

## L'édito

Pendant des années, l'UPEX-INFO », fut le « vénérable » organe d'informations « artisanal » constitué d'articles de multiples revues spécialisées compilés par le cabinet de lecture de la Commission « Communication » puis photocopiés, brochés et adressés à chaque membre par envoi « postal ».

\*

*« La commission Communication de l'UPEX est heureuse de vous présenter le premier numéro de la Newsletter qui remplacera désormais l'UPEX-INFO.*

*Vous y trouverez régulièrement l'actualité de notre profession et tout ce qui fait la vie de notre Union professionnelle.*

*Ces newsletters seront conservées pendant un an sur la page d'accueil de notre site.*

*Certains articles seront référencés par leur URL et il suffira de cliquer sur le lien pour y accéder. Cependant rien ne garantit la validité de ces liens dans le temps. Il vous est donc conseillé de sauvegarder les sujets qui vous intéressent. »*

*Cette Newsletter est votre newsletter : n'hésitez pas à alimenter la Rédaction en envoyant vos articles ou tout bon conseil d'expert à l'adresse suivante : [upexinfo@upex.org](mailto:upexinfo@upex.org)*

*Nous vous souhaitons bonne lecture ! »*

\*

C'est ainsi, en janvier 2012, que débutait l'Éditorial de la première « Newsletter-Upex Info », version digitale limitée à 2 pages, qui évoluera remarquablement sous la rédaction dynamique de notre confrère Emeric Rezsóházy ;

Elle bénéficiera des avancées technologiques en matière d'édition, de transmission, de supports numériques vidéo & son; le site de l'UPEX, repensé et modernisé, en permettra la mémorisation et l'organisation en bibliothèques référencées ;

Son format et sa présentation ont donc bien évolués au cours des quelques 97 numéros proposés depuis 2012 ; l'année 2023 verra sa **centième** édition !

Cette Newsletter est, plus que toujours, votre newsletter !

N'hésitez pas à alimenter la Rédaction en envoyant vos articles ou tout bon conseil d'expert à l'adresse suivante : [media@upex.org](mailto:media@upex.org)

Et toujours : bonne lecture.

\*

À l'année prochaine !

Avec nos meilleurs vœux.

La rédaction



## Le mot du Président

Chères Consœurs,  
Chers Confrères,

2022 se termine !!!! Ce fut une année encore pleine d'imprévus dont une crise économique d'importance.

En suite à [mon précédent « Mot du Président »](#), je souhaite faire référence à celui rédigé en avril 2019 par feu le Président Patrick Sorel autour de l'article 4 de notre Loi : [c'est l'Expert qui définit le montant du dommage subi suite accident.](#)

Dans les semaines à venir, nous serons certainement fortement sollicités par le monde de la réparation pour réviser les taux horaires de façon significative.

Il ne faut évidemment pas nier l'impact de cette crise sur les coûts d'exploitation et de main d'œuvre et un ajustement sera sans doute nécessaire.

Cependant, il nous appartient qu'il reste en adéquation avec ce contexte économique et le marché de la réparation.

Face à cette modification annoncée, souvent déjà appliquée, des taux horaires et de l'augmentation non négligeable du prix des pièces, il est indéniablement important d'insister sur la plus-value d'une expertise qualitative et sur la mise en avant des nouvelles techniques de réparation.

2023 engendrera des changements, sources de nouveaux challenges. Nous devons tous y consacrer toutes nos attentions et réactivités.

Enfin, les Administrateurs du Conseil de Direction de l'UPEX se joignent à moi pour vous souhaiter une excellente fête de fin d'année et vous adresser tous nos meilleurs vœux professionnels et familiaux pour conquérir 2023.

JL. Prieur  
Président





- **Les chaussées à voie centrale seront plus régulières: comment ça fonctionne?**

Depuis le 1<sup>er</sup> octobre, les autorités ont la possibilité de créer des chaussées à voie centrale. Un arrêté royal signé le 30 juillet 2022 par le ministre de la Mobilité Georges Gilkinet est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre.

Dès lors qu'une chaussée n'est pas assez large pour y aménager une piste cyclable dans chaque sens et que l'aménagement s'y prête, la chaussée à voie centrale réservera une bande unique pour les véhicules motorisés en voie centrale.

Le fonctionnement en détail :

De part et d'autre, un espace sécurisé sera réservé aux cyclistes. Sur une chaussée dite "à voie centrale", les automobilistes doivent circuler sur la partie centrale, à une vitesse adaptée. Ils peuvent déborder sur la bande latérale pour croiser ou dépasser, mais sans mettre les piétons et cyclistes qui y circulent en danger.

Ce dispositif existe déjà à l'étranger, notamment aux Pays-Bas.

*"La chaussée à voie centrale permettra de consacrer une place plus importante aux cyclistes lorsque le contexte s'y prête. Il y a encore trop de victimes d'accident de la route parmi elles et eux. Il est essentiel pour moi d'agir pour améliorer leur sécurité sur la route en leur offrant un espace suffisant et réservé",* commente le ministre dans une réaction envoyée à Belga.

*"Des tests pilotes avaient déjà été réalisés dans certaines communes (comme à Walhain), mais pour aller plus loin, il fallait une modification du Code de la route",* ajoute le ministre wallon de la Mobilité Philippe Henry.

