



GUIDE SUR L'ESTIMATION DES DOMMAGES AUX VÉHICULES ET ÉQUIPEMENTS LOURDS



INTRODUCTION

[Modifié le 1^{er} juin 2021]

Le présent guide fait état des directives, des normes et des procédures d'estimation établies par le Groupement des assureurs automobiles (GAA) en collaboration avec le *sous-comité technique en estimation de véhicules et équipements lourds*. L'estimateur doit toutefois tenir compte de toute modification qui survient entre les mises à jour ponctuelles du présent guide et dont la date d'entrée en vigueur est annoncée par voie de bulletin d'information.

Afin d'assurer l'établissement de directives, de normes et de procédures d'estimation équitables tant pour les assurés, les assureurs et les réparateurs, le *sous-comité technique en estimation de véhicules et équipements lourds* réunit des représentants de l'industrie de l'assurance automobile ainsi que des représentants de l'industrie de la réparation et des firmes d'estimation opérant dans le domaine des véhicules lourds.

Compte tenu de la diversité des véhicules et des équipements lourds, ce guide a été conçu notamment pour les véhicules routiers considérés comme des véhicules lourds au sens de la [Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds](#) (LPECVL), soit les véhicules routiers et les ensembles de véhicules routiers dont le poids nominal brut du véhicule (PNBV) est de 4500 kg ou plus. Le PNBV indique le poids d'un véhicule, y compris sa capacité de chargement maximal, selon les indications de son constructeur.

Par ailleurs, au sens de la LPECVL, les véhicules suivants sont également considérés comme des véhicules lourds, **sans égard à leur masse** :

- les autobus et les minibus;
- les dépanneuses;
- les véhicules transportant des matières dangereuses nécessitant l'apposition de plaques de danger.

De plus, certains véhicules sont exemptés de l'application de cette loi, **sans égard à leur masse**, et c'est notamment le cas :

- des véhicules-outils;
- des machineries agricoles et des remorques de ferme qui sont la propriété d'un agriculteur.

Cependant, malgré les particularités de la LPECVL, **sont notamment assujettis** aux normes, aux directives et aux procédures du **présent guide** les véhicules et équipements suivants :

- les véhicules-outils (niveleuses, chargeuses, etc.);
- les machineries agricoles et les remorques de ferme;
- les autobus et les minibus;
- les dépanneuses;
- les véhicules routiers effectuant le transport de matières dangereuses;
- les remorques et semi-remorques;
- les véhicules récréatifs motorisés de classe A (Prévost Car, Holiday Rambler, etc.)

Enfin, le GAA considère que les véhicules suivants **demeurent assujettis** aux normes, aux directives et aux procédures du **Guide de l'estimateur (automobile)**, peu importe le PNBV :

- les camionnettes (*pickups*), à moins qu'elles aient été adaptées pour une utilisation spécifique et/ou qu'elles aient fait l'objet d'ajout d'équipements, telle une nacelle, une plateforme, une boîte cube ou une boîte benne (ex. : Ford 350 cabine double 4x4).



Ce guide est destiné à tous les estimateurs exerçant leurs activités au Québec qui préparent des estimations de dommages à des véhicules et des équipements lourds. Voir le bulletin d'information ERA G2018-08 sur le Mandat d'estimation émis le 20 novembre 2018 et L'encadrement des estimateurs en dommages automobiles – Catégories « A » et « L ».

La reproduction en tout ou en partie de ce guide est interdite à moins d'une autorisation expresse du Groupement des assureurs automobiles. Toute personne reproduisant sans autorisation le présent guide sera sanctionnée selon les termes et dispositions de la *Loi sur le droit d'auteur*.

INTRODUCTION	3
INDEX	7
DÉFINITIONS	13
DIRECTIVES ET PROCÉDURES	15
<i>GÉNÉRALITÉS</i>	15
<i>PRÉPARATION D'UNE ESTIMATION</i>	16
<i>EXPERTISE À DISTANCE</i>	22
<i>APPROBATION VIA UN SYSTÈME D'IMAGERIE CONVENTIONNEL</i>	23
<i>SUPPLÉMENT</i>	23
<i>PERTE TOTALE</i>	24
ALLOCATIONS	27
<i>CARROSSERIE</i>	27
<i>GLACES</i>	32
<i>CLIMATISATION ET REFROIDISSEMENT</i>	32
<i>DIRECTION ET SUSPENSION</i>	33
<i>MÉCANIQUE</i>	34
<i>STRUCTURE ET CHÂSSIS</i>	35
PEINTURE	37
<i>PEINTURE AU PIED CARRÉ</i>	37
<i>TEMPS DE PEINTURE SUPPLÉMENTAIRE</i>	37
DÉPRÉCIATION	41
<i>GÉNÉRALITÉS</i>	41
<i>AUDIO-VIDÉO</i>	41
<i>CARROSSERIE</i>	42
<i>GLACES</i>	42
<i>CLIMATISATION ET REFROIDISSEMENT</i>	42
<i>DIRECTION ET SUSPENSION</i>	42
<i>MÉCANIQUE</i>	43
<i>ÉLECTRICITÉ</i>	45
<i>FINITION INTÉRIEURE – EXTÉRIEURE</i>	45
INFOS TECHNIQUES	47
<i>PARE-CHOCS</i>	47
<i>GLACES</i>	47
<i>CLIMATISATION ET REFROIDISSEMENT</i>	47
<i>DIRECTION ET SUSPENSION</i>	48
<i>MÉCANIQUE</i>	51
<i>ÉLECTRICITÉ</i>	52
<i>FINITION INTÉRIEURE – EXTÉRIEURE</i>	52
<i>STRUCTURE ET CHÂSSIS</i>	53
LEXIQUE ANGLAIS – FRANÇAIS	55
LEXIQUE FRANÇAIS – ANGLAIS	67
LIENS UTILES	79

TABLE DES MATIÈRES

<i>ESTIMATION DE DOMMAGES AUTOMOBILES \ VÉHICULES ET ÉQUIPEMENTS LOURDS</i>	<i>79</i>
<i>FOURNISSEURS DE LOGICIELS D'ESTIMATION</i>	<i>79</i>
<i>I-CAR – FORMATION EN RÉPARATION DE VÉHICULES</i>	<i>79</i>
<i>PIÈCES AUTOMOBILES.....</i>	<i>80</i>
<i>ORGANISMES DE CONSOMMATEURS</i>	<i>80</i>
<i>PARTENAIRES EN ASSURANCE DE DOMMAGES</i>	<i>80</i>
<i>PARTENAIRES GOUVERNEMENTAUX</i>	<i>80</i>

INDEX

Adhésifs SMS et metton sur panneau	27
Agencement de couleurs	37
<i>Alignment</i> – Voir Réglage de la géométrie	50
Allocations	27
Amortisseur	48
Amortisseur – Dépréciation	43
Antigel	32
Antirouille	27
Antivol	28
Appareil multimedia	41
Approbation via un système d'imagerie conventionnel	23
Archives	15
Assuré insatisfait	20, 41
Audio-vidéo	41
Avenant 43 (Valeur à neuf)	30
Avis à l'assuré	20
Avis à l'assureur	20, 24
Azote – Voir Pneus gonflés à l'azote	34
<i>Back plate</i> – Voir Plateau de frein	50
Balisage – Voir Expertise à distance	22
<i>Bande autocollante pour insonorisation</i>	28
Barre de renfort	31
Barre de torsion	48
Barre stabilisatrice	49
Barres de direction – Dépréciation	43
Batterie	52
Batterie – Dépréciation	45
Benne, vérification	35
Blocs et boîtiers fissurés	51
Boîtier de chaufferette	47
Boîtier de ventilation	47
Bras de suspension	49
<i>Bud wheel</i> - Voir Équilibrage de roue	33
Bulletin d'information ATA G2013-08 – Véhicules routiers inondés	23
Bulletin d'information ATE G2002-11 – Statut des véhicules déclarés perte totale	24
Bulletin d'information ATE G2006-06 – Transfert de propriété de véhicules hors route déclarés perte totale	24
Bulletin d'information ATE G2010-04 – Mandat de l'estimateur	24
Bulletin d'information ATE G2014-05 – Estimation des dommages de véhicules déclarés perte totale	24
Bulletin d'information ERA G2018-07 – Rappel des bonnes pratiques	17
Bulletin d'information ERA G2018-08 – Le mandat d'estimation	3
Bulletin d'information ERA G2018-09 – Vidange et recharge du système de climatisation	33
Bulletin d'information ERA G2020-02 – Allocations – Mise à jour annuelle et Promoteur d'adhésion	38
Bulletin d'information ERA G2021-01 – Réparation des jantes	51
Bulletin d'information ERA G2023-05 – Reconstruction des véhicules accidentés – Rappel de la SAAQ	17, 24
Bulletin d'information ERA G2024-01 – Pièces de remplacement	30
<i>Bushing</i> – Voir Sallette d'attelage	29
Câblage	52
Câblage – Court-circuit ou incendie	52
<i>Camber</i> – Voir Réglage de la géométrie du train avant – Carrossage	50
Carrosserie	27
Carrosserie – Dépréciation	42
Carter de pont	49
<i>Caster</i> – Voir Réglage de la géométrie du train avant – Chasse	50
Catégories de certificat	15
Centrer le volant	34
Certificat de qualification	15
Châssis – Dommages possibles	53
Châssis – Dommages possibles – Affaissement	53
Châssis – Dommages possibles – Déplacement latéral	53
Châssis – Dommages possibles – Écrasement	53
Châssis – Dommages possibles – Gauchissement	53
Châssis – Dommages possibles – Parallélogramme	53
Châssis – Outils de mesure	53
Châssis – Tolérance	53
Chevauchement	13
Climatisation et refroidissement	32, 33, 47

Climatisation et refroidissement – Dépréciation.....	42
Code de déontologie des estimateurs en dommages automobiles.....	15
Colonne de direction à absorption d'énergie.....	49
Composition de la pièce.....	47
Condenseur.....	47
Condenseur du système de climatisation – Réparation.....	32
<i>Control arm</i> – Voir Bras de suspension.....	49
Court-circuit ou incendie.....	52
Couvre-pare-chocs.....	38
<i>Cut & trim</i> – Voir Découpage d'un panneau latéral.....	29
Débris de verre.....	32
Décapage.....	39
Déchets dangereux – Élimination.....	28
Déclarer un sinistre et faire une réclamation/Formulaire de police d'assurance automobile du Québec F.P.Q. N° 1 – Formule des propriétaires.....	30
Découpage d'un panneau latéral ou d'un ensemble de pièces recyclées.....	29
Délai de conservation des dossiers.....	15
Dépréciation.....	13, 20, 41
Dépréciation – Coût de remplacement.....	41
Dépréciation – Coût net de remplacement.....	41
Dépréciation – Généralités.....	41
Dépréciation calculée par méthode décroissante.....	25
<i>Diamond</i> – Voir Châssis – Dommages possibles – Parallélogramme.....	53
Direction et suspension.....	33, 48
Direction et suspension – Dépréciation.....	42
Directives et procédures.....	15
Dommages antérieurs.....	20
Dommages au châssis.....	19
Dommages non visibles ou présumés.....	19
Dommages non visibles ou présumés – Noyau (CORE).....	19
Électricité.....	52
Électricité – Dépréciation.....	45
Élimination des déchets dangereux.....	28
Embrayage thermostatique.....	48
Encadrement des estimateurs.....	15
Ensemble de pièces recyclées.....	29
Équilibrage de roue.....	33
Estimation.....	17
Estimation d'un véhicule qui n'est pas inscrit à la base de données du logiciel d'estimation utilisé ni aux manuels Mitchell.....	15
Estimation manuelle.....	16
Estimation manuscrite.....	16
Établissement de la valeur au jour du sinistre.....	24
Établissement des temps de main-d'œuvre.....	16
Évaluation de la valeur d'un véhicule aux fins du calcul de la TVQ – Archives.....	15
Évaluation de la valeur marchande d'un véhicule de l'année courante.....	25
Évaporateur.....	48
Expertise à distance.....	22
Expertise à distance – Inspection des dommages à partir de photos.....	22
<i>Fan blade</i> – Voir Pale de ventilateur.....	48
Fibre de verre – Voir Matériel de fibre de verre.....	27
<i>Fifth Wheel</i> – Voir Sellette d'attelage.....	29
Filets décoratifs, lettrage et dessins de vinyle ou peints.....	28
Finition intérieure.....	52
Finition intérieure – Extérieure.....	52
Finition intérieure – Extérieure – Dépréciation.....	45
<i>Flat rates</i> – Voir Temps forfaitaires.....	16
Formulaire d'assurance automobile F.P.Q. N° 1 – Formule des propriétaires.....	30
Frais de remorquage.....	20
Frais de réparations temporaires.....	20
Franchise.....	19
Fusée.....	49
GAA – Adresse courriel.....	79
Garnitures intérieures – Dépréciation.....	45
Glaces.....	32, 47
Glaces – Dépréciation.....	42
Glaces – Pare-brise – Uréthane.....	32
Glaces latérales.....	47
Glaces latérales – Remplacement.....	32
Gravure.....	28
<i>Housing</i> – Voir Carter de pont.....	49
Housse – Dépréciation.....	45

<i>Hub</i> – Voir Moyeu de roue	49
Identification de l'estimateur	19
Identification du véhicule et des pièces mécaniques majeures	17
Infos techniques	47
Infozone	79
Insonorisation – Bande autocollante	28
Inspection des dommages	16
Levier de fusée	49
Lexique – Anglais – Français	55
Lexique – Français – Anglais	67
Liens utiles	79
Liens utiles – ARPAC	80
Liens utiles – Association pour la protection des automobilistes APA	80
Liens utiles – Audatex	79
Liens utiles – Autorité des marchés financiers (AMF)	80
Liens utiles – Bureau d'assurance du Canada	80
Liens utiles – CAA – Québec	80
Liens utiles – Centre d'information sur les assurances	79
Liens utiles – Chambre de l'assurance de dommages (CHAD)	80
Liens utiles – Division des services d'enquête du BAC (DSE) – Dossier	80
Liens utiles – Estimation 24 sur 24	79
Liens utiles – I-CAR	79
Liens utiles – Infozone	79
Liens utiles – Institut d'assurance de dommages du Québec (IADQ)	80
Liens utiles – Mitchell / TruckEst	79
Liens utiles – Regroupement des cabinets de courtage d'assurance du Québec (RCCAQ)	80
Liens utiles – Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)	80
Liens utiles – Transports Canada	80
Liens utiles – Transports Québec	80
Liens utiles – Infoassurance	79
<i>Lock Jaw</i> – Voir Sellette d'attelage	29
Lunette arrière	47
Lunette arrière – Remplacement	32
<i>Mash</i> – Voir Châssis – Dommages possibles – écrasement	53
Matériel d'atelier	28
Matériel de fibre de verre	27
Mécanique	34, 51
Mécanique – Dépréciation	43
Méthodes de protection Antivol	28
Moteur	51
Moteur électrique et support	48
Moteur et transmission – Dépréciation pour véhicule de chantier	43
Moteur et transmission – Dépréciation pour véhicule routier	43
Moyeu arrière	49
Moyeu de roue	49
Nettoyage des débris de verre	32
Nettoyage et réparation du réservoir à carburant	34
Outils de mesure pour châssis	53
<i>Overlap</i> – Voir Temps de chevauchement	13, 16
Pale de ventilateur	48
Pare-brise	47
Pare-brise – Éclat de verre ou une fissure	47
Pare-brise – Remplacement	32
Pare-brise – Réparation	32
Pare-brise – Uréthane	32
Pare-brise teinté	47
Pare-chocs	31, 47
Pare-chocs – Aluminium et acier inoxydable	47
Pare-chocs – Barre de renfort	31
Pare-chocs – Couvre-pare-chocs	38, 47
Pare-chocs – Matière plastique	47
Pare-chocs – Métal chromé	47
Pare-chocs – Métal peint	47
Peinture	37
Peinture – Agencement de couleurs	37
Peinture – Allocations pour peindre l'intérieur des panneaux	39
Peinture – Allocations relatives au matériel de peinture	39
Peinture – Couvre-pare-chocs en matière plastique	38
Peinture – Décapage	39
Peinture – Dépréciation	42

