorer la suralimentation et les performances du moteur dans différents cas d'usage. Grâce aux informations d'un capteur à l'admission, un actionneur agissant sur une soupape de décharge ou sur l'incidence des aubes d'entrée de turbine des versions à géométrie variable régule la pression de suralimentation. Les autres données sont déterminées de façon indirecte selon les conditions momentanées de fonctionnement – régime, charge, température des gaz, etc. – si bien que les constructeurs doivent prévoir une marge de sécurité avec les limites mécaniques du turbo. Le contrôle plus précis du régime permettrait une augmentation de puissance lors de phases transitoires. La mesure du régime pourrait aussi permettre de supprimer le débitmètre, la masse d'air pouvant alors être calculée. Le régime peut être mesuré avec un capteur sur l'axe du turbo ou sur les ailettes du compresseur. Ce capteur doit mesurer des régimes dépassant parfois les 300 000 tr/min tout en supportant une température élevée et de fortes vibrations. Cette technique n'a pas encore vraiment convaincu les constructeurs et les applications sur voitures de série sont encore rares, excepté par exemple sur les deux turbos du V8 TDI Audi de 2010.



En bref...

- Depuis le 1er juillet 2019 en Europe, les nouveaux modèles de voitures électriques doivent être équipés d'un AVAS (Acoustic Vehicle Alert System) qui est un signal sonore pour alerter les piétons.

A l'heure où vous lirez ces lignes le salon de Francfort aura refermé ses portes. Voici quelques nouveautés qu'on a pu y découvrir :

- Mercedes : moteur avec déphaseurs électromagnétiques.
- ZF : 4ème génération de sa transmission automatique à 8 rapports 8HP
- Schaeffler : arbres à cames et vilebrequin sur roulements.
- Tenneco : système électrique Tigers de récupération d'énergie à l'échappement après turbocompresseur.
- Delphi Technologies : DiFlex, un calculateur d'injection configurable qui s'adresse à la fois aux moteurs à allumage commandé et à allumage par compression, tant pour les voitures que pour les poids lourds.
- Saint-Jean Industries : triangle de suspension en Cobapress pour l'Alpine A110 (2,1 kg)
- Continental : roue intégrant une pompe de conservation de pression fonctionnant avec la force centrifuge et le programme ContiSense capable de mesurer température et usures locales d'un pneu grâce à un caoutchouc conducteur d'électricité.
- MinebeaMitsumi : le plus petit roulement à billes commercialisé au monde, d'un diamètre de 1,5 mm.
- Denso : verre intégrant une couche en particules de carbone épaisse de 5 µ permettant un dégivrage rapide tout en conservant sa transparence.