*"Les études en France montrent qu'il y a un réel effet de diminution des vitesses et une sécurisation plus importante des cyclistes lors des dépassements."*

*(Source : RTL Info 17/09/2022)*

---

- **"Les camionneurs ne se gênent pas pour effectuer des dépassements là où c'est interdit !" que dit la loi ? Des contrôles sont-ils réalisés ?**

*"La E411 est remplie de panneaux qui interdisent aux camions tout dépassement de 6h à 19h. Pourtant, ces panneaux sont massivement ignorés par les camionneurs qui ne se gênent pas pour effectuer des dépassements sur des portions de route où il n'y a que deux bandes",* indique un usager.

Pour bien comprendre, il convient de relire la législation en vigueur.

Jusqu'en 2018, le Code de la route indiquait qu'aucun camion ne pouvait dépasser hors agglomération sauf quand il circule sur des voies à 3 bandes de circulation ou plus. *"Le dépassement par la gauche d'un véhicule attelé, d'un véhicule à moteur à deux roues ou d'un véhicule à plus de deux roues est interdit"* (point 7 de l'article 17.2 du Code de la route).

Trois ans après, quel bilan peut-on tirer?

Pour M. Reul, secrétaire général de l'Union professionnelle du transport et de la logistique (UPTR), c'est *"la fin d'une mesure d'une stupidité sans nom. On est retourné à la logique du Code de la route. Par principe, ce qui n'est pas interdit est autorisé"*.





Le problème, cette mesure entraine en contradiction avec la législation des autres pays d'Europe.

Car partout ailleurs, c'est l'inverse qui prévaut. Les camions sont autorisés à dépasser partout sauf lorsque des panneaux d'interdiction sont placés. Cela engendrerait donc de la confusion pour les chauffeurs poids lourds, surtout pour les conducteurs étrangers. *"Plus d'un tiers des chauffeurs de camion impliqués dans un accident corporel en Wallonie sont de nationalité étrangère"*, rappelle l'Agence wallonne pour la Sécurité routière (AWSR).

Le 1er avril 2018, une nouvelle mesure entraine en vigueur dans le Code de la route pour pallier cette incohérence. Afin de laisser le temps aux gestionnaires des routes d'adapter la signalétique, la mesure n'a pris effet qu'au 1er janvier 2019. À partir de cette date, les camions sont autorisés à dépasser sur les routes et autoroutes à 2x2 bandes. *"Plutôt que d'interdire le dépassement partout, on a décidé de l'autoriser partout sauf à des endroits où c'est vraiment nécessaire de l'interdire afin d'assurer la sécurité des usagers qui empruntent les autoroutes et routes à 2x2 bandes"* (AWSR).

Il reste donc des exceptions signalées par un panneau d'interdiction. Les Régions sont habilitées à imposer une interdiction de dépassement sur certains tronçons.

Plusieurs critères existent pour définir les zones d'interdiction à dépasser:

- la configuration des lieux est jugée dangereuse. *"Si on a un virage très serré ou une forte côte par exemple, dans ce cas, on va interdire le dépassement sur un tronçon, car ça peut être un facteur d'insécurité"* (AWSR).
- la densité de trafic : pour les sections d'autoroutes accueillant plus de 45.000 voitures et plus de 3.000 camions, des restrictions existent. Il est alors interdit aux camions de plus de 3,5 t de dépasser entre 6h et 19h. *"Pendant la nuit, les camions peuvent doubler sur ces portions, car c'est vraiment lié au trafic"*(AWSR).

De plus, par temps de pluie, il reste interdit aux camions de dépasser pour plusieurs raisons:

- En roulant, les camions causent des projections d'eau, réduisant ainsi la visibilité des automobilistes en cas de dépassement
- En cas de route humide, leur distance de freinage est plus longue
- Un accident sur 10 impliquant un camion a lieu par temps de pluie

Entre 2019 et 2021, 1.636 infractions de dépassement en période de pluie ont été constatées. Parmi elles, 61,7% ont été relevées en Flandre, 37,9% en Wallonie et seulement 0,4% à Bruxelles. On observe que le nombre d'amendes a augmenté au fil des années. Sur les 1.636 infractions, 11,4% ont été constatées en 2019 contre 55,5% en 2021.

L'an dernier, 2.747 poids lourds ont été mis à l'amende dont près de 700 en Wallonie. Les autorités reconnaissent que le contrôle de ces règles est difficile. Cette infraction reste cependant difficile à contrôler. *"Il faut les prendre en flagrant délit de dépassement. Et puis on sort d'une période où le trafic était très limité avec les mesures sanitaires donc les poids lourds ont peut-être eu l'habitude d'avoir la route à eux tout seuls et de moins respecter cette mesure"* (AWSR).





Aucune statistique précise n'existe sur le respect de cette règle, trois ans après son instauration. *"Même si l'on peut avoir le nombre d'infractions commises, ça ne reflète pas forcément la réalité, car c'est difficile à contrôler"* (AWSR).

En moyenne, on compte 2 accidents avec lésions corporelles tous les mois, et un décès tous les ans.

En 2021, 1.731 accidents impliquaient un poids lourd en Belgique, dans lesquels 92 personnes ont perdu la vie et 2.102 blessées.

81% des accidents des poids lourds ont lieu en journée de semaine.

20% des accidents impliquant un camion sont dus au non-respect des distances de sécurité.

(Source : RTL Info 26/06/2022)

---

- **Amende routière : La personne morale est tenue de communiquer l'identité du conducteur !**

En décembre 2021, un entrepreneur signale avoir reçu et directement payé un PV de roulage de 187,84 € concernant un véhicule de sa société.

Mais cette berline est conduite par plusieurs employés. Au moment de la réception du procès, plus personne ne se souvient du conducteur de la voiture ce jour-là.