Peinture – Instructions	39
Peinture – Panneaux majeurs et pare-chocs	38
Peinture – Polissage	39
Peinture – Protection du châssis et du moteur	39
Peinture – Temps de main d'œuvre supplémentaires	37
Peinture – Vernis – Finition claire ou perlée	38
Peinture au pied carré	37
Permis d'estimateurs	15
Perte totale	24
Perte totale – Avis à l'assureur	24
Perte totale – Calcul des dommages antérieurs	25
Perte totale – Établissement de la valeur au jour du sinistre	24
Perte totale – Évaluation de la valeur marchande d'un véhicule de l'année courante	25
Perte totale – Statut du véhicule – Irrécupérable ou Gravement accidenté	24
Phares – Trousse de réparation	52
Photos	18
Pièce recyclée soudée	29
Pièces d'origine remises en état (réusinées)	30
Pièces d'origine réusinées	30
Pièces d'origine neuves	30, 31
Pièces similaires neuves	30
Pignon de changement de vitesse – Dépréciation	43
Pinstripes – Voir Filets décoratifs de vinyle ou peints	28
Pivot de fusée	50
Plaque d'accouplement	29
Plateau de frein	50
Pneus	50
Pneus – Dépréciation – Kilométrage	42
Pneus – Méthode de calcul de la dépréciation des pneus	42
Pneus gonflés à l'azote	34
Pompe à carburant – Dépréciation	43
Pompe à eau	48
Pompe de servodirection	50
Préjudice esthétique	13, 20
Préparation d'une estimation	16
Préparation d'une estimation – Codification	19
Préparation d'une estimation – Commentaires de l'estimateur	17
Préparation d'une estimation – Données administratives	17
Préparation d'une estimation – Priorités	17
Préparation d'une estimation – Séquence	17
Prétraitement d'un panneau en aluminium non traité (à nu)	38
Radiateur	48
Radiateur – Dépréciation	42
Radiateur – Réparation	33
Radiateur de chaufferette	48
Radio AM-FM	41
Redressement du châssis	35
Réfrigérant R134A	33
Refroidisseur d'huile	48
Réglage de la géométrie	50
Réglage de la géométrie du train avant – Carrossage	50
Réglage de la géométrie du train avant – Chasse	50
Réglage de la géométrie du train avant – Pincement	51
<i>Reinforcement</i> – Voir Barre de renfort	31
Renfort de pare-chocs – Voir Barre de renfort	31
Réparation du condenseur du système de climatisation	32
Réparation du radiateur	33
Réparation ou remplacement	19
Réparations	21
Réservoir à carburant	51
Réservoir à carburant – Nettoyage et réparation	34
Réservoir déshydrateur	48
Ressort à lames	51
Revalorisation	13
Revalorisation – Voir Dépréciation	41
Rivets	29
Roue d'acier	51
Roue d'aluminium	51
Rouille – Dépréciation	42
<i>Sag</i> – Voir Châssis – Dommages possibles – Affaissement	53

Sellette d'attelage – Coussinet	29
Sellette d'attelage – Verrouillage des mâchoires	29
Sellette d'attelage (<i>Fifth Wheel</i>).....	29
Sellette d'attelage – Dispositif coulissant.....	29
<i>Shock absorber</i> – Voir Amortisseur	48
<i>Sidesway</i> – Voir Châssis – Dommages possibles – Déplacement latéral	53
Silencieux – Dépréciation	45
<i>Slider</i> – Voir Sellette d'attelage.....	29
Sous-traitance	13, 21
<i>Spindle</i> – Voir Fusée.....	49
<i>Steering arm</i> – Voir Levier de fusée	49
<i>Steering knuckle</i> – Voir Pivot de fusée	50
Structure et châssis.....	53
Supplément	23
Système de retenue supplémentaire (SRS).....	31
Système électrique et électronique.....	45
Tapis – Dépréciation	45
Téléphone cellulaire fixe	41
Temps de chevauchement.....	13, 16
Temps de dépose et pose	16
Temps de dépose et pose – Réparation	16
Temps de main d'œuvre supplémentaires – Peinture.....	37
Temps forfaitaires	16
Tenue	15
Timonerie	51
<i>Toe in</i> – Voir Réglage de la géométrie du train avant – Pincement.....	51
Toile et résine - Voir Matériel de fibre de verre	27
Toit de vinyle – Dépréciation.....	45
Tolérance	53
Transmission.....	52
Transmission – Dépréciation	43, 45
Tuyau d'échappement – Dépréciation	45
Tuyaux et autres canalisations – Dépréciation.....	43
<i>Twist</i> – Voir Châssis – Dommages possibles – gauchissement	53
Valeur à neuf – Voir Avenant 43.....	30
Véhicule Gravement accidenté (VGA).....	24
Véhicule Irrécupérable	24
Véhicule jugé dangereux	20
Véhicule VGA – Voir Véhicule Gravement accidenté.....	24
Vérification de la benne	35
Vérification du châssis	35
Vernis – Finition claire ou perlée	38
Verre de sécurité (<i>Plexiglas</i>) ou tout autre matériau synthétique – Dépréciation	42
Verre feuilleté ou trempé	47
Verre feuilleté ou trempé – Dépréciation	42
Vidange et recharge du système de climatisation.....	33
Vol partiel	19

DÉFINITIONS

CHEVAUCHEMENT

Toute opération commune au remplacement de deux ou plusieurs pièces justifiant une déduction de temps de main-d'œuvre.

DÉPRÉCIATION

Un pourcentage proportionnel à l'usure d'une pièce ou d'un élément, telle la peinture, déterminé par l'estimateur, et ce, en fonction de l'âge et de l'état. Ce pourcentage servira à calculer le montant représentant la perte de valeur que cet élément ou cette pièce aura subie. (Voir « REVALORISATION ».)

**PRÉJUDICE
ESTHÉTIQUE**

Domage de nature esthétique, c'est-à-dire un dommage mineur qui peut être laissé sans réparation, notamment des marques superficielles et des égratignures, qui n'affecte pas l'intégrité de la pièce et qui ne porte pas atteinte à son bon fonctionnement ou à la sécurité.

**REVALORISATION
(VALEUR AJOUTÉE)**

Montant, généralement identique à la dépréciation appliquée et qui est laissé à la charge de l'assuré, représentant l'augmentation de la valeur ou de la condition du véhicule résultant d'une réparation ou du remplacement d'une pièce par une pièce de condition ou de qualité supérieure. (Voir « DÉPRÉCIATION ».)

SOUS-TRAITANCE

On entend par sous-traitance une opération spécialisée, contractuelle, partielle et non globale, par laquelle un entrepreneur confie à un autre entrepreneur le soin de réaliser, pour son compte et selon ses directives, une partie d'un travail de réparation destiné à ses propres clients.

**VÉHICULE NON
CARROSSABLE**

Un véhicule non carrossable est un véhicule qui ne peut rouler de façon sécuritaire pour les occupants du véhicule et pour les usagers de la route.

DIRECTIVES ET PROCÉDURES

GÉNÉRALITÉS

CODE DE DÉONTOLOGIE DES ESTIMATEURS EN DOMMAGES AUTOMOBILES

- L'estimateur doit respecter son Code de déontologie et mettre en application tous les principes et les règles qu'il contient.

L'ENCADREMENT DES ESTIMATEURS EN DOMMAGES AUTOMOBILES

Catégories « A » et « L » [Ajouté le 2 novembre 2020]



- L'estimateur doit se limiter aux activités permises par la ou les catégories inscrites sur son Certificat de qualification professionnelle d'estimateur en dommages automobile. Voir Tableau L'encadrement des estimateurs en dommages automobiles – Catégorie « A » et « L ».

TENUE

- L'estimateur doit avoir une apparence soignée.

ARCHIVES

[Modifié le 1^{er} juin 2021]

- En tout respect des délais de conservation en vigueur et conformément à l'article III.20 du Code de déontologie, à moins que ce ne soit déjà fait par son employeur, l'estimateur doit maintenir, en format papier ou électronique, ses dossiers d'estimation accompagnés, dans la mesure du possible, des photographies, de même que tous les autres dossiers découlant de ses activités professionnelles, notamment l'évaluation de la valeur de véhicules aux fins du calcul de la Taxe de vente du Québec (TVQ).

ESTIMATION D'UN VÉHICULE QUI N'EST PAS INSCRIT À LA BASE DE DONNÉES DU LOGICIEL D'ESTIMATION UTILISÉ NI AUX MANUELS MITCHELL

[Modifié le 1^{er} juin 2021]

L'estimateur doit :

- si disponible, choisir un véhicule de l'année précédente, de la même marque et du même modèle;
- dans la mesure du possible, choisir un véhicule qui possède les mêmes caractéristiques de carrosserie et d'équipement;
- identifier adéquatement, à la section « Commentaires », le véhicule **utilisé** pour déterminer les temps de main-d'oeuvre.
- obtenir le prix des pièces auprès du concessionnaire et/ou du dépositaire d'équipements spécialisés et, si requis, les temps de dépose et pose des pièces, sans oublier de considérer les opérations incluses (o/h);
- déterminer les temps de peinture à l'aide d'un manuel de référence (ex. : Mitchell) ou d'un logiciel d'estimation et considérer les temps de chevauchement (*overlap*);

ESTIMATION MANUSCRITE (« manuelle »)

- L'estimateur doit décrire une opération par ligne lorsque l'estimation est rédigée sans l'aide d'un logiciel d'estimation.
-

TEMPS FORFAITAIRES

[Modifié le 1^{er} juin 2021]

- Les temps forfaitaires (*Flat rates*) sont indiqués dans les manuels de référence (ex. : Mitchell) et dans les logiciels d'estimation, tant pour la peinture que pour le remplacement des pièces. Les renseignements sur les opérations sont essentiels à la rédaction de rapports de dommages détaillés. Les instructions destinées aux utilisateurs de ces manuels ou logiciels d'estimation doivent être lues attentivement, notamment en ce qui concerne les temps de chevauchement (*overlap*).

De plus, des explications pour chaque section (pages de procédures) sont incluses, et elles définissent avec précision les opérations de main-d'œuvre incluses et exclues. En prenant le temps d'étudier et de se rapporter à ces renseignements, l'estimateur produira un rapport de dommages plus précis.

TEMPS DE DÉPOSE ET POSE

- **Réparation**
 - L'estimateur peut utiliser le temps de dépose et pose de pièces provenant d'un manuel de référence (ex. : Mitchell) ou calculé automatiquement par un logiciel d'estimation lorsqu'il évalue le temps de main-d'œuvre global nécessaire pour effectuer une réparation sur un véhicule.
 - **IMPORTANT** – Si l'estimateur décide d'utiliser le temps de dépose et pose généré par un logiciel d'estimation pour établir le temps de main-d'œuvre global, il ne lui reste plus qu'à évaluer le temps de main-d'œuvre nécessaire pour effectuer la **réparation seulement** sans tenir compte du temps nécessaire pour accéder aux pièces à réparer.

L'estimateur doit donc vérifier le résultat final de son estimation étant donné que cette façon de procéder comporte le risque de générer un temps de réparation trop élevé en considérant deux fois le temps nécessaire pour accéder aux pièces à réparer.
 - **Peinture** – Lors de la repeinte partielle ou complète d'un véhicule, le temps de dépose et pose de pièces ne doit pas être alloué automatiquement. En effet, dans plusieurs cas, une pulvérisation adéquate est possible sans devoir enlever certaines pièces et garnitures. L'estimateur doit également considérer la condition générale du véhicule.
-

PRÉPARATION D'UNE ESTIMATION

INSPECTION DES DOMMAGES

- L'estimateur ne peut rédiger, ni approuver une estimation sans avoir constaté **de visu** les dommages au véhicule avant sa réparation, sauf lorsqu'une estimation est rédigée dans le cadre de l'expertise à distance (Voir la rubrique « **EXPERTISE À DISTANCE** » ci-après).

PRIORITÉS

- L'estimateur doit déterminer l'urgence du dossier et, au besoin, contacter l'assuré.

SÉQUENCE

[Modifié le 1^{er} juin 2021]

- L'estimateur doit faire une estimation complète et **détaillée** en suivant une séquence logique. (De l'avant vers l'arrière)

DONNÉES ADMINISTRATIVES



- L'estimateur doit toujours remplir entièrement et adéquatement les sections administratives du logiciel d'estimation utilisé afin que toutes les informations pertinentes, dont celles relatives à l'assureur, paraissent à l'estimation.
- Voir le bulletin d'information ERA G2023-05 sur la reconstruction des véhicules accidentés émis le 13 juin 2023.

COMMENTAIRES DE L'ESTIMATEUR

- L'estimateur doit inscrire toute information pertinente à la section appropriée lors de l'utilisation d'un logiciel d'estimation.

ESTIMATION « PRÉLIMINAIRE »

[Modifié le 1^{er} juin 2021]



- Sauf à la demande de l'assureur, l'estimateur ne doit pas faire une estimation informatisée « préliminaire » dans le but de la remettre à l'assuré ou au réparateur. Il s'agit d'un document de travail interne.
- L'estimateur doit remettre une estimation « **fermée** » au réparateur dans un délai raisonnable
- Voir le bulletin d'information ERA G2018-07 sur le rappel des bonnes pratiques émis le 20 novembre 2018.

IDENTIFICATION DU VÉHICULE ET DES PIÈCES MÉCANIQUES MAJEURES

[Modifié le 1^{er} juin 2021]

- L'estimateur doit identifier le véhicule ainsi que son équipement spécialisé (numéro d'identification du véhicule (NIV), modèle, carrosserie, odomètre et/ou totalisateur d'heures et immatriculation) et il doit inscrire ces informations sur la documentation qui sera transmise à l'assureur. L'estimateur doit aussi inscrire l'état **RÉEL** du véhicule au moment de l'inspection de celui-ci.
- L'estimateur **doit** également inscrire les informations suivantes :

Véhicule motorisé

- le modèle du moteur et le manufacturier;
- le type de transmission (automatique ou manuelle) et le nombre de vitesses;
- le nombre d'essieux ainsi que leur capacité;
- le type de suspension avant et arrière;
- la longueur de la couchette (si applicable);
- la longueur et le type (réfrigéré ou sèche) de la boîte cube (si applicable);
- la longueur de la plateforme (si applicable).

Remarque

- Longueur;
 - Type de remorque (réfrigéré, sèche, plateforme, à benne, etc.);
 - Si réfrigérée, la marque et le modèle de l'unité de réfrigération;
 - Le nombre d'essieux ainsi que leur capacité;
 - Le type de suspension.
- Au besoin, pour confirmer l'année modèle sur les véhicules dont le numéro d'identification est composé de 17 caractères, l'estimateur peut faire une recherche à partir du caractère de la dixième position du numéro d'identification du véhicule (NIV). Pour les équipements spécialisés, il doit se référer à la plaquette d'identification et/ou auprès du fabricant.

Détermination de l'année de fabrication

1980 = A	1990 = L	2000 = Y	2010 = A	2020 = L	2030 = Y
1981 = B	1991 = M	2001 = 1	2011 = B	2021 = M	À suivre
1982 = C	1992 = N	2002 = 2	2012 = C	2022 = N	
1983 = D	1993 = P	2003 = 3	2013 = D	2023 = P	
1984 = E	1994 = R	2004 = 4	2014 = E	2024 = R	
1985 = F	1995 = S	2005 = 5	2015 = F	2025 = S	
1986 = G	1996 = T	2006 = 6	2016 = G	2026 = T	
1987 = H	1997 = V	2007 = 7	2017 = H	2027 = V	
1988 = J	1998 = W	2008 = 8	2018 = J	2028 = W	
1989 = K	1999 = X	2009 = 9	2019 = K	2029 = X	

- Deux questions devront être posées, puisque l'année inscrite sur le certificat d'immatriculation peut différer de l'année de fabrication :
- l'année de fabrication;
 - l'année de mise en service à la suite de la vente d'origine.

PHOTOS

[Mis à jour le 21 mai 2024]

Dossiers conventionnels de véhicules réparables ou déclarés perte totale IRRÉCUPÉRABLE

L'estimateur doit prendre des photos du NIV, de l'odomètre, de la plaque d'immatriculation et identifier clairement les dommages et ajouter tout commentaire pertinent, notamment aux dossiers de véhicules déclarés perte totale.

De plus, les photos doivent permettre d'identifier facilement les quatre angles du véhicule afin d'obtenir **une vue d'ensemble** de celui-ci, c'est-à-dire :

- chaque côté du véhicule;
- l'avant du véhicule;
- l'arrière du véhicule.

Dossiers de véhicules déclarés perte totale VGA

Il s'agit de bonnes pratiques en général qui sont obligatoires pour l'inspection des dommages de véhicules perte totale VGA.

L'estimateur, en plus de prendre des photos identifiant **clairement** les dommages, devra également joindre une ou des photos :

- a. du numéro d'identification du véhicule « NIV »;
- b. du pare-brise;
- c. de la plaque d'immatriculation;
- d. si possible, du compartiment moteur;
- e. des 4 coins du véhicule;

- f. de l'odomètre;
- g. si possible, de l'écran du tableau de bord si voyants activés et/ou message d'erreurs;
- h. de l'habitacle (tableau de bord complet et sièges avant et arrière);
- i. dommages antérieurs. Voir rubrique **DOMMAGES ANTÉRIEURS**

IDENTIFICATION DE L'ESTIMATEUR

- L'estimateur doit s'identifier clairement, dater son estimation à l'endroit indiqué et inscrire son numéro de Certificat de qualification d'estimateur ou d'apprenti estimateur en dommages automobiles.

