



## L'édito



Les plus anciens d'entre nous se souviennent du « carnet d'immatriculation » ou du « inschrijvingsboekje, appelé aussi communément « het boekse ». Il s'agissait d'un véritable carnet qui a été remplacé plus tard par la carte grise et ensuite par la carte rose avant de devenir jaune, de format A4, puis à deux volets et de changer de nom en « certificat d'immatriculation ». Lorsqu'on était admis à circuler après le passage au contrôle technique, on recevait une carte verte, perforée éventuellement en regard du code de l'organe qui fallait surveiller, ou alors on était sanctionné d'une carte rouge, comme au football.

Le seul document qui n'ait pas évolué est la carte verte d'assurances. Ce document s'appellera à partir du 1<sup>er</sup> juillet « carte internationale d'assurance automobile » et sera désormais imprimé en noir et blanc. A terme, le secteur compte digitaliser cette carte.

Autre nouveauté, la plaque Z change et donne naissance à d'autres plaques commerciales, comme vous le lirez dans le présent numéro.

La rédaction

## L'agenda

### NATIONAL

01/07/2020 – 30/08/2020

Expo 70 ans de la Porsche 356  
Autoworld

30/08/2020

Grand Prix de Formule 1  
Spa-Francorchamps

**Sans public**

16/10/2020

Assemblée générale de l'UPEX

**Elections reportées**



## Le mot du Président

Chers Confrères,

Vous avez tous été tenus au courant du développement de « Claims 360 » mis au point par Informex et qui le présente en Régionale de l'UPEX lors de formations spécifiques.

Cette plate-forme de communications et de calculs permet pour les ayants-droits l'accès aux éléments du dossier qui leurs sont réservés. Bref il s'agit du « dossier unique ».

Fixé avant l'émergence du « Covid-19 », le coût supplémentaire par dossier pour ce service est actuellement gratuit jusqu'au 31 décembre 2020, pandémie oblige.

A partir de janvier 2021, ce coût/dossier pour ce nouveau service sera intégré dans le « forfait global par dossier ».

En pratique donc, qu'on utilise « claims 360 » ou pas, on payera son prix.

Ces précisions vous permettent de décider de son utilisation en rappelant que, si vous faites choix de son usage, il concernera alors, par Bureau, tous vos dossiers pour toutes les Compagnies !

Veillez aux adaptations nécessaires à votre programme de gestion .....

Bonnes réflexions.

Passez au mieux un agréable été et prenez bien soin de vous et de votre entourage.

P. Sorel, Président

## Echos du national

- Sauf le Comité de Gestion du 13 mars, le "confinement" n'a pas permis la tenue des Conseils de Direction de Mars, Avril, Mai; afin de faire le bilan UPEX de cette période et préparer l'après-vacances (juillet-Août) en Septembre (CD du 11/9), un Conseil de Direction "restreint" s'est tenu le 19 juin réunissant les membres du Comité de Gestion et les Présidents (ou Secrétaire quand empêché) des Régionales.

- L'UPEX et A. Adriaens (Commission Formation) s'organisent pour prévoir jusqu'en février 2021 le meilleur calendrier possible "formations continues validées IEA" calibrées "recommandations et autorisations gouvernementales".

## Echos de la F.I.E.A.

Le nouveau site de la FIEA est en ligne : [www.fiea.org](http://www.fiea.org)