Or il était demandé à l'entreprise d'identifier le fautif.

Mais il y avait une case « conducteur indéterminé » qui a été logiquement cochée.

Cet entrepreneur pense alors que l'histoire s'arrête là. Mais, plus de 9 mois après le procès originel, il reçoit une pénalité supplémentaire de 509,06 € pour ne pas avoir renseigné le nom du conducteur lors de l'infraction. Pourquoi permettre alors cette case si c'est pour sévir après? D'autant que rien ne le précise !

Pour comprendre cette deuxième amende, il faut s'intéresser à [la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière](#) et plus précisément à l'article 67ter: *"Lorsqu'une infraction à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution est commise avec un véhicule à moteur, immatriculé au nom d'une personne morale et que le conducteur n'a pas été identifié au moment de la constatation de l'infraction, la personne morale ou la personne physique qui représente la personne morale en droit, sont tenues de communiquer l'identité du conducteur incontestable au moment des faits ou, si elles ne la connaissent pas, de communiquer l'identité de la personne responsable du véhicule"*.

L'article 29ter précise la peine encourue en cas de non-respect de la loi:

*"Est puni d'un emprisonnement de quinze jours à six mois et d'une amende de 200 euros à 4000 euros, ou d'une de ces peines seulement, celui qui ne satisfait pas aux obligations visées à l'article 67ter."*

*En tant que personne morale, vous êtes tenue d'identifier le conducteur.*

*Afin de prévenir la récidive, il est essentiel d'identifier chaque conducteur soupçonné d'avoir commis une infraction. De cette façon, nous pouvons améliorer la sécurité routière. L'obligation de la personne morale est d'identifier le conducteur. La non-identification du conducteur est punissable et entraîne l'envoi d'une proposition de transaction.*

Car le nom du conducteur n'avait pas été renseigné, il est précisé sur cette pénalité supplémentaire que c'est "afin de prévenir à la récidive".







### Que fait le ministère public avec l'identification du conducteur?

Un avocat spécialisé en circulation routière indique recevoir quotidiennement des demandes de sociétés dans le même cas "Ces patrons sont scandalisés, car ils ont payé en temps et en heure leur amende", dit-il.

"Pour moi, c'est également un racket d'État et, pourtant, je ne suis pas du genre à utiliser ce terme à la légère. Mais ici, je me demande bien à quoi sert la demande d'identification du conducteur à partir du moment où l'infraction de roulage a été payée. Que fait le ministère public avec l'identification du conducteur? Identifié en plus souvent à son insu, sans avoir pu contester. Donc j'espère qu'il n'y a pas une banque de données cachée de conducteurs qui auraient été ainsi dénoncés."

Pour l'avocat, le prétexte de lutte contre la récidive ne tient pas. "Cette notion implique d'avoir été condamné par un tribunal", explique-t-il. "Pour être bref, il faut avoir réitéré des faits graves dans les trois ans d'une condamnation par un tribunal. On ne peut pas imaginer qu'on parle de récidive pour quelqu'un qui aurait pu être désigné comme conducteur à son insu."

Il conseille, au départ, d'identifier le conducteur "car c'est une obligation légale, c'est vrai." Et d'ensuite payer l'infraction de roulage. Dans le cas où le conducteur n'aurait pas été identifié et que l'amende de 509,06 euros arriverait dans la boîte aux lettres, l'avocat suggère de ne pas payer. "Déjà, car le paiement n'est pas obligatoire, car il s'agit d'une proposition de transaction", affirme-t-il. "Et ensuite, car je suis bien curieux de voir la réaction des juges devant les tribunaux si on poursuit quelqu'un pour ne pas avoir dénoncé un conducteur alors que, à ma connaissance, connaître cette identité n'aurait servi à rien."

L'entrepreneur concerné ne souhaite pas un "flicage" de ses employés : "Tout le monde a déjà fait un excès de vitesse et je ne veux pas faire payer mes employés alors qu'ils sont en mission. La prochaine fois, j'indiquerai mon nom comme conducteur quoiqu'il arrive."

"Je ne le conseille pas, mais, à la limite, c'est quelque chose que les patrons d'entreprise pourraient faire", commente l'avocat. "Mais avouez quand même que c'est un peu gros de devoir en arriver là."

(Source : RTL 20/10/2022)

- **Intéressé par une plaque personnalisée ? La démarche n'est pas compliquée pour autant que l'on respecte quelques règles.**



Depuis 2014, les autorités belges vous autorisent à choisir ce qu'il est écrit sur votre plaque d'immatriculation. Et tout est permis ! Enfin presque... Afin de respecter la législation européenne, on ne peut utiliser qu'un maximum de 8 caractères et au moins l'un d'entre eux doit être une lettre. Les chiffres et les lettres doivent obligatoirement être séparés d'un tiret qui compte comme un caractère.





### Tout n'est pas permis

Même en respectant ces règles, toutes les plaques ne sont pas acceptées. Les inscriptions racistes, insultantes, faisant partie d'une liste noire ou liées à un parti politique seront évidemment refusées. Envie de personnaliser la plaque de votre remorque, moto ou ancêtre ? C'est possible ! Dans le dernier cas, la lettre O viendra alors se loger sous le sceau de la DIV.

### Voici la démarche à suivre

Après avoir vérifié la disponibilité de votre future plaque [ici](#), il faut faire une demande de réservation en ligne. Votre inscription est ensuite contrôlée. Vous serez avertis par mail si cette combinaison est acceptée ou non. Si c'est le cas, vous pourrez alors déboursier 1.000 € pour réserver votre inscription pendant 5 mois. Il ne vous reste alors plus qu'à demander votre plaque personnalisée à votre assureur et attendre sa livraison par bpost (30 €).