FRANCHISE

- L'estimateur doit indiquer que la franchise est inconnue à la section réservée aux commentaires, si tel est le cas.

RÉPARATION OU REMPLACEMENT

[Modifié le 1^{er} juin 2021]

- L'estimateur ne doit pas remplacer des pièces qui peuvent être économiquement et convenablement réparées. Il doit donner priorité à la réparation dans tous les cas.

Note – Dans certaines situations, une allocation pour un préjudice esthétique pourrait être envisagée. Voir la section « **DÉFINITIONS** ».

DOMMAGES AU CHÂSSIS

[Modifié le 1^{er} juin 2021]

- L'estimateur doit recourir aux services d'un technicien spécialisé pour constater les dommages et effectuer une bonne évaluation du coût des réparations.

IMPORTANT – L'estimateur ne doit jamais inscrire le coût des réparations par présomption.

CODIFICATION

[Modifié le 2 mai 2022]

- L'estimateur doit codifier adéquatement le type de pièce (ex. : similaire, recyclée, etc.) Si la composition de la pièce identifiée sur le véhicule lors de l'inspection est différente de celle de la pièce installée à l'origine en usine, il doit l'indiquer sur l'estimation (ex. : fibre de verre, SMC, plastique, etc.).

DOMMAGES NON VISIBLES OU PRÉSUMÉS

[Modifié le 1^{er} juin 2021]

- L'estimateur ne doit jamais inscrire sur l'estimation les dommages non visibles ou présumés.
- NOYAU (CORE) – L'estimateur doit s'assurer que la pièce à remplacer est impossible à récupérer avant de l'accorder. Le prix ne doit jamais être indiqué par présomption. Voir la rubrique « **Supplément** » de la section « **DIRECTIVES ET PROCÉDURES** ».
- VOL PARTIEL – L'estimateur doit inscrire toutes les pièces, tous les accessoires ou tous les équipements déclarés par l'assuré et indiquer la mention « Estimation rédigée selon la description faite par l'assuré qui devra fournir les preuves ou pièces justificatives à l'assureur ».

DOMMAGES ANTÉRIEURS

- L'estimateur doit indiquer tous les dommages antérieurs et, dans le cas de dommages importants, annexer au dossier les photographies justifiant les dommages.
- **Peinture** – L'estimateur doit toujours déduire les dommages antérieurs relatifs à la peinture, que le véhicule soit repeint en partie ou au complet, sans égard à l'année du véhicule. Exemples de dommages antérieurs :
 - éclats de peinture;
 - égratignures;
 - rouille, corrosion, usure;
 - défauts, coulisses;
 - carrosserie bosselée, etc.

FRAIS DE REMORQUAGE OU DE RÉPARATIONS TEMPORAIRES

- L'estimateur ne doit pas inclure les frais de remorquage ou de réparations temporaires dans la description des réparations. Dans la mesure du possible, il doit obtenir les factures originales et, à moins d'indications contraires de l'assureur, il doit les joindre à la copie de l'estimation adressée à l'assureur avec, au besoin, des commentaires et des recommandations.
- Voir la rubrique « **Sous-traitance** » de la section « **DIRECTIVES ET PROCÉDURES** ».

DÉPRÉCIATION

- L'estimateur doit indiquer la dépréciation conformément aux normes du présent guide.

AVIS À L'ASSURÉ

[Modifié le 1^{er} juin 2021]

- L'estimateur doit, au besoin, expliquer clairement à l'assuré tous les détails de l'estimation, notamment l'utilisation d'une pièce autre qu'une pièce neuve d'origine, l'existence de dommages antérieurs et l'application d'une dépréciation.
- L'estimateur ne doit pas négocier ni faire de compromis avec l'assuré, notamment au sujet des dommages, des réparations, de la valeur des pièces, du temps nécessaire pour accomplir le travail ou de la valeur du véhicule.

Note – Lorsqu'un assuré n'est pas en accord avec l'estimation, en tout ou en partie, l'estimateur doit l'inviter à s'adresser à son assureur et informer ce dernier de la position de l'assuré.

AVIS À L'ASSUREUR

- L'estimateur doit annexer une note à l'assureur dans le cas où le véhicule peut être jugé dangereux.
- L'estimateur doit aviser l'assureur ou son mandataire lorsqu'une pièce défectueuse ayant pu être la cause de l'accident est susceptible de servir de preuve pour le recouvrement des indemnités payées auprès d'un fabricant, d'un marchand, d'un vendeur ou d'autres personnes.

RÉPARATIONS

- L'estimateur ne doit jamais autoriser les réparations.

SOUS-TRAITANCE

[Modifié le 1^{er} juin 2021]

- Allocation **20 %** du coût total de la réparation donnée en sous-traitance sans dépasser **500 \$** par contrat attribué.

Note 1 – Encourager le recours à la sous-traitance, si cela est plus économique.

Note 2 – Sont exclues, les opérations de carrosserie et de peinture. Ces opérations doivent être énumérées par ligne et selon les temps générés par les logiciels ou manuels d'estimation (ex : Mitchell).

Note 3 – Les pièces justificatives devront être fournies par le réparateur à l'assureur.

Note 4 – Ce pourcentage ne s'applique pas aux allocations qui incluent déjà un montant pour la sous-traitance ou pour lesquelles un prix de détail est déjà accordé.

Note 5 – Si un remorquage est nécessaire pour faire effectuer une opération spécialisée en sous-traitance, le coût de celui-ci, ajusté d'un supplément de 20 % pour couvrir les opérations administratives additionnelles devra apparaître sur une ligne distincte dans l'estimation.

IMPORTANT – Ne pas inclure les frais de remorquage au montant accordé pour la réparation donnée en sous-traitance, mais faire une entrée distincte.

Voir la rubrique « **Frais de remorquage ou de réparations temporaires** » de la section « **DIRECTIVES ET PROCÉDURES** ».

EXPERTISE À DISTANCE

INSPECTION DES DOMMAGES À PARTIR DE PHOTOS

[Mis à jour le 21 mai 2024]

Ce processus consiste en la rédaction d'une estimation détaillée à l'aide d'un logiciel d'estimation accepté et utilisé par les assureurs, à partir de photos du véhicule accidenté **identifiant clairement le véhicule ainsi que les dommages** (voir directives à la rubrique PHOTOS du présent guide.)

De plus, la section « Remarques » de l'estimation devra indiquer que le devis a été rédigé à partir de photos si tel est le cas.

L'inspection des dommages à partir de photos est permise à la suite d'un sinistre qui implique :

1. un véhicule carrossable; voir INTERDICTION;
2. un véhicule non carrossable réparable, si les photos démontrent adéquatement les dommages au véhicule; voir INTERDICTION;
3. un véhicule déclaré perte totale à la condition expresse que le dossier respecte les directives en vigueur en matière de prise de photos.

IMPORTANT – L'estimateur ou le réparateur qui reçoit les photos doit pouvoir, lorsque la situation l'exige, constater de visu les dommages au véhicule avant de rédiger l'estimation.

INTERDICTION(*)

Il est interdit de procéder à l'inspection de dommages à partir de photos lorsque le véhicule est réparable et qu'il :

1. a subi des dommages laissant croire que plus d'une pièce structurelle est à remplacer;
2. implique un type de perte qui peut laisser croire à une défaillance mécanique et/ou électrique découlant d'une défectuosité ou d'un rappel du constructeur;
3. a été volé et retrouvé dans l'une de ces circonstances :
 - avec au moins un coussin gonflable de déployé;
 - constat de dommages structurels;
 - il s'agit d'un incendie partiel.

(*) **EXCEPTION** – Là où il n'y a pas de services d'estimation disponibles sur une base quotidienne – L'estimateur peut rédiger une estimation sans avoir constaté de visu les dommages au véhicule avant sa réparation à partir d'informations détaillées transmises par voie électronique et de photos démontrant clairement le véhicule ainsi que les dommages, et ce, que le véhicule soit carrossable ou non. L'estimation doit cependant être rédigée à l'aide d'un logiciel d'estimation accepté et utilisé par les assureurs.

IMPORTANT – L'estimateur ou le réparateur qui reçoit les photos **doit pouvoir, lorsque la situation l'exige**, constater de visu les dommages au véhicule avant de rédiger l'estimation. De plus, l'estimation doit en tout temps faire l'objet d'une approbation virtuelle lorsque c'est le réparateur qui l'a préparée à partir de photos (voir section : **APPROBATION VIA UN SYSTÈME D'IMAGERIE CONVENTIONNEL**).

APPROBATION VIA UN SYSTÈME D'IMAGERIE CONVENTIONNEL

[Mis à jour le 14 mars 2023]

L'approbation d'un devis via un système d'imagerie conventionnel est un concept qui permet à l'estimateur d'approuver une estimation préparée par un réparateur qui a constaté de visu ou à partir de photos les dommages au véhicule avant sa réparation.

Une telle approbation est permise lorsqu'un système d'imagerie est utilisé par l'estimateur pour approuver une estimation détaillée préparée à l'aide d'un logiciel d'estimation accepté et utilisé par les assureurs, accompagnée des photographies du véhicule accidenté identifiant clairement le véhicule ainsi que les dommages, et ce, que le véhicule soit carrossable ou non.

IMPORTANT – Dans le cadre de ce processus d'expertise à distance, l'estimateur qui œuvre en imagerie doit, en tout temps, avoir l'opportunité de transférer le dossier à un estimateur route, afin que ce dernier puisse constater de visu les dommages au véhicule avant de procéder à la rédaction de l'estimation.

INTERDICTION(*)

Nonobstant l'ampleur des dommages, l'estimateur **ne peut** rédiger ni approuver une estimation sans avoir constaté de visu ou à partir de photos les dommages au véhicule avant sa réparation lorsque :

- a) le véhicule a subi des dommages par l'eau ou tout autre liquide (réf. : du GAA ATA G2013-08);
- b) le véhicule a subi des dommages à la suite d'un incendie;
- c) le véhicule a été volé et retrouvé dans l'une de ces circonstances :
 - avec au moins un coussin gonflable de déployé;
 - constat de dommages structurels
 - il s'agit d'un incendie partiel.
- d) le réparateur n'est pas équipé d'un logiciel d'estimation accepté et utilisé par les assureurs.

(*) **EXCEPTION** – Là où il n'y a pas de services d'estimation disponibles sur une base quotidienne – Lorsque le réparateur n'est pas équipé d'un logiciel d'estimation accepté et utilisé par les assureurs, l'estimateur peut rédiger une estimation à partir d'informations détaillées transmises par voie électronique et de photos démontrant clairement le véhicule ainsi que les dommages, et ce, que le véhicule soit carrossable ou non. L'estimation doit cependant être rédigée à l'aide d'un logiciel d'estimation accepté et utilisé par les assureurs.

▶▶ **Note** – Aux fins de faciliter la compréhension, voir la **CARTOGRAPHIE** représentant l'intégralité du processus d'expertise à distance.

SUPPLÉMENT

[Mis à jour le 19 janvier 2017]

Avant d'accorder un supplément, l'estimateur devrait être en mesure de :

- confirmer l'existence et la nature des dommages;
- s'assurer qu'il ne s'agit pas de dommages antérieurs;
- s'assurer que les réparations qui auront été effectuées par le réparateur, au moment de l'avis de supplément, sont conformes à l'estimation initiale et, dans le cas contraire, apporter tout ajustement qui s'impose.

Lorsque l'assureur n'exige pas que l'estimateur se déplace pour constater de visu les dommages faisant l'objet de l'avis de supplément, ce dernier peut alors approuver cette demande de supplément à partir des photographies reçues du réparateur à condition que :

- les photographies démontrent clairement la nature des dommages additionnels réclamés;
 - les photographies lui permettent de confirmer que les dommages additionnels réclamés sont bien reliés au même événement.
-

PERTE TOTALE

[Mis à jour le 15 avril 2016]

DÉCLARATION DE PERTE TOTALE

Un véhicule devrait être déclaré perte totale si le coût des réparations combiné au montant des dommages antérieurs^(*) (autres accidents, rouille, corrosion et usure) atteint ou dépasse le pourcentage de la valeur au jour du sinistre indiqué ci-après.

(*) Voir la rubrique « **Calcul des dommages antérieurs** ».

L'estimateur peut considérer un véhicule lourd comme une perte totale lorsque le montant des dommages atteint 75 % de sa valeur au jour du sinistre. Même s'il ne s'agit pas d'une règle absolue, cette procédure permet à l'assureur de prendre cette option en considération.

Dans le cas d'un véhicule lourd qui peut être reconstruit à partir d'un ensemble châssis-cabine (*Glider Kit*), le véhicule aura le numéro de série provenant de son *Glider Kit* et, ainsi, le numéro original sera annulé. La mention « **IRRÉCUPÉRABLE** » doit être inscrite sur le certificat original par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ).

L'ESTIMATEUR **DOIT** :

-  toujours remplir entièrement et adéquatement les sections administratives du logiciel d'estimation utilisé afin que toutes les informations pertinentes, dont celles relatives à l'assureur, paraissent à l'estimation. Voir le bulletin d'information ERA G2023-05 sur la reconstruction des véhicules accidentés émis le 13 juin 2023;
-  établir une estimation complète et détaillée des dommages en identifiant les pièces majeures ayant subi un dommage dont, notamment, les coussins gonflables et les ceintures de sécurité avec prétendeur, ou toute autre composant des systèmes de retenue supplémentaire (SRS), selon les directives, les normes et les procédures du Guide sur l'estimation des dommages aux véhicules et équipements lourds. Voir le bulletin d'information ATE G2014-05 « Estimation des dommages de véhicules déclarés perte totale » émis le 8 septembre 2014;
- tenir compte de la possibilité d'un supplément au moment de la réparation;
- informer l'assureur la journée même que le véhicule est perte totale, et ce, que le véhicule soit ou non en état de rouler;
-  recommander à l'assureur le statut du véhicule et l'indiquer sur son estimation « **IRRÉCUPÉRABLE** » ou « **VÉHICULE GRAVEMENT ACCIDENTÉ** » (VGA). Voir les bulletins d'information ATE G2002-11 « Statut des véhicules déclarés perte totale » émis le 2 août 2002 et ATE G2006-06 « Transfert de propriété de véhicules hors route déclarés perte totale » émis le 16 août 2006;
- lorsqu'il recommande un statut, tenir compte que la plupart des véhicules lourds sont construits sur des châssis de type conventionnel;
-  se rappeler qu'il ne doit jamais s'engager dans des discussions relatives au montant d'une entente de réparation à prix forfaitaire avec le réparateur ou l'assuré, ni préparer de contrats de réparation et encore moins signer un formulaire confirmant une telle entente. Voir le bulletin d'information ATE G2010-04 « Mandat de l'estimateur » émis le 11 juin 2010;

8. se rappeler que la décision finale de déclarer le véhicule perte totale revient toujours à l'assureur.

CALCUL DES DOMMAGES ANTÉRIEURS

- Taux recommandé 30 \$ / heure

ÉVALUATION DE LA VALEUR MARCHANDE D'UN VÉHICULE

Pour établir la valeur marchande d'un véhicule qui n'est pas disponible sur le marché des véhicules usagés avec les mêmes équipements et qui n'est pas listé dans les revues spécialisées, l'estimateur doit s'informer auprès de plusieurs concessionnaires et il doit notamment tenir compte des facteurs suivants : année modèle, odomètre et/ou totalisateur d'heures, condition générale et équipements du véhicule.

DÉPRÉCIATION APPLICABLE À PARTIR DU COÛT DE REMPLACEMENT NÉGOCIÉ AU PLUS BAS, SANS REPRISE, D'UN ÉQUIPEMENT IDENTIQUE Dépréciation calculée par méthode décroissante (BIEN VÉRIFIER L'ANNÉE DE CONSTRUCTION)		
ANNÉE	CAMION LOURD	REMORQUE ET CAISSE AVEC GROUPE FRIGORIFIQUE
1	30 %	20 %
2	20 %	15 %
3	15 %	10 %
4	10 %	10 %
Suivantes	10 %	10 %

ALLOCATIONS

IMPORTANT – CERTAINES ALLOCATIONS PEUVENT DIFFÉRER SELON LA RÉGION.

L'estimateur doit se conformer aux normes suivantes :

CARROSSERIE

ADHÉSIFS SMC ET METTON SUR PANNEAU

[Mis à jour le 1^{er} juillet 2023]

- Réparation (cartouche de 400 ml)..... **111 \$/pied carré**
- Note** – Cette allocation tient compte du matériel de réparation (toile et colle).
- Collage (cartouche de 400 ml) **8 \$/pied linéaire**
 - Aile de capot..... **216 \$**
 - Toit de camion avec cabine-couchette..... **232 \$**

Note – Ces allocations **n'incluent pas** le temps de main-d'œuvre.

MATÉRIEL DE FIBRE DE VERRE

[Mis à jour le 6 novembre 2023]

- Allocation..... **33,90 \$/pied carré**
..... temps de main d'œuvre **non inclus**.