## Vu sur le web

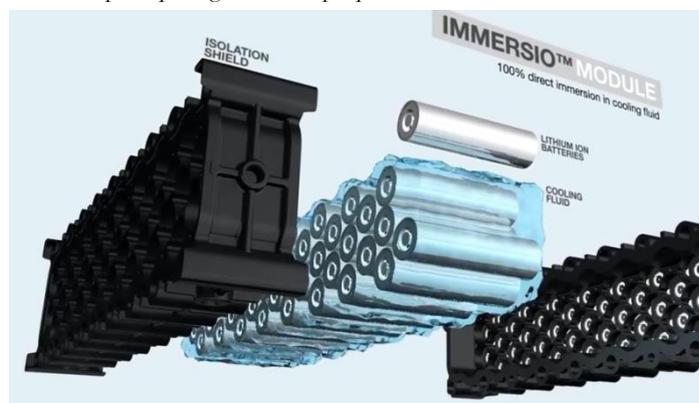


Commercialisée dans les prochains mois, la Honda Jazz e:HEV mettra l'accent sur la sécurité de ses passagers avec pas moins de 10 airbags de série ! Parmi ceux-ci, on peut retrouver un coussin gonflable central à la disposition inédite. Placé dans la partie haute du siège conducteur, celui-ci se déploie pour éviter que les deux passagers ne se heurtent en cas de collision. Cet airbag fonctionne de concert avec les prétensionneurs de ceintures de sécurité et Honda annonce également que l'accoudoir central a pris de la hauteur pour éviter les mouvements latéraux.

## Actualités

### Batteries à cellules immergées

Mis à part le système de refroidissement des batteries par air, notamment choisi par Renault, Nissan ou les premières Kia électriques, qui offre l'avantage d'être relativement léger et peu onéreux, l'architecture la plus courante dans les packs de batterie est un refroidissement par liquide grâce à une plaque en contact avec la face inférieure des cellules et dotée de canalisations. L'inconvénient de



cette architecture est que le refroidissement n'est pas homogène, puisqu'elle est réalisée sur une seule face. En outre, il est difficile de refroidir la face supérieure des cellules en raison de la présence des connexions électriques et des capteurs. Il existe cependant une exception : la batterie de la Tesla Model 3 qui est refroidie par des tubes serpentant entre les rangées de cellules cylindriques. Si cette solution offre la plus grande part de surface refroidie, cette dernière est loin d'être complète et des points chauds sont toujours possibles. Par ailleurs, une cellule défectueuse peut toujours communiquer sa chaleur à ses voisines et amplifier le risque d'une dégradation. Pour assurer un refroidissement parfaitement homogène des cellules, leur immersion dans un liquide sans conductivité électrique est actuellement la solution retenue en compétition, notamment en Formule E. Une première commercialisation de cette technologie sur véhicule routier est en cours, sur la McLaren Speedtail. Le fluide recouvre entièrement chaque cellule et la chaleur est ensuite évacuée dans un échangeur extérieur grâce à un circulateur. Le refroidissement par cellules immergées est également un sujet important de développement des prochains datacenters qui ont été identifiés comme étant la 4ème source de consommation d'électricité de la planète.

tion, notamment en Formule E. Une première commercialisation de cette technologie sur véhicule routier est en cours, sur la McLaren Speedtail. Le fluide recouvre entièrement chaque cellule et la chaleur est ensuite évacuée dans un échangeur extérieur grâce à un circulateur. Le refroidissement par cellules immergées est également un sujet important de développement des prochains datacenters qui ont été identifiés comme étant la 4ème source de consommation d'électricité de la planète.

### Le robot Greenmot

Les challenges en matière de consommation et d'émissions de polluants se sont accentués au cours des dernières années avec un élargissement des conditions d'essais. Les cycles de roulage se sont ainsi complexifiés et il est devenu nécessaire d'évaluer la robustesse des solutions. Pour se faire, le robot GREENMOT offre la possibilité de paramétrer le style de conduite tout en permettant une extrême répétabilité dans le suivi des cycles de roulage. Ce robot permet en outre de répéter les cycles de roulages WLTC, de paramétrer un type de conduite « humaine » (sport, confort...) et de s'adapter à une boîte de vitesses manuelle ou automatique.