- 
- **Dès le 1er janvier 2023, pour obtenir une plaque « O », un véhicule doit avoir atteint l'âge de 30 ans (25 ans auparavant).**

Toutefois, un véhicule mis en circulation depuis plus de 25 ans, mais moins de 30 ans et qui a déjà été immatriculé sous plaque « O », peut rester immatriculé ou être réimmatriculé sous cette plaque « O » à condition qu'il reste immatriculé ou soit réimmatriculé au nom du même titulaire. **Attention !** Ceci n'est pas valable pour les véhicules de catégorie L (motos, cyclomoteurs, tricycles, quadricycles) : ils peuvent toujours être immatriculés « ancêtres » dès 25 ans.

### Questions souvent posées :

*J'ai un véhicule enregistré avec une plaque d'immatriculation "O" qui a moins de 30 ans. Dois-je demander une nouvelle plaque d'immatriculation ?*

Non, vous pouvez continuer à rouler avec ce véhicule.

*J'avais un véhicule immatriculé avec une plaque « O » de moins de 30 ans, mais j'ai radié la plaque. Je souhaite maintenant le réenregistrer à mon nom. Puis-je faire une nouvelle demande de plaque d'immatriculation « O » ?*

Oui, si le véhicule est immatriculé au nom du même titulaire, cela est possible.

*J'ai un véhicule de moins de 30 ans, il était immatriculé avec une plaque « O » et je veux le vendre. Le nouveau propriétaire peut-il demander une plaque d'immatriculation O ?*

Non, le nouveau propriétaire devra demander une plaque d'immatriculation ordinaire ou attendre que le véhicule atteigne l'âge de 30 ans.

*Ces adaptations réglementaires changent-elles quelque chose pour la fiscalité ?*

Non, car la fiscalité est une compétence régionale. Veuillez vous reporter aux pages d'information de notre site web (Menu > Réglementation) en fonction de votre région de résidence (ou de la région où le véhicule est immatriculé).

Autres questions? [sec@behva.be](mailto:sec@behva.be)

(Source : BEHVA 12/2022)





- **Dans quelques mois, l'usine d'Audi à Bruxelles utilisera les eaux usées de la capitale pour peindre ses voitures. 100.000 mètres cubes d'eau potable pourraient ainsi être économisés chaque année.**

Pour peindre ses voitures, l'usine Audi à Bruxelles utilise énormément d'eau. Pour un traitement antirouille, l'habitacle du véhicule est trempé une première fois dans un mélange d'eau et de pigments. "Ça représente à peu près 60% de la consommation d'eau de toute l'usine. On consomme environ 200m<sup>3</sup> d'eau par jour", explique Koen Muylaert, responsable du bâtiment.

Pour l'instant, le trempage et le lavage des voitures en fin de cycle sont réalisés à l'aide d'eau potable. Cela va changer. D'ici la fin de l'année, l'eau à usage industriel proviendra de la station d'épuration située à quelques centaines de mètres du site de production. "Nous allons tester l'eau. Peu importe la qualité que nous recevons, nous avons tout ce qu'il faut pour la filtrer afin qu'elle soit parfaitement intégrée dans notre processus", assure Marcko Klaus, responsable peinture.

Avant d'arriver dans l'usine, l'eau usée, récoltée dans les égouts bruxellois, subit plusieurs phases de dépollution dans une station d'épuration. "L'eau que nous avons traitée ici répond aux plus grands standards en matière de qualité. Et donc, Audi reçoit une eau parfaitement pure, mais qui n'est pas une eau potable; on doit être économe en eau » souligne Damien De Keyser, directeur général d'Hydria - opérateur de traitement des eaux à Bruxelles.

Audi prévoit d'utiliser 100.000 m<sup>3</sup> d'eau, soit l'équivalent de 40 piscines olympiques d'eau potable économisée. "Avec le réchauffement climatique, un pays comme la Belgique est de plus en plus sous stress hydrique. Nos niveaux de nappes phréatiques sont parfois trop bas. On doit aussi être économe en eau et utiliser l'eau potable de manière la plus parcimonieuse possible", affirme Alain Maron, ministre bruxellois de l'Environnement et de l'Action sociale.

La station d'épuration sud de Bruxelles traite l'équivalent d'une piscine olympique toutes les heures. Il s'agit d'eau pure, moins chère que de l'eau potable et qui est principalement rejetée dans les cours d'eau. Les gestionnaires de la station espèrent bientôt pouvoir en rediriger une partie vers d'autres acteurs industriels bruxellois.

- 
- **Les pouvoirs publics favorisent de plus en plus l'achat de véhicules électriques qui nécessitent l'installation de bornes de recharge au domicile des propriétaires : opération très compliquée lorsqu'on habite dans un immeuble à appartements.**

Depuis 2019, la copropriété ne peut pas interdire à ses membres d'installer une borne de recharge sur leur emplacement de parking. Pourtant, aujourd'hui, beaucoup de syndicats le déconseillent. "Pour le moment, tout ce qui est bornes de recharge pour véhicules électriques dans les parties communes qui peuvent présenter un danger, c'est-à-dire en souterrain, on refuse. On dit aux copropriétaires: 'Attendez, on essaie de trouver des solutions communes'. L'installation de bornes communes en extérieur par exemple", explique un syndic.