Note 1 – Cette allocation tient compte du matériel utilisé pour une réparation de fibre de verre (toile et résine).

Note 2 – Applicable pour une pièce cassée ou une partie de pièce manquante.

Note 3 – Ne pas accorder dans le cas de dommages en surface seulement.

ANTIROUILLE SUR PANNEAUX DE TÔLERIE NON TRAITÉS – TRAITEMENT

[Mis à jour le 6 novembre 2023]

- Allocation pour le premier panneau **17 \$**
- Allocation pour chaque panneau supplémentaire..... **5 \$**

Note 1 – Le traitement antirouille est applicable sur les panneaux **en acier seulement**.

Note 2 – Les mêmes conditions sont applicables lors d'une réparation.

Note 3 – Le cas d'une porte sans aucun traitement antirouille et dont le panneau est remplacé justifie une allocation d'antirouille (pour les soudures) et un insonorisant.

Note 4 – Le cas d'une porte traitée à l'antirouille par un spécialiste et dont le panneau est remplacé ne justifie aucun traitement autre que celui du spécialiste.

ANTIROUILLE – TRAITEMENT

- Voir la rubrique « **Sous-traitance** » de la section « **DIRECTIVES ET PROCÉDURES** ».

ANTIVOL – GRAVURE ET MÉTHODES DE PROTECTION ANTIVOL

- Voir la rubrique « Sous-traitance » de la section « **DIRECTIVES ET PROCÉDURES** ».
-

BANDE ADHÉSIVE TRANSPARENTE – PARE-CAILLOUX

[Mis à jour le 6 novembre 2023]

- Allocation **21,58 \$/pied carré**

Note – Le temps de main-d'œuvre est inclus dans cette allocation.

- Dépose (retrait) de la bande (réparation de la pièce) **0,1 h/pied carré**

Note 1 – Ne pas accorder l'allocation pour enlever la bande adhésive si la pièce doit être remplacée.

Note 2 – Il est possible que du temps de main-d'œuvre supplémentaire soit nécessaire pour effectuer l'opération de dépose notamment lorsqu'une bande a été détériorée par le soleil.

Remplacement effectué par un atelier spécialisé – Recours à la sous-traitance

- Allocation Présentation de la facture de sous-traitance obligatoire.
-

ÉLIMINATION DES DÉCHETS DANGEREUX

- Allocation **5,22 \$/dossier^(*)**

(*) Ce montant est basé sur le calcul des coûts pour l'automobile et doit être considéré à titre de référence seulement. Il est recommandé de tenir compte des particularités propres aux véhicules et équipements lourds, s'il y a lieu.

FILETS DÉCORATIFS, LETTRAGE ET DESSINS DE VINYLE OU PEINTS

[Modifié le 1^{er} juin 2021]

- Voir la rubrique « Sous-traitance » de la section « **DIRECTIVES ET PROCÉDURES** ».

Note – Si l'information relative au coût de remplacement est non disponible au moment de la fermeture de l'estimation, inscrire « payable sur présentation de la facture ».

INSONORISATION – BANDE AUTOCOLLANTE

[Mis à jour le 6 novembre 2023]

- Allocation **19 \$/pied carré,**
..... temps de main-d'œuvre **non inclus.**

Note – Ne pas accorder automatiquement.

MATÉRIEL D'ATELIER

[Mis à jour le 6 novembre 2023]

- Allocation **9,25 \$/heure**

Note 1 – Le taux du matériel d'atelier est calculé sur le total du temps de main-d'œuvre : carrosserie, mécanique et châssis dans chaque estimation et ce, que du matériel d'atelier soit nécessaire ou non. Toute demande de matériel supplémentaire non pertinente sera refusée. Voir liste détaillée.



Note 2 – Ne pas accorder l'allocation s'il s'agit d'une estimation relative à de la machinerie agricole ou à une remorque de ferme.

PIÈCE RECYCLÉE SOUDÉE – Découpage d'un panneau latéral ou d'un ensemble de pièces recyclées (*Cut & trim*)

- L'évaluation du temps de main-d'œuvre nécessaire pour effectuer cette opération est laissée au jugement de l'estimateur.

RIVETS POUR CAMION

[Mis à jour le 6 novembre 2023]

- Rivet « à coût moyen » **1,33 \$/unité**
- Rivet « Insert » **1,16 \$/unité**
- Rivet « Huck bolt » 3/16 chromé, incluant la bague **3,19 \$/unité**
- Panneau arrière (cabine ou couchette) **211 \$**
- Panneau latéral (couchette)..... **180 \$**
- Coin de cabine ou de couchette **88 \$**
- Panneau de transition (couchette)..... **76 \$**
- Côté de cabine **62 \$**
- Extension de cabine ou de couchette **46 \$**
- Pour chaque chevauchement de panneaux **déduire 27 \$**

Note – Pour les rivets de remorques, veuillez vous référer aux distributeurs de pièces de remorque.

IMPORTANT – Les rivets de capot, de porte, de petites pièces ainsi que les panneaux rivetés en circonférence doivent être comptés à l'unité selon l'allocation du rivet « à coût moyen ».

SELLETTE D'ATTELAGE (Fifth Wheel)

[Mis à jour le 26 février 2024]

- Vérification & nettoyage **1,0 h**

Note – Cette allocation inclut le temps de vérification du bon fonctionnement de chacun des composants suivants de la sellette d'attelage fixe ou réglable :

1. La sellette d'attelage (*Fifth Wheel*).
2. Le verrouillage des mâchoires (*Lock Jaw*).
3. Le coussinet (*Bushing*).
4. Le dispositif coulissant (*Slider*), si nécessaire.

PLAQUE D'ACCOUPLLEMENT – REMORQUE

[Entrée en vigueur le 26 février 2024]

- Vérification..... **0,5 h**

PIÈCES DE REMPLACEMENT – Pièces d'origine neuves (OEM Parts) – Pièces d'origine recyclées – Pièces d'origine remises en état (réusinées) – Pièces similaires neuves

[Mis à jour le 23 janvier 2024]

- Le remplacement doit être envisagé lorsque la pièce ne peut être économiquement réparée.
- Sauf si une directive indique le remplacement obligatoire de la pièce par une pièce neuve d'origine, faire usage de pièces recyclées, remises en état (réusinées) ou similaires, lorsque leur utilisation est permise, qu'elles sont disponibles et plus économiques.
 - Indiquer que l'estimation est rédigée en vertu de l'avenant 43 « VALEUR À NEUF », si tel est le cas.

Note : La SAAQ exige que la reconstruction des véhicules soit effectuée en conformité avec les recommandations du constructeur. [Lien vers la réglementation de la SAAQ en la matière.](#)

- **Pièces d'origine neuves** – En l'absence de pièces recyclées ou de pièces similaires et lorsque la situation l'exige, la pièce d'origine neuve doit être accordée en tenant compte de la dépréciation, s'il y a lieu.

IMPORTANT

- Voir le point « **Système de retenue supplémentaire (SRS)** » de la section « Particularités » ci-après.

- **Pièces d'origine recyclées (usagées)** – En autant qu'elle soit de même nature et de qualité égale ou supérieure, une pièce usagée de la même année ou, en cas d'indisponibilité de celle-ci dans un délai raisonnable, une pièce usagée d'une année antérieure à l'année du véhicule peut être utilisée. Inapplicable dans les cas où l'assuré possède l'avenant 43 « VALEUR À NEUF ». Voir bulletin ERA G2024-01 – Pièces de remplacement.



L'estimateur **doit** indiquer sur son estimation le nom et le numéro de téléphone du recycleur ainsi que le nom du commis.

- **Pièces similaires neuves** – Ces pièces peuvent être utilisées sur un véhicule âgé de **1 an** (365 jours et plus) depuis la date de mise en service du véhicule.

Cette directive s'applique uniquement aux pièces de tôlerie, mécanique et aux pièces esthétiques; en aucun cas elle ne s'applique aux pièces de structure.

Note 1 – À moins qu'il ne s'agisse d'un support de radiateur similaire boulonné certifié CAPA ou par une autre organisation reconnue, l'utilisation d'un support de radiateur similaire est interdite. Voir bulletin ERA G2024-01 – Pièces de remplacement.



Note 2 – À moins qu'il ne s'agisse d'une pièce similaire certifiée CAPA ou d'une pièce certifiée par une autre organisation reconnue, l'utilisation de pièces similaires de carrosserie est **interdite** lorsque le logiciel d'estimation utilisé indique que la pièce de carrosserie à remplacer est fabriquée d'un alliage d'acier à haute résistance (ex. : HSS, UHSS, etc.), et ce, peu importe l'âge et le kilométrage du véhicule. Seule une pièce d'origine (OEM) neuve ou recyclée (usagée) doit être utilisée.

Note 3 – Pour plus de détails à ce sujet, veuillez consulter la section *Déclarer un sinistre et faire une réclamation*, du Formulaire de police d'assurance automobile du Québec – F.P.Q. N° 1 – Formulaire des propriétaires. [Site Internet de l'Autorité des marchés financiers.](#)

- **Pièces d'origine remises en état** – Ce type de pièces ne peut être alloué dans les cas où l'assuré possède l'avenant 43 « Valeur à neuf ».

PARTICULARITÉS [Mis à jour le 17 décembre 2018]**PARE-CHOCS**

- **Barre de renfort** (*Reinforcement*) – Divers types de matériaux sont maintenant utilisés dans la fabrication de ces pièces, dont différents alliages d'aluminium ou d'acier à haute résistance (ex. : UHSS et HSS) et de composite. L'acier à haute résistance a notamment une teneur plus ou moins élevée en carbone ou en bore.

MISE EN GARDE : si cette pièce non apparente est endommagée, elle doit **obligatoirement** être remplacée à moins que les dommages constatés soient seulement de nature esthétique et qu'ils n'affectent pas l'intégrité de la pièce, c'est-à-dire lorsque la pièce n'a pas subi de déformation ou de déchirure et qu'elle n'a pas à être réparée ni redressée.

En cas de remplacement, la pièce doit être remplacée par une pièce neuve d'origine ou par une pièce recyclée d'origine (usagée) dans la mesure où son intégrité a été maintenue et qu'elle est de même nature et de qualité égale ou supérieure.

L'utilisation de pièces remises en état (réusinées) ou de pièces similaires est **interdite**.

- **Pare-chocs** – Sur un véhicule de l'année, lorsqu'un pare-chocs est endommagé au point d'être remplacé, utiliser la pièce d'origine neuve plutôt qu'une pièce d'origine remise en état (réusinée) et ce, tant que le véhicule n'a pas atteint **1 an** (365 jours et plus) depuis la date de mise en service du véhicule. La réparation est toujours de mise pour des dommages mineurs, quel que soit l'âge du véhicule.
- **Pare-chocs** – Métal chromé – La pièce peut être réparée, redressée et « rechromée », en partie ou en totalité, et être remplacée par une pièce d'origine neuve, réusinée ou recyclée. Utiliser une pièce d'origine neuve tant que le véhicule n'a pas atteint **1 an** (365 jours et plus) depuis la date de mise en service du véhicule. Un montant forfaitaire peut compenser un préjudice esthétique.

SYSTÈME DE RETENUE SUPPLÉMENTAIRE (SRS)

- En cas de remplacement, la pièce allouée doit être une pièce neuve d'origine (OEM part).

EXEMPLES DE COMPOSANTS :

- Capteurs.
- Ceinture de sécurité avec prétendeur.
- Contacteur annulaire (*Clockspring*).
- Coussins gonflables : Voir notes 1 et 2 ci-après.
- Module de contrôle, colonne de direction à absorption d'énergie.

IMPORTANT – L'estimateur doit vérifier les recommandations du constructeur relatives au remplacement de pièces à la suite du déploiement d'un élément du SRS tel un coussin gonflable.

Note 1 – Ne jamais teindre les garnitures extérieures des coussins gonflables.

Note 2 – Vérifier les recommandations du constructeur relatives au tissu des coussins de sièges décousus ou déchirés à la suite du déploiement du coussin gonflable latéral installé notamment à l'intérieur du dossier d'un siège sur plusieurs modèles de véhicules.

GLACES

DÉBRIS DE VERRE – NETTOYAGE

Note 1 – Cette opération est incluse au temps de main-d'œuvre du sous-traitant vitrier.

Note 2 – L'estimateur doit vérifier les opérations incluses et non incluses à l'aide d'un manuel de référence (ex. : Mitchell) ou au logiciel d'estimation qu'il utilise.

RÉPARATION DU PARE-BRISE

Note – Prix : à vérifier selon l'entente de l'assureur avec le fournisseur.

REPLACEMENT DU PARE-BRISE, DES GLACES LATÉRALES ET DE LA LUNETTE ARRIÈRE

Note 1 – Prix : à vérifier selon l'entente de l'assureur avec le fournisseur.

Note 2 – Temps d'installation : au besoin, se référer au temps fourni par un manuel de référence (ex. : Mitchell) ou un logiciel d'estimation.

URÉTHANE

- L'estimateur doit vérifier auprès du fournisseur :
 - le type et la quantité de produit nécessaire au remplacement de la glace;
 - le prix du produit selon l'entente de l'assureur avec le fournisseur.

Note – Ne pas accorder automatiquement.

CLIMATISATION ET REFROIDISSEMENT

ANTIGEL

[Mis à jour le 6 novembre 2023]

- Allocation **15 \$/4 litres**
- Mise à niveau – Quantité minimale..... **2 litres**
- Remplissage complet – Quantité..... SELON LE MODÈLE DE VÉHICULE

Note – Allouer l'antigel recommandé par le constructeur.

RÉPARATION DU CONDENSEUR DU SYSTÈME DE CLIMATISATION

- Voir la rubrique « **Sous-traitance** » de la section « **DIRECTIVES ET PROCÉDURES** ».

Note – Le coût de la réparation n'inclut pas le temps de dépose et pose, ni le temps de vidange.

RÉPARATION DU RADIATEUR

- Voir la rubrique « **Sous-traitance** » de la section « **DIRECTIVES ET PROCÉDURES** ».

Note 1 – Le coût de la réparation n'inclut pas le temps de dépose et pose, ni le temps de vidange.

Note 2 – Pour une vérification de la pression du radiateur, allouer 0,5 heure.

Note 3 – Pour le refroidisseur d'air « Air to Air », allouer 1,0 heure.

Note 4 – Ne pas allouer systématiquement le temps de dépose et pose dans le cas d'une simple vérification.

VIDANGE ET RECHARGE DU SYSTÈME DE CLIMATISATION – RÉFRIGÉRANT R134A

[Mis à jour le 6 novembre 2023]

Système ouvert (*impossible de récupérer le gaz*)

- Allocation système de climatisation simple 301 \$
- Allocation système de climatisation double 330 \$

Inclut la recharge complète et la mise à niveau de lubrifiant

Système fermé (*le gaz est récupérable*)

- Allocation système de climatisation simple 280 \$
- Allocation système de climatisation double 287 \$

Inclut le temps pour la récupération du gaz de même que la mise à niveau de lubrifiant et la mise à niveau de gaz

Note 1 – L'estimateur ne doit pas oublier de retirer l'allocation de temps de main-d'œuvre générée automatiquement par le logiciel d'estimation qu'il utilise lorsqu'une des allocations ci-dessus est accordée.

Note 2 – Allocation de main-d'œuvre : seulement lorsque le démontage du système est nécessaire pour procéder à la réparation. Vérifier le temps de dépose et pose dans un manuel de référence (ex. : Mitchell) ou au logiciel d'estimation.

Note 3 – Il est possible que le système de climatisation ait subi des dommages additionnels, notamment lorsque le réparateur n'a pas bouché les extrémités du système lors de la réparation du condenseur.



Note 4 – Voir le bulletin d'information ERA G2018-09 « Vidange et recharge du système de climatisation – Réfrigérant R-134a », émis le 17 décembre 2018.

DIRECTION ET SUSPENSION

ÉQUILIBRAGE DE ROUE

[Mis à jour le 13 mai 2019]

Roue d'acier ou d'aluminium

- Première roue 0,4 h
- Chaque roue additionnelle 0,3 h

Note 1 – Ne pas accorder automatiquement.

Note 2 – L'absence de masses d'équilibrage (pesées) ou de traces de ces masses indique que la roue n'était pas équilibrée avant l'accident.

Note 3 – Accorder un équilibrage lors d'un impact sur la roue ou le pneu afin de vérifier si ces deux composants ont subi des dommages.

Note 4 – L'équilibrage des roues arrière est rarement nécessaire.

PNEUS GONFLÉS À L'AZOTE

Note – Accorder le gonflage à l'azote, si nécessaire.