### Réforme des plaques commerciales

A partir du 1<sup>er</sup> octobre les plaques commerciales se diviseront en trois catégories :

- la plaque « essai » de la forme **Y-AAA-123**
- la plaque « marchand » de la forme **Z-AAA-123**
- la plaque « professionnelle » de la forme **V-AAA-123**

Note : la première lettre A est remplacée par M ou S suivant qu'il s'agit d'une plaque pour moto ou cyclomoteur

- la plaque Y n'est attribuée qu'à des constructeurs, à des assembleurs ou à des organisateurs de tests de véhicules autonomes ;
- la plaque Z est réservée aux négociants qui vendent au moins 12 véhicules par an et ne peut être appliquée que sur des véhicules dont ils sont propriétaires. Un client dont le véhicule est à l'atelier peut rouler avec la plaque Z si elle est apposée sur un véhicule du garage uniquement et ce pendant 7 jours au maximum. Le client doit être en possession de son propre certificat d'immatriculation et d'un contrat de location dont le modèle est défini par arrêté royal.
- La plaque V remplace l'ancienne plaque ZZ. Elle est réservée aux carrossiers et aux réparateurs (donc pas aux négociants) et est limitée à 5 journées non consécutives par an. Elle nécessite une immatriculation provisoire du véhicule.

Nouveauté : la plaque « nationale » de la forme **UA-AAA-123** est disponible pour les personnes qui ne peuvent pas utiliser une plaque commerciale, comme les particuliers par exemple ; celle-ci sera liée à un véhicule déterminé en vue d'effectuer sur le territoire belge, durant une période de 20 jours calendriers consécutifs, les formalités suivantes : la livraison de ce véhicule, la présentation du véhicule en vue de l'obtention d'une homologation individuelle ou la présentation du véhicule auprès d'un organisme chargé du contrôle technique des véhicules en circulation. Cette plaque nationale ne peut être délivrée à un même titulaire qu'une seule fois par an et par véhicule.

### Quelques chiffres...

- Lancé en 1995 par Bosch et Daimler-Benz pour la Classe S, l'ESP fête cette année ses 25 ans. Rien qu'au sein de l'Union européenne, le système électronique de stabilité a permis de sauver près de 15 000 vies. A ce jour plus de 250 millions d'ESP ont été produits. Impossible d'imaginer aujourd'hui une voiture sans cet ange gardien électronique à bord. Actuellement, 82 % des véhicules neufs dans le monde sont équipés de l'ESP. En 2017, ce chiffre s'élevait à 64 %.
- Selon les chiffres publiés par FEBIAC, seules 5.297 immatriculations ont été enregistrées en avril dernier. À titre de comparaison, on en avait recensé 53.498 à la même époque l'année dernière, ce qui représente une chute de 90,1%.
- Une chose est sûre, le conducteur de Tesla roule vraiment beaucoup ! En effet, une Tesla parcourt en moyenne en Belgique, 27.662 km par an. Les Volvo roulent en moyenne 22.425 km par an. Audi est sur la troisième marche du podium, avec 21.390 km annuels, avant donc Mercedes et BMW.
- Car-Pass vient de publier quelques chiffres étonnants sur l'année 2019. Le tableau ci-dessous donne le hit-parade des plus grosses fraudes révélées. Ce qui fait indirectement la publicité de Mercedes qui détient 3 cas d'importants kilométrages avérés sur 10.

	Marque	Modèle	année	Avant dernier kilométrage	Dernier Kilométrage	Différence
1	Mercedes	250D	1989	749.253	228.372	520.881
2	Iveco	Daily	2008	534.734	126.820	407.914
3	Porsche	Cayenne	2010	501.007	114.579	386.428
4	Audi	80	1988	470.620	138.236	332.384
5	Volkswagen	Caddy	2015	456.325	140.206	316.119
6	BMW	320d	2004	571.478	260.312	311.166
7	Iveco	Daily	2008	391.530	83.981	307.549
8	Mercedes	G270D	2006	402.501	96.744	305.757
9	Fiat	Ulysse	1999	359.690	60.839	268.851
10	Mercedes	E220D	2014	473.541	176.600	296.941

- Les voitures homologuées pour un usage sur route les plus rapides du moment :

1. Bugatti Chiron Super Sport 300+ : 490 km/h
2. Koenigsegg Agera RS : 457 km/h
3. McLaren Speedtail : 403 km/h



La quarantaine est bientôt terminée, je vais pouvoir redémarrer la voiture