En cause: les mesures de sécurité très contraignantes. Il n'existe pas encore de cadre légal, mais seulement des recommandations données par les pompiers. "On va imposer dans la plupart des parkings des systèmes de sprinkler, donc d'extinction automatique, des systèmes de désenfumage pour évacuer les fumées, des systèmes de détection qui vont nous prévenir précocement parce que le but c'est de mettre les résidents à l'abri et de pouvoir sécuriser les sapeurs-pompiers" (Patrick De Huisser, officier zone de secours Brabant wallon).

Dans la plupart des immeubles, ces équipements de sécurité incendie n'existent pas, et les installer coûte très cher. Un budget qui s'ajoute à celui des bornes de recharges. "Pour une installation très basique ( 2 ou 4 connecteurs), on se retrouve sur des budgets de moins de 10.000 euros ; si la copropriété décide d'installer pour chaque copropriétaire un connecteur dans son garage, les budgets explosent à plus de 30.000, voire 100.000 euros dans de grosses entités", précise un électricien spécialisé.

Les électriciens, pompiers, gestionnaires de syndicats, tous attendent une directive claire, nationale ou européenne.

(Source : RTL Info 16/05/2022)

---

- **Les prix des carburants ne cessant de varier, peut-on passer de l'essence 98 à l'essence 95 sans risque ?**

Une différence de prix existe entre la super 95 et la super 98.

Question: est-il possible pour les utilisateurs de la 98 de passer à la 95 sans risquer d'endommager leur voiture ? L'essence 98 s'utilise essentiellement pour les voitures plus anciennes, c'est-à-dire autour des années 2000 et pour les voitures sportives.

Qu'est-ce qui différencie pour l'automobiliste l'essence 95 de l'essence 98 ?

Cet indicateur correspond à la résistance à la combustion :

*"Cela veut dire que si l'indice d'octane utilisé est inférieur à celui qui est recommandé par le constructeur, votre voiture risque de faire de l'auto-combustion.*

*C'est extrêmement mauvais pour le moteur et à terme, ça risque de le casser",* éclaire Serge Istas, secrétaire général de Traxio.

À noter que plus l'indice d'octane est élevé, plus la combustion de l'essence est maîtrisée, et plus le moteur est performant.

Deux principales différences s'opèrent entre les essences 95 et 98.

D'une part, l'essence 95 contient plus de biocarburants. Cela explique le fait qu'elle soit moins chère que l'essence 98.

*"Ce n'est pas que le biocarburant est moins cher, mais c'est parce que c'est une motivation à utiliser des carburants plus respectueux de l'environnement"* explique encore Serge Istas.

D'autre part, l'essence 98 est de moins en moins utilisée.

*"Dès lors, la pratique dans les stations essence est de ne pas donner de ristourne sur la 98. Ce qui augmente encore l'écart entre les deux carburants",* ajoute-t-il.

Mettre de l'essence 98 à la place de la 95 n'a pas de conséquences si cela est occasionnel. Le rendement ne sera pas optimal, mais cela n'entraîne pas de casse moteur. À l'inverse, utiliser de l'essence 95 à la place de la 98 peut endommager gravement le moteur.

(Source : RTL Info 4/06/2022)







- **Convertir d'anciennes voitures à l'électricité: la nouvelle technique pour concilier passion et environnement.**

Les moteurs thermiques (moteurs essences ou diesel) sont ou seront interdits dans de nombreuses villes.

Du coup, de nombreux collectionneurs de voiture décident d'électrifier leurs ancêtres. Une technique qui nous vient d'Angleterre, mais qui coûte cher.

D'origine ou presque, une Allemande de 1973 défile dans les rues de Londres : elle a troqué ses chevaux contre des watts grâce à Matthew qui électrifie les ancêtres.

*"Le klaxon fonctionne toujours et les clignotants aussi. C'est toujours une voiture originale, juste en version électrique à présent"*, explique ce gérant garagiste.

Dans son atelier, des dizaines de voitures de collections attendent.

Principale difficulté : adapter la forme de la batterie au gabarit du véhicule ancien. Coût de la transformation : entre 20.000 et 50.000 euros.

L'an dernier, le centre-ville de Paris interdisait l'accès aux véhicules d'avant 1997 ; d'autres métropoles envisagent de suivre cet exemple.

L'objectif ici, reste de concilier la passion pour les voitures anciennes avec la réduction de l'impact environnemental.

*"Cela représente en moyenne 17 tonnes de CO2 par véhicule et nous pouvons ainsi garder certaines de ces belles voitures sur la route"*.

La France, l'Allemagne ou encore les Pays-Bas ont déjà instauré le contrôle technique spécifique pour faire homologuer une voiture ancienne convertie à l'électricité.

En Belgique, ce n'est pas encore le cas.

*(Source : L. Vandendriessche 21/05/2022)*

---

- **Les clignotants, ce dangereux oubli sur l'autoroute qui concerne près d'un conducteur sur deux.**

Près de la moitié des automobilistes omettent d'utiliser leur clignotant pour changer de bande sur l'autoroute, selon une enquête menée par l'organisation de mobilité Touring.

Dans les ronds-points, environ 60% des conducteurs ne l'activent pas. Des équipes de Touring se sont postées sur les ponts du ring de Bruxelles et des autoroutes E40, E17, E19 durant 30 minutes pour effectuer un comptage des véhicules qui changeaient de voie de circulation. Sur 2.200 automobilistes observés, 945 n'ont pas fait usage de leur clignotant, soit 43%.