PROGRAMME DE RECYCLAGE DES PNEUS NEUFS

[Mis à jour le 1^{er} juillet 2023]

- Allocation **4,50 \$/pneu**
Applicable pour les pneus neufs dont le diamètre de la jante est égal ou inférieur à 62,2 cm (24,5 pouces) et dont le diamètre global du pneu est égal ou inférieur à 83,8 cm (33 pouces).
- Allocation **6 \$/pneu**
Applicable pour les pneus neufs dont le diamètre de la jante est égal ou inférieur à 62,2 cm (24,5 pouces) et dont le diamètre global du pneu est supérieur à 83,8 cm (33 pouces) mais n'excède pas 123,2 cm (48,5 pouces).

Note – Ne pas inclure cette allocation au prix des pneus, mais faire une entrée distincte.

RÉGLAGE DE LA GÉOMÉTRIE (Alignment)

[Mis à jour le 13 mai 2019]

- Chaque essieu..... **1,0 h**

Note 1 – Applicable à toutes les marques de véhicules.

Note 2 – Pour toute information additionnelle, voir la section « **INFOS TECHNIQUES** ».

MÉCANIQUE

CODIFICATION DES CYLINDRES – BARILLET DE SERRURE

[Mis à jour le 6 novembre 2023]

Remplacement effectué par un atelier spécialisé – Recours à la sous-traitance

- Allocation Présentation de la facture de sous-traitance
-

NETTOYAGE ET RÉPARATION DU RÉSERVOIR À CARBURANT

- Voir la rubrique « **Sous-traitance** » de la section « **DIRECTIVES ET PROCÉDURES** ».

Note 1 – Pour les cas de dommages majeurs, il est possible de procéder à la remise à neuf par le remplacement de toutes les sections endommagées, et ce, pour un coût moindre qu'un réservoir neuf.

Note 2 – Le coût de la réparation n'inclut pas le temps de dépose et pose.

Note 3 – Le temps nécessaire à la vidange du réservoir n'est pas inclus.

Note 4 – Réparable dans la plupart des cas par un atelier spécialisé.

STRUCTURE ET CHÂSSIS

VÉRIFICATION DU CHÂSSIS

[Mis à jour le 13 mai 2019]

- Allocation **2,0 h**
- Une allocation peut également être accordée pour la manutention d'un véhicule non carrossable.

Note – Ne pas allouer de vérification lors de dommages évidents au châssis.

VÉRIFICATION DE LA BENNE

[Entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2023]

- Lorsque l'analyse du sinistre laisse fortement présager d'un dommage à la benne mais qu'il n'y en a aucun de visible à l'œil nu, une allocation pour la mesure peut être accordée.
- Évaluer le temps nécessaire selon la longueur de la benne.

Note – Ne pas accorder si les dommages sont apparents.

REDRESSEMENT DU CHÂSSIS

- Dans le cas d'un léger dommage, établir le coût de réparation en unité horaire. Dans l'éventualité de sous-traitance, l'estimateur doit contrôler la soumission et établir ses allocations selon les réparations effectuées avec pièces justificatives à l'appui (factures). L'estimateur doit s'assurer que les temps de chevauchement ont été considérés lorsque requis (ex. : certaines réparations et opérations incluses dans l'estimation).

PEINTURE



TABLES DES ALLOCATIONS RELATIVES À LA PEINTURE DES VÉHICULES ET ÉQUIPEMENTS LOURDS

Table des groupes de couleurs EA-EB
Table des groupes de couleurs EX-EY

Les Tables des allocations relatives à la peinture des véhicules et équipements lourds sont publiées sur **ESTIMATION 24 sur 24**.

PEINTURE AU PIED CARRÉ

[Mis à jour le 26 février 2024]

Pour chaque pièce – Effectuer le calcul suivant :

Nombre de pi² de la pièce X 0,13 h = + 1,0 h =

Chevauchement (lorsqu'il y a plus d'une pièce)

Pour chaque panneau adjacent **déduire 0,6 h**

Pour chaque panneau non adjacent..... **déduire 0,2 h**

Note 1 – Cette méthode de calcul est basée sur une peinture à une étape. Dans l'éventualité où l'application d'un vernis est nécessaire, utiliser la même méthode que celle indiquée dans le Guide VEL.

Note 2 – La méthode de calcul ne tient compte que de la surface à préparer et à repeindre, sans considérer sa complexité (formes arrondies, des arêtes et recoins, etc.). Toutes ces particularités peuvent nécessiter plus de temps pour la préparation et plus de perte lors de la pulvérisation de la peinture. Se référer auprès l'assureur.

Note 3 – L'élaboration de la méthode est basée sur des surfaces de grandeurs moyennes et inférieures à 100 pied². L'utilisation de ce calcul sur des pièces dont la superficie est supérieure n'est pas recommandée.

TEMPS DE PEINTURE SUPPLÉMENTAIRE

AGENCEMENT DE COULEURS

- Allocation..... **50 % du temps de peinture**

Note 1 – Cette allocation **inclut** les opérations suivantes :

- nettoyer avec un détergent ou un solvant;
- sabler à l'eau, dépolir (*Scotch-Brite*) ou enlever le lustre du panneau avec une pâte à polir et le nettoyer;
- masquer les panneaux adjacents jusqu'à 36 po;
- appliquer un promoteur d'adhésion, si nécessaire;
- appliquer la couleur;
- nettoyer la surface et enlever la poussière avec un chiffon collant;
- appliquer le vernis.

Toutefois, cette allocation **n'inclut pas** les opérations suivantes :

- réparer les imperfections de la surface;
- enlever et installer ou masquer les pièces, les garnitures, les bandes décoratives ou décalques fixés au panneau ou à la surface agencée;
- poncer le fini et polir.

Note 2 – Ne pas accorder automatiquement.

VERNIS – FINITION CLAIRE OU PERLÉE « DEUX ÉTAPES »(*)

[[Mis à jour le 26 février 2024]

- Camion complet, cabine complète, couchette 20 % du temps de peinture
- ▶▶ **▪ Premier panneau majeur (Voir liste des panneaux majeurs)40 % du temps de peinture**
..... (incluant les rebords et l'intérieur) maximum de 2,5 heures

Note – Les allocations ci-dessus **incluent** les opérations suivantes :

- mélanger les produits;
- nettoyer la surface et enlever la poussière avec un chiffon collant;
- appliquer les produits;
- nettoyer l'équipement.

- Chaque panneau supplémentaire..... **20 %** du temps de peinture
(Incluant les rebords et l'intérieur)

(*) APPLICABLE AUX PANNEAUX MAJEURS, AU CAPOT OU PARE-CHOCS.

Note 1 – Pour chaque panneau supplémentaire, **soustraire le chevauchement**, s'il y a lieu.

Note 2 – Cette allocation **inclut** le nettoyage de la surface et l'application des produits.

PRÉTRAITEMENT D'UN PANNEAU EN ALUMINIUM NON TRAITÉ (À NU)

[Modifié le 1^{er} juin 2021]

- Allocation 15 % du temps de main-d'œuvre de la couche de base, excluant le vernis pour chaque surface traitée.

Note 1 – Pour déterminer le temps de main-d'œuvre, utiliser l'équivalent des temps de peinture générés par les logiciels d'estimation (rate 4).

Note 2 – Ne pas déduire de chevauchement de temps de peinture.

Note 3 – Les panneaux d'origine neufs (OEM parts) des modèles FREIGHTLINER et INTERNATIONAL sont généralement en aluminium non traité.

PROMOTEUR D'ADHÉSION

[Mis à jour le 6 novembre 2023]

- Application complète – Pièce neuve non apprêtée ou pièce mise à nu par ponçage :
 - Pare-chocs **34 \$ /pièce**
 - Extension de pare-chocs **7 \$ /pièce**
 - Déflecteurs **19 \$ /pièce**
- Application partielle :
 - Pare-chocs et autres pièces **7 \$ /pièce réparée**

▶▶ **Note 1** – Le matériel visé à la TABLE DES ALLOCATIONS RELATIVES À LA PEINTURE DES VÉHICULES ET ÉQUIPEMENTS LOURDS n'inclut pas le promoteur d'adhésion sur les couvre-pare-chocs.

Note 2 – Le promoteur d'adhésion ne doit pas être accordé automatiquement.



Note 3 – Voir le bulletin d'information ERA G2020-02 émis le 21 avril 2020.

PROTECTION DU CHÂSSIS ET DU MOTEUR

[Mis à jour le 6 novembre 2023]

- Allocation..... **3,0 h**
 **La main d'œuvre doit être calculée au taux « carrosserie »**

Note 1 – Ne pas accorder automatiquement.

Note 2 – Ne s'applique pas au VR de classe A

INSTRUCTIONS

- Les allocations relatives au matériel de peinture sont basées sur l'étude de la quantité de produits utilisés et du temps nécessaire pour repeindre l'extérieur de chacun des principaux panneaux d'un véhicule.
- La catégorie de véhicule, le type de peinture et le nombre de panneaux à repeindre ont notamment été pris en considération. L'utilisateur doit cependant se rappeler qu'il y a des exceptions qui pourraient augmenter ou diminuer le coût des matériaux accordés.

IMPORTANT

- Afin de ne pas influencer la fiabilité des résultats obtenus en appliquant la Table des allocations relatives à la peinture des véhicules et des équipements lourds (ci-après « Table ») et ainsi d'assurer des montants justes et équitables aux divers intervenants, il est donc très important que les estimateurs déterminent adéquatement le nombre d'heures de peinture lors de la rédaction de l'estimation.

Note – Allocations pour peindre l'intérieur des panneaux : ce type d'allocations de temps devrait être identifié séparément, tel qu'il est possible de le faire à l'aide d'un manuel de référence (ex. : Mitchell) ou d'un logiciel d'estimation.

DÉCAPAGE

- Pour déterminer les temps de main-d'œuvre, utiliser l'équivalent des temps de peinture recommandés par un manuel de référence (ex. : Mitchell) ou générés par un logiciel d'estimation. Exemple :

$$\boxed{\text{MAIN-D'ŒUVRE}} \times \boxed{\text{TAUX HORAIRE DE LA TABLE}} = \boxed{\text{\$ MATÉRIEL SUPPLÉMENTAIRE}}$$



Note 1 – Pour plus d'informations, voir la « TABLE DES ALLOCATIONS RELATIVES À LA PEINTURE DES VÉHICULES ET ÉQUIPEMENTS LOURDS ».

POLISSAGE

[En vigueur le 9 novembre 2015]

- Allocation..... 30 % du temps de main-d'œuvre de la couche de base, excluant le vernis, pour chaque surface sablée et polie.
- Pour les dommages mineurs ou superficiels (ex. : éraflures, taches, éclaboussures).

Note 1 – Ne s'applique pas si une allocation pour la repeinte de la même surface a été accordée.

Note 2 – Pour déterminer le temps de main-d'œuvre, utiliser l'équivalent des temps de peinture générés par les logiciels d'estimation (*rate 4*).

Note 3 – Ne pas déduire de chevauchement de temps de peinture.

DÉPRÉCIATION

GÉNÉRALITÉS

[Modifié le 1^{er} juin 2021]

Lorsque la dépréciation ne peut être calculée à partir de directives précises ou de facteurs mesurables, la dépréciation à appliquer est laissée au jugement de l'estimateur. L'estimateur doit en tout temps connaître la durée de vie de la pièce à remplacer afin d'appliquer une dépréciation juste et équitable.

1. La dépréciation doit être indiquée sur l'estimation avec une note explicative. Aucune dépréciation ne doit être considérée lorsque, pour l'ensemble de l'estimation, elle est inférieure à 50 \$. Si la dépréciation est supérieure à 50 \$, elle s'applique à partir du premier dollar.
2. « **Coût net de remplacement** » signifie qu'il s'agit du coût effectif, compte tenu des rabais, et non du coût brut. Le « **coût net de remplacement** » comprend le coût des pièces, de la main-d'œuvre et des taxes.
3. « **Coût de remplacement** » signifie qu'il s'agit du coût effectif, compte tenu du prix des pièces, des rabais éventuels et des taxes sur les pièces, mais à l'exclusion de la main-d'œuvre.
4. Trois facteurs peuvent affecter le calcul de la dépréciation :
 - le kilométrage (exemple : moteur);
 - l'état ou la durée de vie (exemple : peinture);
 - l'usure mesurable (exemple : pneu).
5. Tout assuré insatisfait des explications de l'estimateur doit être invité à s'adresser à son assureur.

AUDIO-VIDÉO

[Modifié le 1^{er} juin 2021]

RADIO AM-FM

Aucune dépréciation ne doit être appliquée pour la première année. Par la suite, 0,5 % par mois à compter de la date d'achat, sous réserve d'un maximum de 50 % du coût de remplacement.

APPAREIL MULTIMEDIA

[Modifié le 1^{er} juin 2021]

Si l'appareil a été acheté neuf, aucune dépréciation ne doit être appliquée pour la première année. Par la suite, 1 % par mois à compter de la date d'achat, sous réserve d'un maximum de 75 % du coût de remplacement.

TÉLÉPHONE CELLULAIRE FIXE

Aucune dépréciation ne doit être appliquée pour la première année. Par la suite, 1 % par mois à compter de la date d'achat, sous réserve d'un maximum de 75 % du coût de remplacement.

CARROSSERIE

PEINTURE

[Modifié le 1^{er} juin 2021]

Aucune dépréciation pour la première année. Au terme de un an, l'estimateur peut déduire entre 10 % et 20 % par an (main-d'œuvre et matériel), en fonction de l'état, sous réserve d'un maximum de 75 % du coût net de remplacement. Aucune dépréciation pour des travaux de peinture partielle (Ex : retouche d'un coin de capot).

ROUILLE

La rouille doit être considérée comme un dommage antérieur au sinistre. L'estimateur doit déduire du coût de remplacement de la pièce un pourcentage déterminé à partir du coût de réparation de la rouille, sous réserve d'un maximum de 50 %.

GLACES

VERRE DE SÉCURITÉ (PLEXIGLAS) OU TOUT AUTRE MATÉRIAU SYNTHÉTIQUE

La dépréciation doit être déterminée en fonction de l'état de la pièce et déduite du coût net de remplacement.

VERRE FEUILLETÉ OU TREMPÉ

La dépréciation sera déterminée en fonction de l'état de la pièce et déduite du coût net de remplacement.

CLIMATISATION ET REFROIDISSEMENT

[Modifié le 1^{er} juin 2021]

RADIATEUR, CONDENSEUR, REFROIDISSEUR D'HUILE ET REFROIDISSEUR D'AIR (AIR TO AIR)

La dépréciation doit être en fonction de l'état, sous réserve d'une déduction maximale de 50 % du coût de remplacement.

DIRECTION ET SUSPENSION

[Modifié le 1^{er} juin 2021]

PNEUS

- Kilométrage – Dans le cas d'un vol ou d'un incendie où il est impossible d'utiliser l'indicateur d'usure, l'estimateur doit déduire un pourcentage proportionnel au kilométrage parcouru par rapport à la durée de vie moyenne du pneu (Voir tableau ci-après).
- Méthode de calcul de la dépréciation des pneus : la profondeur des sillons sur la semelle d'un pneu en détermine l'usure. La profondeur de ces sillons sur un pneu neuf est **variable**. En général, un pneu neuf a des sillons d'une profondeur de **18/32"**.

Aucune dépréciation avant **20 000** km mais, par la suite, l'estimateur doit calculer à compter du premier kilomètre.

Exemple : pour un pneu ayant une valeur de 612 \$, chaque 1/32" d'usure représente 5,5 % ou 34 \$.

Durée de vie moyenne :

- Pneu **neuf** sur un **véhicule routier** 100 000 à 120 000 km
 - Pneu rechapé sur un **véhicule routier** 70 000 à 80 000 km
 - Pneu neuf sur un **véhicule de chantier**..... 50 000 à 60 000 km
 - Pneu **rechapé** sur un **véhicule de chantier** 35 000 à 40 000 km
-

MÉCANIQUE

Certains éléments ne figurant pas au présent guide – notamment les barres de direction, les pignons de changement de vitesse, les amortisseurs, les pompes à carburant, les tuyaux et autres canalisations – peuvent parfois montrer des signes d'usure ou de détérioration n'ayant rien à voir avec le sinistre. En pareil cas, seul l'élément dont l'usure ou la détérioration n'aurait pas permis qu'il serve convenablement pour la durée de vie du véhicule doit faire l'objet d'une déduction.

MOTEUR ET TRANSMISSION

- L'estimateur doit déduire un pourcentage du coût de la réparation ou du remplacement du moteur ou de ses composants en fonction du kilométrage. Chaque cas doit être jugé individuellement.
- Remplacement par une pièce neuve : l'estimateur doit suivre la charte.
- Remplacement par une pièce réusinée : l'estimateur doit appliquer la moitié du pourcentage de la dépréciation mentionnée dans la charte.
- Remplacement par une pièce usagée : l'estimateur ne doit appliquer aucune dépréciation.

DÉPRÉCIATION APPLICABLE AUX PIÈCES NEUVES D'ORIGINE

VÉHICULE ROUTIER

(basée sur une longévité de **1 200 000 km**)

	85 000 km	0 %
85 001	à 170 000 km	5 %
170 001	à 255 000 km	10 %
255 001	à 340 000 km	15 %
340 001	à 510 000 km	20 %
510 001	à 595 000 km	25 %
595 001	à 680 000 km	30 %
680 001	à 765 000 km	35 %
765 001	à 850 000 km	40 %
850 001	à 935 000 km	45 %
935 001	à 1 020 000 km	50 %
1 020 001	à 1 105 000 km	55 %
1 105 001	à 1 190 000 km	60 %
1 190 001	à 1 275 000 km	65 %
1 275 001	et plus	70 %

VÉHICULE DE CHANTIER

(basée sur une longévité de **400 000 km**)

	0	30 000 km	0 %
30 001	à	60 000 km	5 %
60 001	à	90 000 km	10 %
90 001	à	120 000 km	15 %
120 001	à	150 000 km	20 %
150 001	à	180 000 km	25 %
180 001	à	210 000 km	30 %
210 001	à	240 000 km	35 %
240 001	à	270 000 km	40 %
270 001	à	300 000 km	45 %
300 001	à	330 000 km	50 %
330 001	à	360 000 km	55 %
360 001	à	390 000 km	60 %
390 001	à	420 000 km	65 %
420 001		et plus	70 %

Note – Dans le cas d'une pièce ou d'un ensemble de pièces reconstruites incluant le moteur ou la transmission, utiliser 50 % du barème.

SILENCIEUX ET TUYAU D'ÉCHAPPEMENT

- L'estimateur doit déduire un pourcentage du coût de remplacement proportionnel à l'âge et à l'état. Aucune dépréciation pour la première année.
 - Les silencieux et les tuyaux d'échappement percés par la rouille ne donnent droit à aucune indemnité.
 - Les dommages antérieurs sont à surveiller.
-

TRANSMISSION

L'estimateur doit appliquer la procédure indiquée à la rubrique « **Moteur et transmission** ».

ÉLECTRICITÉ

[Modifié le 1^{er} juin 2021]

BATTERIE

L'estimateur doit déduire un pourcentage du coût de remplacement proportionnel à l'âge et à l'état. Aucune dépréciation pour les douze premiers mois. Dépréciation maximale de 70 %.

SYSTÈME ÉLECTRIQUE ET ÉLECTRONIQUE

[Modifié le 1^{er} juin 2021]

La durabilité de certaines pièces (électriques et électroniques) est difficile à déterminer. L'estimateur, avec l'aide de spécialistes, doit déterminer la durée de vie de la pièce endommagée pour y appliquer la dépréciation adéquate.

FINITION INTÉRIEURE – EXTÉRIEURE

GARNITURES INTÉRIEURES

En cas de remplacement, l'estimateur doit déduire du coût net de remplacement un pourcentage en fonction de l'état. Aucune dépréciation sur les réparations.

TAPIS ET HOUSSES

L'estimateur doit déduire un pourcentage du coût de remplacement en fonction de l'état. Aucune dépréciation pour la première année et, par la suite, 10 % par année, sous réserve d'un maximum de 85 %.

TOILE DE RECOUVREMENT

Dans tous les cas, l'estimateur doit déduire un pourcentage du coût net de remplacement selon l'état de la toile. Aucune dépréciation ne doit être appliquée pour la première année. Par la suite, 10 % à 20 % par année, sous réserve d'un maximum de 75 %.

INFOS TECHNIQUES

PARE-CHOCS

COMPOSITION DE LA PIÈCE

[Modifié le 1^{er} juin 2021]

Aluminium et acier inoxydable – La pièce peut être réparée et polie. Dans le cas d'un pare-chocs d'aluminium, le traitement « Anodize » doit être refait comme pour l'original.

Matière plastique (couvre-pare-chocs) – La pièce peut être réparée chez un réparateur ou dans un atelier spécialisé. Toute distorsion peut être réparée en utilisant la chaleur.

Métal chromé – La pièce peut être réparée, redressée et « rechromée », en partie ou en totalité.

Métal peint – La pièce peut être réparée, redressée ou soudée.

GLACES

[Modifié le 1^{er} juin 2021]

GLACES LATÉRALES ET LUNETTE ARRIÈRE

En général, ces glaces sont fabriquées de verre trempé qui se transforme en granules lors d'un bris.

PARE-BRISE

Tous les pare-brise sont en verre feuilleté, c'est-à-dire qu'entre deux feuilles de verre se trouve une feuille de matière plastique pour éviter que le pare-brise ne vole en éclats. Pour obtenir un pare-brise teinté, le fabricant utilise une feuille de plastique teintée entre les deux épaisseurs de verre. Il est à noter que le verre feuilleté peut être réparé ou poli. La réparation d'un léger dommage à un pare-brise, tels un éclat de verre ou une fissure, est possible.

CLIMATISATION ET REFROIDISSEMENT

[Modifié le 1^{er} juin 2021]

BOÎTIER DE CHAUFFERETTE

Réparable selon l'importance du dommage.

BOÎTIER DE VENTILATION

Réparable. Certains modèles sont disponibles en sections.

CONDENSEUR

En aluminium, très flexible. Une distorsion mineure peut être corrigée et les petites réparations peuvent être effectuées par un atelier spécialisé.

EMBRAYAGE THERMOSTATIQUE

Aucune réparation.

ÉVAPORATEUR

Très rarement endommagé. Peut être réparé de la même façon que le condenseur (sert à refroidir l'habitacle).

SUPPORT DE MOTEUR ÉLECTRIQUE

[Modifié le 1^{er} juin 2021]

Un léger redressement du support des composants électriques est possible.

PALE DE VENTILATEUR (Fan blade)

Aucune réparation.

POMPE À EAU

Inspection visuelle pour vérifier s'il y a une perte de liquide ou un bris du boîtier et pour vérifier l'emplacement de la poulie et du boîtier de la pompe à eau. Une poulie qui touche au boîtier indique que l'arbre a fléchi ou qu'il a été poussé vers l'arrière. Aucune réparation.

RADIATEUR, RADIATEUR DE CHAUFFERETTE ET REFROIDISSEUR D'HUILE

Inspection visuelle. La réparation peut être effectuée par un atelier spécialisé.

RÉSERVOIR DÉSHYDRATEUR

Remplacer s'il est bosselé. Les réparateurs peuvent endommager cette pièce en ne bouchant pas les extrémités du système lors de la réparation du condenseur.

DIRECTION ET SUSPENSION

AMORTISSEUR (Shock absorber)

Inspection visuelle. Une légère bosse sur le boîtier qui ne nuit pas au fonctionnement ne nécessite pas le remplacement. Une perte de gaz ou de liquide n'est pas nécessairement due à un accident.

BARRE DE TORSION

Inspection visuelle. Une barre pliée à l'inspection reprendra généralement sa forme lors du désassemblage des pièces adjacentes. Aucune réparation.

BARRE STABILISATRICE

Inspection visuelle. Cette pièce fait le travail d'une barre de torsion.

BRAS DE SUSPENSION (Control arm)

Inspection visuelle. Aucune réparation.

CARTER DE PONT (Housing)

[Modifié le 1^{er} juin 2021]

Faire appel à un spécialiste pour la vérification. Voir la rubrique « **Sous-traitance** » de la section « **DIRECTIVES ET PROCÉDURES** ».

La tolérance est de 1/8" (3 mm). La réparation peut être effectuée par un atelier spécialisé.

COLONNE DE DIRECTION À ABSORPTION D'ÉNERGIE

Aucune réparation. Vérifier les recommandations du constructeur relatives au remplacement de cette pièce à la suite du déploiement du coussin gonflable. Voir la rubrique « **Pièces de remplacement** » de la section « **ALLOCATIONS** ».

FUSÉE (Spindle)

Inspection visuelle. Vérifier la distance entre le tambour de frein et le plateau de frein. Faire une comparaison diamétralement opposée pour déterminer si, à un endroit entre ces deux pièces, il y a un grand espace d'un côté et un petit espace de l'autre. Si c'est le cas, la fusée est croche. Peut être comparé avec le côté opposé qui n'est pas endommagé. Aucune réparation.

LEVIER DE FUSÉE (Steering arm)

Vérifier la distance entre ce levier et le plateau de frein (*Back plate*). Peut être comparé avec le côté opposé qui n'est pas endommagé. Aucune réparation.

MOYEU ARRIÈRE

Essieu avec épaulement et tambour arrière – Même procédure que pour le moyeu de roue. Aucune réparation.

MOYEU DE ROUE (Hub)

Vérifier en regardant le comportement du tambour de frein avec le plateau de frein. Légère tolérance acceptable. Si le jeu est assez important, il se peut que ce soit le moyeu de roue ou le tambour de frein qui soit endommagé. Sur certains modèles, le tambour de frein et le moyeu de roue peuvent être obtenus séparément. Le tambour de frein doit donc être vérifié sur un moyeu non endommagé. Aucune réparation.

PIVOT DE FUSÉE (Steering knuckle)

Inspection visuelle.

IMPORTANT : le simple fait de constater de légers dommages sur la partie extérieure de cette pièce ne doit pas entraîner un remplacement automatique. En effet, puisque dans certains cas il est très difficile de déterminer si un pivot de fusée est croche lors de l'inspection visuelle, seules des vérifications effectuées à l'aide d'outils spécialisés permettront de déterminer si le remplacement de la pièce est justifié.

PLATEAU DE FREIN (Back plate)

Un léger dommage peut être réparé, sinon remplacer.

PNEUS

Un léger dommage, c'est-à-dire des éraflures sur la semelle ou les côtés du pneu qui n'affectent en rien l'apparence ou la sécurité, peut être ignoré. Une allocation pour un préjudice esthétique peut être accordée. Dans les cas où la coupure est assez profonde pour laisser voir la carcasse, l'estimateur doit considérer l'achat d'un pneu neuf de qualité identique et déduire la dépréciation selon l'usure.

POMPE DE SERVODIRECTION

Inspection visuelle. La poulie est disponible séparément sur certains modèles.

RÉGLAGE DE LA GÉOMÉTRIE (Alignment)

[Modifié le 1^{er} juin 2021]

Un examen visuel des pneus peut démontrer que le réglage de la géométrie des roues n'était pas adéquat avant l'accident. Les véhicules munis d'une suspension arrière indépendante nécessitent le réglage de la géométrie lorsque cette suspension subit des dommages. Si un dommage à la section arrière d'un véhicule laisse présager un dommage à la suspension arrière de type « essieu rigide », accorder le redressement de l'essieu, s'il y a lieu. Ce travail se fait sur place dans 90 % des cas.

Le seul ajustement prévu pour un véhicule équipé de deux poutrelles en « I » (*Twin I Beams*), c'est l'ajustement du pincement (*Toe in*). Si le carrossage (*Camber*) ou la chasse (*Caster*) ne respectent pas les caractéristiques techniques, c'est que l'essieu ou les tiges de réaction (*Radius arms*) ont été pliés.

RÉGLAGE DE LA GÉOMÉTRIE DU TRAIN AVANT – CARROSSAGE (Camber)

Il s'agit de l'inclinaison vers l'extérieur (positif) du sommet des roues. Le carrossage positif assure une répartition égale de la charge sur les roulements, il améliore la stabilité et réduit la tendance des roues avant à pincer ou à ouvrir.

RÉGLAGE DE LA GÉOMÉTRIE DU TRAIN AVANT – CHASSE (Caster)

Il s'agit de l'inclinaison vers l'arrière (positive) du sommet de l'axe ou du support de la fusée. La chasse positive projette le poids du véhicule devant le point de contact du pneu. La chasse aide à maintenir les roues avant droites.

RÉGLAGE DE LA GÉOMÉTRIE DU TRAIN AVANT – PINCEMENT (Toe in)

Il s'agit de la convergence de la section avant des roues vers l'intérieur.

RESSORT À LAMES

Inspection visuelle. Le ressort peut être rebâti ou remplacé par un atelier spécialisé.

ROUE D'ACIER

[Modifié le 1^{er} juin 2021]

Réparable. (Dommages mineurs seulement)

ROUE D'ALUMINIUM

[En vigueur le 1^{er} juin 2021]



Certains dommages esthétiques sont réparables par un atelier spécialisé. Voir le bulletin d'information ERA G2021-01 sur la réparation des jantes émis le 23 février 2021.

TIMONERIE

Inspection visuelle. Aucune réparation. Il est parfois très difficile de déterminer si une pièce de timonerie a été endommagée sans la comparer à une pièce neuve.

MÉCANIQUE

BLOCS ET BOÎTIERS FISSURÉS

La réparation peut être effectuée par un atelier spécialisé.

RÉSERVOIR À CARBURANT

Réparable dans la plupart des cas par un atelier spécialisé ou vendu chez les recycleurs (pièces similaires disponibles). Certains recycleurs nettoient les réservoirs avant de les vendre; autrement accorder un nettoyage.

MOTEUR

[Modifié le 1^{er} juin 2021]

Lorsqu'il y a eu renversement du véhicule, selon les résultats obtenus par l'analyse électronique **nécessaire en ce cas**, les manufacturiers pourraient recommander la vérification des coussinets de vilebrequin.

Cependant, la grande majorité des assureurs exigent quand même la vérification visuelle des coussinets par le réparateur et ce, peu importe le résultat de l'analyse électronique. L'estimateur doit s'assurer de la procédure préconisée par l'assureur avant de prendre sa décision.

TRANSMISSION

Inspection visuelle car dommages externes possible. Dommages souvent réparables par un atelier spécialisé.

ÉLECTRICITÉ

[Modifié le 1^{er} juin 2021]

BATTERIE

[Modifié le 1^{er} juin 2021]

Un léger dommage externe sans perte de liquide peut être ignoré. Une batterie ne devrait pas être changée à la suite d'un vol. Une charge devrait être suffisante dans les cas où la batterie était bonne avant le vol du véhicule. Une perte de charge est un signe d'usure et les voleurs n'y sont pour rien.

Il est possible qu'une batterie subisse des dommages internes non visibles par suite d'un impact, d'un renversement ou par le gel. Un impact ou un renversement peut disloquer la matière active, la séparer des plaques, briser la structure métallique de la grille et séparer les plaques individuelles d'un élément. Pour ce qui est du gel, à mesure que la batterie se décharge, son point de congélation augmente. Ainsi, une batterie déchargée peut geler ou subir des dégâts avant de pouvoir être rechargée. L'estimateur doit faire vérifier chaque batterie individuellement et n'accorder que le remplacement de celle(s) endommagée(s) par le sinistre. Voir la section « **DÉPRÉCIATION** ».

CÂBLAGE ET CONNECTEUR

[Modifié le 1^{er} juin 2021]

Sauf indication contraire du constructeur, les connecteurs endommagés et la coupure d'un ou de plusieurs fils dans un câble sont réparables. À la suite d'un court-circuit ou d'un incendie, remplacer la section endommagée. Font cependant exception, les pièces en circuit hermétique (Sealed units) et les composants SRS. (Voir la rubrique « **Pièces de remplacement** » de la section « **ALLOCATIONS** ».)

PHARES

[Modifié le 1^{er} juin 2021]

Il est à noter que certains constructeurs ne fournissent pas le bloc optique (*Seal beam*) avec l'ensemble du phare, tandis que d'autres vont inclure un enjoliveur de phare (*Head lamp door*) avec l'ensemble. Une vérification doit être faite auprès du fournisseur pour savoir ce qui est inclus dans l'ensemble. Certains boîtiers sont fabriqués de matière plastique et sont facilement réparables par collage ou polissage et cela, sans affecter la qualité de ces pièces.

FINITION INTÉRIEURE – EXTÉRIEURE

FINITION INTÉRIEURE

Peut être nettoyée, réparée, repeinte, remplacée en entier ou en partie. Différents matériaux peuvent être utilisés : tissus synthétiques, plastique, vinyle et cuir véritable. La réparation peut être effectuée par un atelier spécialisé. (Voir la section « **DÉPRÉCIATION** ».)