Ils sont également quatre sur dix en moyenne à ne pas manifester leur intention de changer de direction lors de leur entrée ou sortie de l'autoroute.

Des contrôles ponctuels effectués dans des ronds-points montrent également qu'environ six conducteurs sur 10 omettent d'utiliser leurs clignotants lors de leur sortie du dispositif giratoire, alors que cela est obligatoire depuis 2004.

Le non-respect des règles concernant le clignotant peut déboucher sur une amende de 58 euros.

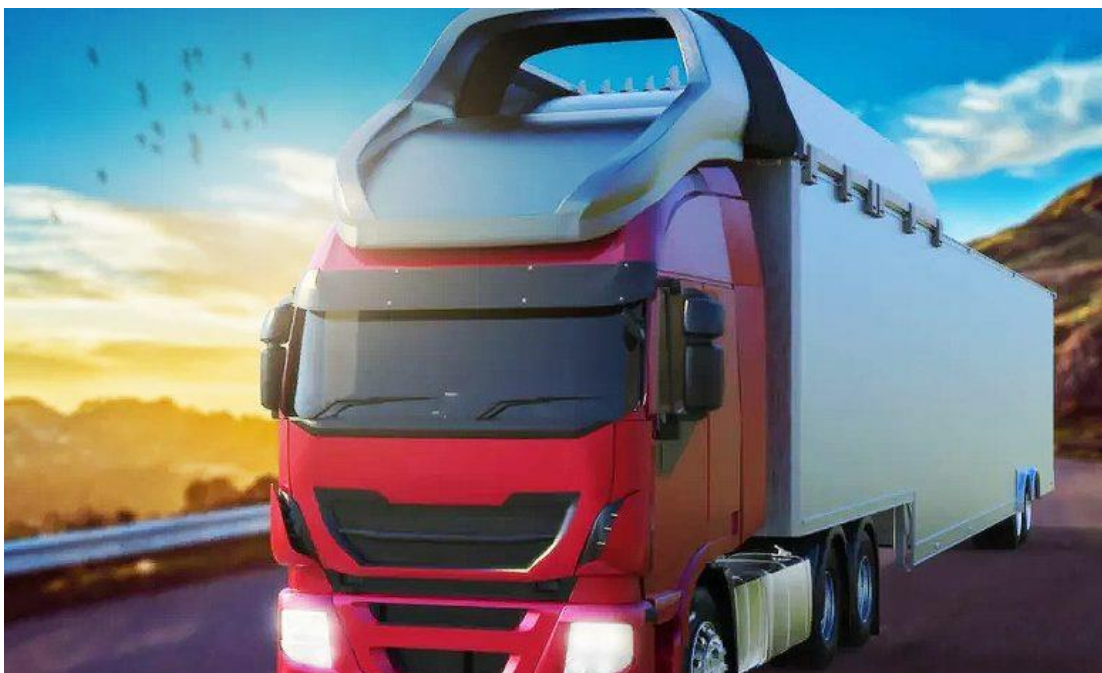
*(Source : Agence Belga 19/10/2022)*





- « C'est comme installer une éolienne », cette invention fait « voler » les camions pour économiser 25% de carburant.

Run&Save promet aux entreprises logistiques d'économiser 25% de carburant en allégeant le poids des camions lorsqu'ils roulent sur autoroute !



(Crédit photo : Eco Eolic Top System)

Pour économiser du carburant, vous avez la solution d'opter pour une conduite écologique, de prendre les transports en commun, ou d'enfourcher un vélo électrique ou mécanique !

Une start-up espagnole, Eco Eolic Top System, fait une autre proposition plutôt étrange... En effet, elle imagine, grâce au dispositif Run&Save, que les camions pourraient « voler » pour économiser du carburant.

En phase d'homologation à Barcelone, le système espagnol pourrait arriver sur le marché dans un an environ. Cette invention nous vient d'*Abdon Estefan et Mauricio Vargas*, ingénieurs colombiens, passionnés de pilotage d'avions qui parlent de leur invention comme une révolution pour le secteur de la logistique. Découverte.

#### Run&Save qu'est-ce que c'est ?

Ne nous méprenons pas, ce ne sont pas des « voitures ou camions volants », mais des véhicules qui imitent la force qui maintient les avions en l'air. Cette énergie est produite lorsqu'un véhicule percute une masse d'air, mais cela ne s'applique pas aux camions, trains ou bus. Cela fonctionne en fait comme un « ascenseur » et le levage du camion pourrait permettre d'économiser jusqu'à 25 % de carburant, mais également de réduire l'usure des pneus et d'émettre 15 % de gaz à effet de serre en moins, à condition que le camion roule à 80 km/h au moins. Comme le précise les inventeurs, le camion ne volerait pas à proprement parler, mais s'allégerait pour économiser du carburant. Selon *Adriana Estefan*, responsable marketing de l'entreprise, le brevet est enregistré à 90 % et la première concession existe en Espagne depuis 2021, Eco Eolic Top System devrait être commercialisé en 2023...





### Comment ça marche ?

Lorsqu'un avion prend de la vitesse, ses ailes déplacent l'air vers le bas afin de diminuer la pression. Le poids de l'avion est alors redistribué, ce qui lui permet de s'éloigner du sol. Le système espagnol fonctionne sur le même principe, mais pour les camions. Concrètement, il suffirait d'installer « une éolienne » sur le toit du camion pour que celle-ci travaille la masse d'air que le camion déplace, et ainsi le rendre plus léger. Couplé à un logiciel qui analyse en temps réel les modifications aérodynamiques, il optimiserait sa masse. En réalité, le dispositif utilise l'énergie cinétique afin de réduire le poids du camion. À l'heure actuelle, le système est ajouté sur le toit du camion, mais il devrait ensuite être directement intégré à la carrosserie.