STRUCTURE ET CHÂSSIS

CHÂSSIS – OUTILS DE MESURE

1. Jauge réglable (*Tram gauge*)
 2. Jauge autocentreuse (*Self-centering gauge*)
 3. Outillage sur banc de redressement
 4. Ruban à mesurer
 5. Équipement laser
-

CHÂSSIS – DOMMAGES POSSIBLES

[Mis à jour le 1^{er} juin 2021]

1. **Affaissement** (*Sag*) : affaissement du châssis à la section du pied avant ou du pied arrière. Poser trois barres parallèles et, lors du réglage de la géométrie, vous constaterez que la barre installée vis-à-vis du pied avant ou du pied arrière n'est pas parallèle aux deux autres barres. Réparable dans la plupart des cas.
 2. **Déplacement latéral** (*Sidesway*) : dommage à la section avant ou arrière du châssis. Poser trois barres parallèles et si les pointaux de centre ne s'alignent pas, vous constaterez dans quelle direction le châssis est endommagé. Le même dommage peut se vérifier en mesurant en « X », la mesure la plus longue vous donnant la direction du dommage. Réparable dans la plupart des cas.
 3. **Écrasement** (*Mash*) : écrasement du métal qui fait qu'un longeron sera plus court. Réparable dans la plupart des cas.
 4. **Gauchissement** (*Twist*) : poser trois barres parallèles et, lors du réglage de la géométrie « *alignment* », vous constaterez que les barres forment un « X », c'est-à-dire qu'aucune d'elles n'est parallèle. Réparable dans la plupart des cas.
 5. **Parallélogramme** (*Diamond*) : mesurer en diagonale les trois sections du châssis (avant, centre et arrière) et si les mesures ne sont pas identiques, le châssis sera en forme de losange. Réparable dans la plupart des cas.
-

CHÂSSIS – TOLÉRANCE

Puisque la majorité des châssis conventionnels sont des pièces d'acier assemblées en série, les manuels de référence indiquent qu'une marge d'erreur de **3/8" (10 mm)** est acceptable pour le déplacement latéral (*Sidesway*), le parallélogramme (*Diamond*) et l'affaissement (*Sag*).

LEXIQUE ANGLAIS – FRANÇAIS

ABSORBER AND STRUT MOUNTING	ATTACHE D'AMORTISSEUR
ABSORBER BUMPER, ABSORBER RUBBER MOUNT	COUSSIN DE COUPELLE
ACCESSORIES	ACCESSOIRES
ACID, BATTERY	ÉLECTROLYTE
ADJUSTABLE RECLINING SEAT BACK	DOSSIER RÉGLABLE
ADJUSTABLE STEERING COLUMN	COLONNE DE DIRECTION RÉGLABLE
ADJUSTER OPERATING MECHANISM SEAT	SYSTÈME DE RÉGLAGE DE SIÈGE
ADJUSTING NUT AND SCREW	VIS D'AJUSTEMENT
ADJUSTING SLEEVE	MANCHON D'AJUSTEMENT
AIR BAG	COUSSIN GONFLABLE
AIR CLEANER	FILTRE À AIR
AIR COMPRESSOR	COMPRESSEUR D'AIR
AIR CONDENSER	CONDENSEUR D'AIR
AIR CONDITIONER	CLIMATISEUR
AIR CONDITIONING	CLIMATISATION
AIR DEFLECTOR	DÉFLECTEUR D'AIR
AIR DUCT	CONDUIT D'AIR
AIR SUSPENSION	SUSPENSION PNEUMATIQUE
AIR-CONDITIONER CONTROL	COMMANDE DU CLIMATISEUR
ALL-ALUMINIUM CONSTRUCTION	FABRICATION TOUT ALUMINIUM
ALL-METAL CONSTRUCTION	FABRICATION TOUT MÉTAL
ALLOY	ALLIAGE
ALLOY, CAST IRON	FONTE ALLIÉE
ALLOY, SILICON	ALLIAGE AU SILICIUM
ALLOY, STEEL	ACIER ALLIÉ
ALL-WHEEL DRIVE	TRACTION INTÉGRALE
ANCHOR PIN	PIVOT D'ANCRAGE
ANCHOR	ANCRAGE
ANODIZED PART	PIÈCE ANODISÉE
ANTENNA	ANTENNE
ANTI-CORROSIVE ADDITIVE	ADDITIF ANTICORROSIF
ANTI-RATTLE SPRING	RESSORT DE MAINTIEN
ANTI-RUST	ANTIROUILLE
APPEARANCE ALLOWANCE	PRÉJUDICE ESTHÉTIQUE
ARC WELDING	SOUDAGE À L'ARC
ARM MOUNTING BRACKET	ATTACHE DE BRAS DE SUSPENSION
ARMING SENSOR	CAPTEUR DE DÉCÉLÉRATION
ARMREST	APPUI-BRAS
ASHTRAY	CENDRIER
ASSEMBLY LINE	CHAÎNE DE MONTAGE
ASSEMBLY PLANT	USINE DE MONTAGE
ASYMMETRICAL	ASYMÉTRIQUE
AUTOMATIC LEVEL CONTROL	CORRECTEUR D'ASSIETTE
AXLE BOX OR HUB, AXLE HOUSING	CARTER D'ESSIEU
AXLE SHAFT	ESSIEU
AXLE SUPPORT	SUPPORT D'ESSIEU
AXLE	ESSIEU, AXE, ARBRE
BABY SEAT	SIÈGE DE BÉBÉ
BACK GLASS DEFROSTER	DÉGIVREUR DE LUNETTE ARRIÈRE
BACK GLASS PANEL	PANNEAU DE LUNETTE ARRIÈRE
BACK GLASS, BACK WINDOW, REAR WINDOW	LUNETTE ARRIÈRE
BACK UP LAMP	FEU DE RECUL
BACKING PLATE	PLATEAU DE FREINS

BACKREST, SEAT BACK.....	DOSSIER
BAFFLE.....	SUPPORT DE PHARE
BALL JOINT.....	ROTULE
BASE COAT/CLEAR COAT.....	COUCHE DE BASE/COUCHE TRANSPARENTE
BATTERY CABLE.....	CÂBLE DE BATTERIE
BATTERY.....	BATTERIE OU BATTERIE D'ACCUMULATEURS
BEARING.....	ROULEMENT
BELT LINE WEATHERSTRIP.....	LÈCHE-GLACE
BELT LINE.....	CEINTURE DE CAISSE
BELT MOULDING.....	MOULURE DE CEINTURE
BELT SEAT.....	CEINTURE DE SÉCURITÉ
BELT.....	CEINTURE
BENCH SEAT.....	BANQUETTE
BENCH.....	ÉTABLI
BEZEL.....	ENJOLIVEUR
BINDER.....	LIANT
BLEEDER SCREW.....	VIS DE PURGE
BLENDING.....	AGENCEMENT DE COULEURS
BLISTERING.....	CLOQUAGE
BODY PAINT CONTAMINATION.....	CONTAMINATION DU FINI
BODY SHOP.....	ATELIER DE CARROSSERIE
BODY SIDE MOULDING.....	BAGUETTE DE FLANC
BODY.....	CARROSSERIE
BOLT & NUT.....	BOULON ET ÉCROU
BOOT, BOOT KIT.....	MANCHON D'ÉTANCHÉITÉ
BRACKET.....	SUPPORT, PATTE DE FINITION
BRAKE ADJUSTMENT.....	RÉGLAGE DES FREINS
BRAKE CALIPER.....	ÉTRIER DE FREIN
BRAKE DISC.....	DISQUE DE FREINS
BRAKE DRUM.....	TAMBOUR DE FREIN
BRAKE LINES.....	CANALISATIONS DE FREIN
BRAKE LINING.....	GARNITURE DE FREIN
BRAKE METERING VALVE.....	LIMITEUR DE FREINAGE
BRAKE PEDAL.....	PÉDALE DE FREIN
BRAKE SHOE.....	SABOT DE FREINS
BRAKE SHOE.....	SEGMENT DE FREIN
BRAKE.....	FREIN
BRAKING SYSTEM.....	DISPOSITIF DE FREINAGE
BUCKET SEAT.....	SIÈGE-BAQUET
BUILT IN HEAD RESTRAINT.....	APPUI TÊTE INCORPORÉ
BUILT IN HEAD RESTRAINT.....	BOUCLIER EXTÉRIEUR
BULB.....	AMPOULE
BUMPER COVER.....	COUVRE-PARE-CHOCS
BUMPER CUSHION.....	COUSSIN DE PARE-CHOCS
BUMPER EXTENSION.....	EXTENSION DE PARE-CHOCS
BUMPER FILLER.....	BOUCLIER DE PARE-CHOCS
BUMPER GUARD.....	BUTOIR DE PARE-CHOCS
BUMPER REINFORCEMENT.....	RENFORT DE PARE-CHOCS
BUMPER STRIP.....	BAGUETTE DE PROTECTION
BUMPER, FACE BAR.....	PARE-CHOCS
BUSHING.....	BAGUE, COUSSINET
CALIPER BRAKE.....	ÉTRIER
CAMBER.....	CARROSSAGE
CAMSHAFT.....	ARBRE À CAMES
CANISTER.....	BOÎTE DE RÉCUPÉRATION DES VAPEURS DE GAZ
CARPET.....	TAPIS

CASTER.....	CHASSE
CENTRE CONSOLE.....	CONSOLE CENTRALE
CENTRE FILLER.....	BOUCHON DE RÉSERVOIR À CARBURANT
CENTRE LINK, RELAY ROD.....	BARRE D'ACCOUPEMENT
CENTRE PILLAR TRIM PANEL.....	GARNITURE DE PIED MILIEU
CENTRE PILLAR.....	PIED MILIEU
CHISEL.....	BURIN, CISEAU
CIGAR LIGHTER.....	ALLUME CIGARE
CLOCK SPRING.....	CONTACTEUR ANNULAIRE
CLOCK.....	MONTRE, MONTRE DE BORD
CLUTCH PEDAL.....	PÉDALE DE DÉBRAYAGE
CLUTCH.....	EMBRAYAGE
COIL SPRING.....	RESSORT À BOUDIN, RESSORT HÉLICOÏDAL
COLLAPSIBLE STEERING COLUMN.....	COLONNE DE DIRECTION À ABSORPTION D'ÉNERGIE
COLOR CHIP.....	ÉCHANTILLON DE COULEUR
COMPENSATING PORT.....	ORIFICE D'EXPANSION
COMPRESSOR.....	COMPRESSEUR
CONCEPT CAR.....	AUTOMOBILE PROTOTYPE
CONDENSER.....	CONDENSEUR
CONSOL.....	CONSOLE
CONSTANT VELOCITY JOINT.....	JOINT HOMOCINÉTIQUE
CONTACT REEL.....	CONTACTEUR ANNULAIRE
CONTROL ARM.....	BRAS DE SUSPENSION
CONTROL KNOB.....	BOUTON DE COMMANDE
CONTROL MODULE.....	MODULE ÉLECTRONIQUE DE DIAGNOSTIQUE
CONVERTIBLE TOP.....	CAPOTE DE CABRIOLET
COOLING FIN.....	AILETTE DE REFROIDISSEMENT
CORNERING LAMP.....	LAMPE DE COIN
COTTER PIN.....	GOUPILLE FENDUE
COURTESY LIGHTS.....	ÉCLAIRAGE D'ACCUEIL
COVER.....	COUVERCLE OU HOUSSE
COWL DASH.....	AUVENT, TABLIER
COWL SIDE PANEL.....	CÔTÉ D'AUVENT
COWL TOP PANEL.....	DESSUS DE TABLIER
COWL VENT PANEL, COWL GRILLE.....	GRILLE D'AUVENT
CREST.....	ÉCUSSON, INSIGNE
CROSS MEMBER.....	TRAVERSE
CROWN.....	COURONNE DENTÉE
CUSHION.....	COUSSIN
CYLINDER KEY.....	BARILLET DE SERRURE, CYLINDRE DE CLEF
CYLINDER LOCK BARREL.....	BARILLET DE SERRURE
DASHBOARD.....	TABLEAU DE BORD
DECK LID, TRUNK LID.....	COUVERCLE DE COFFRE
DENT.....	BOSSELURE
DENT, TO REMOVE.....	DÉBOSELER
DENT, TO.....	BOSSELER
DIAGNOSTIC MODULE.....	MODULE ÉLECTRONIQUE DE DIAGNOSTIQUE
DIFFERENTIAL HOUSING.....	CARTER DE DIFFÉRENTIEL
DIMMER SWITCH.....	INVERSEUR ROUTE-CROISEMENT
DISC BRAKE.....	FREIN À DISQUE
DISPOSABLE.....	JETABLE
DOME LAMP.....	PLAFONNIER
DOOR AJAR INDICATOR.....	TÉMOIN DE PORTE OUVERTE
DOOR FRAME, DOOR SHELL.....	CAISSON DE PORTE
DOOR GLASS, WINDOW.....	GLACE
DOOR HANDLE.....	POIGNÉE DE PORTE

DOOR LOCK.....	SERRURE DE PORTE
DOOR POST.....	MONTANT DE PORTE
DOOR REINFORCEMENT.....	RENFORT DE PORTE
DOOR REPAIR PANEL.....	PANNEAU EXTÉRIEUR DE PORTE
DOOR STRIKER PLATE.....	GÂCHE
DOOR STRIKER.....	TAQUET
DOOR.....	PORTE
DRIP MOULDING.....	MOULURE DE GOUTTIÈRE
DRIP RAIL.....	GOUTTIÈRE
DRIVE AXLE SHAFT ASSEMBLY.....	ESSIEU D'ARBRE DE TRANSMISSION
DRIVE SHAFT.....	ARBRE DE TRANSMISSION
DRUM BRAKE.....	FREIN À TAMBOUR
DRY SANDING.....	PONÇAGE À SEC
DRYER.....	ÉVAPORATEUR
DUAL HEADLAMPS.....	PHARES JUMELÉS
DUM DUM.....	MASTIC D'ÉTANCHÉITÉ POUR JOINTS
DUST SHIELD.....	CACHE-POUSSIÈRE
ELECTRONIC CONTROL MODAL.....	MODULE DE COMMANDE ÉLECTRONIQUE
EMBLEM.....	EMBLÈME
ENAMEL.....	ÉMAIL
ENERGY-ABSORBING BUMPERS.....	PARE-CHOC À ABSORPTION D'ÉNERGIE
ENGINE TORQUE.....	COUPLE DU MOTEUR
EPOXY PRIMER.....	APPRÊT PRIMAIRE ÉPOXYDE
EXHAUST CATALYTIC CONVERTER.....	CONVERTISSEUR CATALYTIQUE
EXHAUST MANIFOLD.....	COLLECTEUR D'ÉCHAPPEMENT
EXHAUST PIPE.....	TUYAU D'ÉCHAPPEMENT
EXHAUST TAIL PIPE.....	TUYAU ARRIÈRE D'ÉCHAPPEMENT
FAN BELT.....	COURROIE DE VENTILATEUR
FAN BLADE.....	VENTILATEUR
FAN CLUTCH.....	EMBRAYAGE DE VENTILATEUR
FAN POWER.....	VENTILATEUR DÉBRAYABLE
FAN PULLEY.....	POULIE DE VENTILATEUR
FAN SHROUD LOWER.....	COLLECTEUR D'AIR INFÉRIEUR
FAN SHROUD UPPER.....	COLLECTEUR D'AIR SUPÉRIEUR
FENDER BRACE.....	ATTACHE D'AILE
FENDER LINER.....	DOUBLURE D'AILE, FAUSSE-AILE
FENDER SKIRT, FENDER APRON.....	DOUBLURE D'AILE
FENDER.....	AILE
FIFTH WHEEL.....	SELLETTE D'ATTELAGE
FILLER PANEL, STONE DEFLECTOR.....	BOUCLIER
FILLER RETAINER.....	FIXATION DE BOUCLIER
FILLER.....	MASTIC DE DÉBOSELAGE
FIRE WALL.....	TABLIER
FLASHER.....	CLIGNOTANT
FLOOR PAN.....	PLANCHER
FOUR WHEEL STEERING.....	DIRECTION À 4 ROUES
FRAME SIDERAIL.....	LONGERON DE CHÂSSIS
FRAME STRAIGHTENING.....	REDRESSAGE DU CHÂSSIS
FRAME.....	CADRE
FRAME.....	CHÂSSIS
FRONT APRON.....	PASSAGE DE ROUE AVANT
FRONT CROSS MEMBER.....	TRAVERSE AVANT
FRONT END PANEL.....	PANNEAU DE CALANDRE
FRONT END.....	TRAIN AVANT
FRONT HINGE PILLAR.....	PIED AVANT, PIED D'AUVENT
FRONT LOWER MOULDING.....	MOULURE INFÉRIEURE AVANT