Vargas l'un des co-inventeurs de ce système explique au journal [elconfidencial.com](http://elconfidencial.com) : « *Ce que nous faisons, c'est que le vent de face est utilisé pour avancer, car toute l'énergie qui est générée autour du véhicule est gaspillée, mais nous la collectons pour générer des effets positifs, c'est comme installer un générateur d'énergie éolienne* »

### Combien cela pourrait-il coûter ?

La réduction des coûts de carburant est évidemment au centre des préoccupations de toutes les entreprises de transport. Le système espagnol pourrait coûter de 12 000 à 15 000 €, mais serait, à priori, rentabilisé en un an ou un an et demi selon les premières analyses des ingénieurs.

La start-up explique que le système peut donc alléger le poids du camion, mais également l'alourdir en cas de freinage d'urgence.

À vrai dire, Run&Save est un système qui s'adapte continuellement sans aucune intervention du conducteur, car il fonctionne grâce à l'intelligence artificielle et s'adapte aux conditions météorologiques.

(Source : Neozone 11/11/2022)

---

- **Depuis le 6.7.2022 les nouveaux modèles de véhicules devront obligatoirement être équipés d'une boîte noire.**

Elle enregistrera un certain nombre de données qui permettront aux tribunaux de pouvoir quasiment reconstituer entièrement un crash survenu lors d'un accident grave, a confirmé mardi l'institut Vias. Cette obligation s'étendra à toutes les nouvelles voitures à partir de 2024.

À l'heure actuelle, la plupart des véhicules sont déjà équipés d'un système d'enregistrement des données du nom d'« Event Data Recorder ». Cependant, elles sont rarement exploitées ou les constructeurs automobiles n'y donnent pas toujours accès.

Dès le 6 juillet, la réglementation européenne a changée pour que les tribunaux puissent disposer de ces informations en cas d'accidents importants. L'« Event Data Recorder » n'enregistre pas seulement la vitesse du véhicule, mais mémorise aussi, par exemple, si le conducteur a freiné, s'il y a eu embardée et/ou si l'airbag s'est déployé. « *De cette manière, en cas de litige, un juge pourra vérifier de manière effective si les prétentions des parties impliquées sont fondées* » souligne-t-on chez Vias. Contrairement à la boîte noire des avions, le dispositif présent dans les voitures n'enregistre pas les voix. En principe, les compagnies d'assurances ne peuvent pas réclamer les données de la boîte noire.





Un autre système deviendra obligatoire dans les nouveaux modèles de voitures : l'ISA (Intelligent Speed Assistance).

Ce dernier détectera la limite de vitesse en vigueur dans la zone empruntée par la voiture et pourra, si nécessaire, faire ralentir le véhicule pour respecter les limitations. Les conducteurs seront libres d'éteindre ce système, mais il se remettra en route automatiquement lors du prochain redémarrage du véhicule.

Aux États-Unis, la boîte noire est obligatoire dans les voitures depuis 2012, ce qui a entraîné une baisse significative du nombre d'accidents.

Du côté de Vias, on espère que ces nouveaux systèmes auront une influence positive sur le comportement au volant.

Les conducteurs penseront, espérons-le, *'si je fais une erreur, ils le sauront'*, ce qui les incitera peut-être à rouler plus prudemment ».

(Source : Sud-info 07/2022)

---

• **Dès le 1 janvier 2023, un contrôle technique obligatoire pour certaines motos.**

Un contrôle technique sera obligatoire pour les motos de plus de 125 cc et les tricycles et quadricycles à moteur (autrement dit les side-cars, les voitures sans permis et les quads), mais uniquement dans deux cas : lors de la revente à un particulier ou après un accident. Ce n'est donc pas un contrôle périodique. Le propriétaire d'une moto qui n'a subi aucun accident et qui ne revend pas sa moto à un particulier ne devra jamais présenter son véhicule au contrôle technique.

Peu d'accidents de la route impliquant une moto sont causés par une défaillance technique : 0,5% du total des accidents.

Il n'empêche qu'il est important de réduire encore plus ce risque en veillant au bon état de fonctionnement d'une moto après un accident.

Ce contrôle technique permettra également aux acheteurs d'acquérir un véhicule sûr.

Mais pourquoi un tel contrôle pour ces véhicules spécifiquement ?

"Ce contrôle technique est la conséquence d'une décision européenne, par rapport à la directive de 2014 qui imposait un contrôle périodique à ces véhicules-là à partir du 1er janvier. Les états européens avaient la possibilité de proposer une solution alternative ; c'est ce qu'a décidé la Belgique, qui a proposé un contrôle après-accident et un contrôle en vue de l'immatriculation", précise Philippe Nellissen, directeur technique adjoint chez Auto-sécurité.

Parmi les éléments qui seront contrôlés, on peut citer les freins, les suspensions ou encore les pneus. "Tout ce qui peut provoquer des accidents", précise Philippe Nellissen.

Le contrôle sera réalisé uniquement par des personnes, motards eux-mêmes, au prix de 48,50 euros.

En Wallonie, 7 stations de contrôle seront équipées pour ce contrôle technique : Mons (Cuesmes), Eupen, Fleurus, Habay-la-Neuve, Marche-en-Famenne, Couvin (Mariembourg) et Wanze.

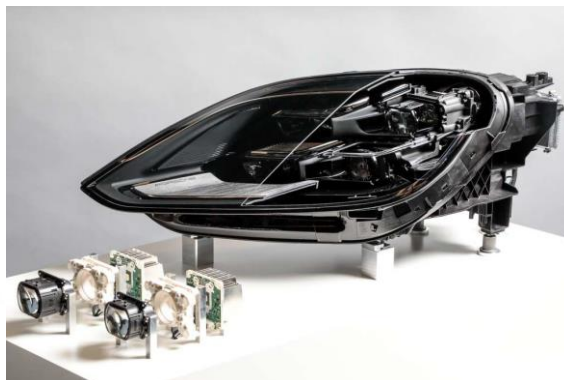
(Source : RTL Info 10/11/2022)







- **Le nouveau regard de Porsche !**



Depuis la 918, Porsche a adopté une nouvelle signature lumineuse composée de 4 éléments entourant une optique centrale. Signature que l'on retrouve aujourd'hui sur toute la gamme, de la 911 au Cayenne. Mais tout ça va changer !

4 éléments, de jour comme de nuit

Avec sa nouvelle technologie baptisée HD-Matrix, Porsche dit aurevoir à l'optique centrale et renforce encore sa signature lumineuse à 4 éléments, de jour comme de nuit ! En effet, chaque phare comprend un total 32.780 LED ! 16.384 dans chacune des deux parties inférieures et 6 dans les éléments supérieurs. Une disposition particulière qui permet à la marque de développer de nouvelles fonctionnalités.

Forcément, 32.780 LED, ça éclaire bien ! Quant aux fonctionnalités dédiées aux voies rapides, elles réduiront très certainement la fatigue oculaire sur les longs trajets. Mais le plus marquant, c'est la largeur du faisceau lumineux qui augmente de façon notable la visibilité.



Si Porsche a développé cette technologie HD-Matrix, ce n'est pas pour l'installer sur un seul modèle. En effet, les 4 éléments lumineux pourront être placés de différentes manières tout en offrant les mêmes fonctionnalités, et ce de la 911 au Cayenne ! Justement, c'est plus que probablement au moment du facelift de ce dernier, qu'on attend en 2023, que l'on devrait voir pour la première fois l'application de cette technologie.

*(Source Vroom 12.12.2022)*



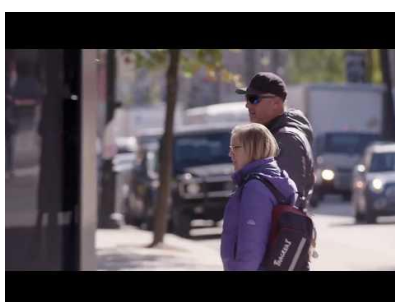


Vu sur le web

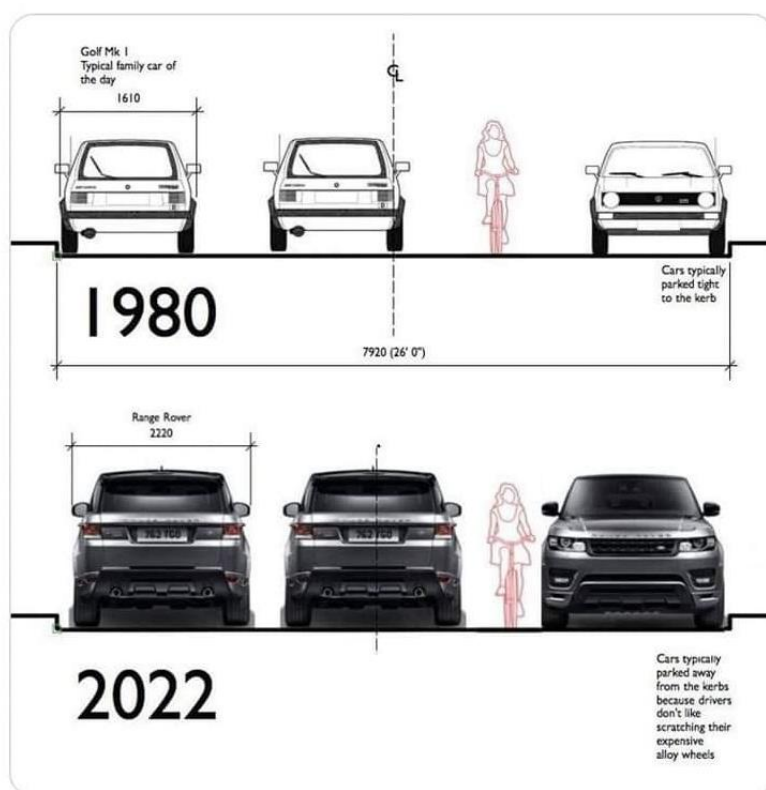


Scooter électrique, départ de feu ... !

Et la Police, où reste-t-elle ? (truqué ...)



Piétons : sensibilisation à la prudence,  
brrr !!



le vélo et les gabarits voitures: 42 ans d'évolution





- Généralement, quand il se met comme ça,  
faut lui gratouiller le ventre...



## L'agenda

**12/01/23 – 17/01/23** Classic Car Show Maastricht  
Collection unique de voitures de F1 du Circuit Zandvoort (Interclassics)

**14/01/23 – 22/01/23** Salon de L'Auto – Brussels Expo

**17/02/2023** Assemblée Générale Elective de l'I.E.A. – Event Lounge

**24/03/2023** Assemblée Générale Statutaire de l'UPEX – Martin's Red Tubize