FRONT RUN RETAINER.....	COULISSE DE GLACE AVANT
FRONT WINDOW FRAME MOULDING.....	MOULURE DE GLACE AVANT
FUEL DOOR.....	PORTE DE RÉSERVOIR À CARBURANT
FUEL INDICATOR.....	INDICATEUR DE NIVEAU DU CARBURANT
FUEL TANK CAP.....	BOUCHON DE RÉSERVOIR À CARBURANT
FUEL TANK.....	RÉSERVOIR À CARBURANT
FUSE BOX.....	BOÎTE À FUSIBLES
FUSE LINK.....	FIL FUSIBLE
FUSE.....	FUSIBLE
GALVANIZED.....	GALVANISÉ
GARNISH MOULDING.....	MOULURE INTÉRIEURE
GAS PEDAL.....	PÉDALE D'ACCÉLÉRATEUR
GAS TANK CAP, FILLER CAP.....	BOUCHON DE RÉSERVOIR À CARBURANT
GASKET.....	JOINT D'ÉTANCHÉITÉ
GATE LIFT.....	HAYON
GATE REAR.....	TROISIÈME OU CINQUIÈME PORTE
GAUGE COVER PANEL.....	COUVERCLE DE L'INSTRUMENTATION
GAUGE.....	INDICATEUR, JAUGE
GLASS QUARTER FRAME.....	ENCADREMENT DE GLACE
GLASS QUARTER.....	GLACE DE CUSTODE
GLASS RUN CHANNEL.....	COULISSE
GLASS.....	GLACE, VITRE
GLOVE BOX.....	BOÎTE À GANTS
.....	
GLOVE BOX DOOR, GLOVE COMPARTMENT.....	COUVERCLE DE BOÎTE À GANTS
GRILLE CREST, GRILLE EMBLEM.....	EMBLÈME
GRILLE FRAME.....	ENCADREMENT DE CALANDRE
GRILLE PANEL SUPPORT.....	SUPPORT DE PANNEAU DE CALANDRE
GRILLE SCREEN, RADIATOR GRILLE.....	GRILLE DE CALANDRE
GRILLE.....	CALANDRE
GRINDER.....	RECTIFIEUSE; AFFÛTEUSE
GRIT.....	PARTICULES ABRASIVES
GUARD CUSHION, GUARD PAD.....	TAMPON DE BUTOIR
HANDLE REGULATOR.....	MANIVELLE DE LÈVE-GLACE
HANDLE.....	POIGNÉE
HATCH DOOR.....	HAYON
HEAD LAMP COVER.....	COUVERCLE DE PHARE AVANT
HEAD LAMP DOOR OR BEZEL.....	ENJOLIVEUR DE PHARE AVANT
HEAD LAMP MOTOR.....	MOTEUR DE PHARE AVANT
HEAD LAMP MOUNTING.....	SUPPORT DE PHARE AVANT
HEAD LAMP RETAINING.....	ANNEAU DE RETENUE
HEAD LINING.....	GARNITURE DE PAVILLON
HEADER PANEL.....	PANNEAU DE CALANDRE
HEADLAMP BEZEL – DOOR.....	ENJOLIVEUR DE PHARE
HEADLAMP HOUSING.....	BOÎTIER DE PHARE
HEADLAMP.....	BLOC OPTIQUE
HEADREST, HEAD RESTRAINT.....	APPUI TÊTE, REPOSE-TÊTE
HEATER CONTROL.....	COMMANDE DE CHAUFFAGE
HINGE PILLAR.....	PIED D'AUVENT
HINGE PLATE.....	PLAQUE VERTICALE DE SUPPORT DE CHARNIÈRE
HINGE.....	CHARNIÈRE
HITCH TRAILER.....	ATTELAGE DE REMORQUE
HOOD BUMPER.....	BUTÉE DE CAPOT
HOOD HINGE.....	CHARNIÈRE DE CAPOT
HOOD INNER PANEL.....	DOUBLURE DE CAPOT
HOOD INSULATOR.....	PLAQUE ISOLANTE DU CAPOT

HOOD LATCH.....	VERROU DE CAPOT
HOOD LOCK SUPPORT	SOCLE DE FERMETURE DE CAPOT
HOOD LOCK.....	FERMETURE DE CAPOT (SERRURE)
HOOD.....	CAPOT
HORN.....	KLAXON
HOSE	TUYAU; BOYAU
HUB AND BEARING ASSEMBLY	MOYEU ET ROULEMENT DE ROUE
HUB CAP	CHAPEAU DE ROUE
HUB.....	MOYEU
IDLER ARM.....	BRAS DE RENVOI
IGNITION SWITCH	INTERRUPTEUR D'ALLUMAGE
IMPACT ABSORBER, IMPACT ENERGY ABSORBER	AMORTISSEUR DE PARE CHOCS
IMPACT SENSOR	DÉTECTEUR DE CHOCS
IMPACT STRIP	BOURRELET
INLET PORT, BREATHER PORT	ORIFICE D'ALIMENTATION
INNER TIE ROD.....	EMBOUT INTÉRIEUR
INNER TRIM	PANNEAU DE GARNISSAGE
INSTRUMENT PANEL.....	TABLEAU DE BORD
INSULATING MATERIAL.....	MATIÈRE ISOLANTE
INSULATOR PAD	ISOLANT, PLAQUE ISOLANTE
JAW.....	MÂCHOIRE
KEY	CLEF
KEY CYLINDER.....	BARILLET DE SERRURE
KNUCKLE ARM	LEVIER DE FUSÉE
KNUCKLE STEERING.....	PIVOT DE FUSÉE
LACQUER.....	LAQUE
LAMINATED GLASS.....	VERRE FEUILLETÉ
LAMINATED WINDSHIELD	PARE-BRISE EN VERRE FEUILLETÉ
LAMP MOUNTING PANEL	SUPPORT DE PHARE
LATCH STRIKER.....	PÈNE DE VERROUILLAGE
LATCH SUPPORT	SUPPORT DE SERRURE
LATCH.....	VERROU; LOQUET; ENCLENCHEMENT
LEAF SPRING.....	RESSORT À LAMES
LEAK DETECTOR	DÉTECTEUR DE FUITE
LENS GASKET	JOINT ÉTANCHE DE LENTILLE
LENS.....	LENTILLE DE FEU
LICENCE BRACKET.....	SUPPORT DE PLAQUE D'IMMATRICULATION
LID.....	COUVERCLE
LIFT GATE HINGE.....	CHARNIÈRE DE HAYON
LIFT GATE	HAYON
LIFT, TAIL GATE, TRUNK LID	HAYON, COUVERCLE DE COFFRE
LINER (FENDER)	BOUCLIER
LINK, PUSH ROD	POUSSOIR
LISTING WIRE	ARCEAU
LOCK PILLAR	PIED ARRIÈRE
LOCK.....	SERRURE; VERROU
LOCK CYLINDER	BARILLET DE SERRURE
LOCK JAW	VERROUILLAGE DES MÂCHOIRES
LOWER BODY.....	SOUBASSEMENT OU PLATE-FORME DE CAISSE
LOWER CONTROL ARM	BRAS INFÉRIEUR DE SUSPENSION
LOWER MOULDING.....	MOULURE INFÉRIÈRE
LOWER PANEL	PANNEAU DE SOUTIEN INFÉRIEUR
LOWER SUPPORT.....	SUPPORT INFÉRIEUR
LUGGAGE RACK	PORTE-BAGAGES
MACPHERSON STRUT	JAMBE DE SUSPENSION MACPHERSON
MAIN SHAFT.....	ARBRE PRIMAIRE

MANUAL REGULATOR.....	LÈVE-GLACE MANUEL
MARKER LAMP	FEU DE GABARIT
MASTER CYLINDER RESERVOIR.....	RÉSERVOIR DU MAÎTRE-CYLINDRE
MASTER CYLINDER.....	MAÎTRE-CYLINDRE
MASTER LEAF, MAIN LEAF	LAME MAÎTRESSE
MATCHING OF PAINT	HARMONISATION DE LA PEINTURE
MEDAILLONS ON WHEEL COVER.....	EMBLÈME
MID-TONE (PAINT TREATMENT)	PEINTURE À TEINTES ALTERNÉES
MIRROR.....	RÉTROVISEUR
MODULAR GLASS	GLACE MODULAIRE
MOULDING.....	MOULURE
MOUNTING EYE OEIL DE FIXATION	MOUNTING EYE
MOUNTING GROMMET.....	CAOUTCHOUC DE MONTAGE
MOUNTING.....	MONTURE
MUD FLAP.....	BAVETTE
MUDGUARD.....	PARE-BOUE
MULTI VISCOSITY OIL	HUILE MULTIGRADE
NAME PLATE	MONOGRAMME
NUT.....	ÉCROU
OEDOMETER.....	COMPTEUR KILOMÉTRIQUE
OIL PAN.....	CARTER D'HUILE
OIL PRESSURE GAUGE.....	MANOMÈTRE À HUILE
OIL SEAL	JOINT ÉTANCHÉITÉ D'HUILE
OPERA WINDOW.....	GLACE DE CUSTODE
ORANGE PEEL (PAINT)	MAROQUINAGE
ORNAMENT.....	ORNEMENT
OUTER BRACKET.....	ATTACHE EXTÉRIEURE
OUTER, INNER TIE ROD.....	EMBOUT DE BIELLETTE INTÉRIEUR, EXTÉRIEUR
OVER SPRAY.....	VAPORISATION EXCESSIVE
OVERFLOW JAR.....	RÉSERVOIR DE RÉCUPÉRATION
OVERLAP	CHEVAUCHEMENT
PAD BRAKE.....	PLAQUETTE
PAD.....	REMBOURRAGE DE SÉCURITÉ
PAD, INSULATOR.....	COUSSIN ISOLANT
PADDING.....	REMBOURRAGE
PANEL.....	PANNEAU; TABLEAU; PAROI
PANEL, REAR QUARTER.....	PANNEAU LATÉRAL; CUSTODE; AILE
PARCEL SHELF	PLAGE ARRIÈRE
PARK LAMP, SIGNAL LAMP	FEU DE POSITION, CLIGNOTANT
PARKING BRAKE.....	FREIN DE STATIONNEMENT
PASSENGER COMPARTMENT	HABITACLE
PEDAL GAS.....	PÉDALE D'ACCÉLÉRATEUR
PEDAL.....	PÉDALE
PILLAR.....	MONTANT DE PORTE; PIED
PINION GEAR.....	PIGNON ENTRAÎNEUR
PINION.....	PIGNON
PISTON ROD.....	TIGE DE PISTON
PISTON.....	PISTON
PITMAN ARM.....	BIELLE PENDANTE
PIVOT TYPE QUARTER WINDOW	GLACE ARRIÈRE PIVOTANTE
PLANETARY.....	PLANÉTAIRE
PLY.....	PLI
POWER BOOSTER (BRAKES).....	SERVOFREIN
POWER STEERING PUMP.....	POMPE DE SERVODIRECTION
POWER STEERING	SERVO DIRECTION
POWER WINDOW.....	GLACE À COMMANDE ÉLECTRIQUE

PRESSURE TUBE, CYLINDER TUBE.....	CYLINDRE
PRIMARY PISTON	PISTON PRIMAIRE
PRIMARY SHOE.....	SEGMENT PRIMAIRE
PRIMER COAT	COUCHE D'APPRÊT OU DE FOND OU D'IMPRESSION
PRIMER SURFACER	SURFACEUR
PROPORTIONING VALVE	RÉPARTITEUR DE FREINAGE
PULLEY.....	POULIE
PUSH ROD KNOB	BOUTON DE VERROUILLAGE
PUSH ROD	TIGE DE POUSSÉE
PUTTY.....	MASTIC
QUARTER BELT MOULDING	MOULURE DE CEINTURE
QUARTER GLASS (OPERA).....	GLACE DE CUSTODE
QUARTER GLASS FRAME	ENCADREMENT DE GLACE DE CUSTODE
QUARTER GLASS, QUARTER WINDOW	GLACE DE CUSTODE
QUARTER PANEL.....	PANNEAU LATÉRAL
QUARTER PANEL.....	PANNEAU LATÉRAL, PANNEAU DE CUSTODE
RACK AND PINION	PIGNON ET CRÉMAILLÈRE
RADIATOR CORE	FAISCEAU DE RADIATEUR
RADIATOR SHROUD.....	TUYÈRE DE RADIATEUR
RADIATOR SUPPORT BAFFLE.....	CLOISON, DÉFLECTEUR DE RADIATEUR
RADIATOR SUPPORT	SUPPORT DE RADIATEUR
RADIATOR TANK	RÉSERVOIR DE RADIATEUR
RADIATOR.....	RADIATEUR
RALLY WHEEL, STYLED WHEEL	ROUE « RALLYE », ROUE STYLISÉE
REAR CROSS MEMBER.....	TRAVERSE ARRIÈRE
REAR END PANEL.....	PANNEAU ARRIÈRE
REAR END.....	TRAIN ARRIÈRE
REAR LOWER MOULDING.....	MOULURE INFÉRIEURE ARRIÈRE
REAR UPPER PANEL	PANNEAU DE LUNETTE ARRIÈRE
REAR VALANCE	JUPE ARRIÈRE
REAR VIEW MIRROR, INSIDE MIRROR.....	RÉTROVISEUR INTÉRIEUR
REAR WINDOW FRAME MOULDING	MOULURE DE GLACE ARRIÈRE
REAR WINDOW FRAME	ENCADREMENT DE LUNETTE
REAR WINDOW.....	VITRE ARRIÈRE
RECEIVER/DRYER	BOUTEILLE DE RÉSERVE ET DE DÉSHYDRATATION
REFINISHING	REFINITION
REFRIGERANT.....	FLUIDE FRIGORIGÈNE
RELEASE CABLE	CÂBLE DE DÉCLENCHEMENT
RELEASE HANDLE	COMMANDE DE DOSSIER
RETAINER	SUPPORT DE RETENUE; ATTACHE
RETAINING RING.....	ANNEAU DE RETENUE
RETURN SPRING	RESSORT DE RAPPEL
ROAD CLEARANCE.....	GARDE AU SOL
ROCKER PANEL MOULDING.....	GARNITURE DE BAS DE CAISSE
ROCKER PANEL	BAS DE CAISSE
ROLL BAR.....	ARCEAU DE SÉCURITÉ
ROOF COVER VINYL.....	TOIT RECOUVERT DE VINYLE
ROOF DÉCAPOTABLE	TOIT DÉCAPOTABLE
ROOF DRIP MOULDING	MOULURE DE GOUTTIÈRE
ROOF DRIP	GOUTTIÈRE
ROOF HEAD LINING.....	GARNITURE DE PAVILLON
ROOF PANEL OUTER PAVILLON.....	ROOF PANEL OUTER
ROOF PANEL REINFORCEMENT	BRANCARD DE PAVILLON; TRAVERSE DE
ROOF RACK.....	PORTE-BAGAGES
ROOF RAIL	BRANCARD DE PAVILLON OU DE TOIT (LONGERON)
ROOF SUN	TOIT SOLEIL

ROOF.....	PAVILLON, TOIT
RUBBER BUMPER.....	BUTÉE DE DÉBATTEMENT
RUN CHANNEL.....	GUIDE DE GLACE
RUST.....	ROUILLE
SAFETY CATCH.....	CROCHET DE SÉCURITÉ
SAFETY PAD.....	REMBOURRAGE
SAFING SENSOR.....	CAPTEUR DE DÉCÉLÉRATION
SAND BLASTING.....	DÉCAPAGE AU SABLE; SABLAGE
SANDER.....	PONCEUSE; SABLEUSE
SANDING (WET OR DRY).....	PONÇAGE (SEC OU HUMIDE)
SCUFF PLATE.....	ENJOLIVEUR D'ENTRÉE
SEALED BEAM.....	PHARE, BLOC OPTIQUE ÉTANCHE
SEALED-BEAM MOUNTING RING.....	SUPPORT DE PHARE
SEALER.....	ENDUIT
SEAT ADJUSTER.....	SYSTÈME DE RÉGLAGE DU SIÈGE
SEAT BELT.....	CEINTURE DE SÉCURITÉ
SEAT COVER.....	HOUSSE
SEAT CUSHION.....	COUSSIN; PARTIE MATELASSÉE DU SIÈGE
SEAT.....	SIÈGE OU BANQUETTE
SECONDARY SHOE.....	SEGMENT SECONDAIRE
SECTOR GEAR.....	SECTEUR DENTÉ
SECTOR SHAFT.....	AXE DU SECTEUR DENTÉ
SEMIFRAME CONSTRUCTION.....	CARROSSERIE SEMI-MONOCOQUE
SHEET METAL.....	TÔLE DE CARROSSERIE
SHIM.....	CALE
SHOCK ABSORBER.....	AMORTISSEUR
SHRINKING.....	PLISSEMENT
SHROUD.....	TUYÈRE DE VENTILATEUR
SIDE MARKER LAMP.....	FEU DE GABARIT OU FEU DE POSITION
SIDE PROTECT MOULDING.....	MOULURE DE PROTECTION
SIDE RAIL UPPER.....	LONGERON SUPÉRIEUR
SIDE RAIL.....	LONGERON
SIDE ROOF RAIL.....	LONGERON DE PAVILLON
SILL PLATE.....	ENJOLIVEUR D'ENTRÉE
SKI RACK.....	PORTE-SKIS
SKIRT, LINER.....	PASSAGE DE ROUE
SLEEVE.....	MANCHON
SLIDER, SLIDING SYSTEM.....	DISPOSITIF COULISSANT
SLIDING ROOF.....	TOIT OUVRANT
SOCKET.....	DOUILLE
SOLVENT.....	SOLVANT; DISSOLVANT
SPARE WHEEL PANEL.....	LOGEMENT DE ROUE DE SECOURS
SPARE.....	ROUE DE SECOURS
SPEED CONTROL.....	RÉGULATEUR DE VITESSE
SPEED SENSOR.....	CAPTEUR ANTIBLOCCAGE
SPEEDOMETER.....	INDICATEUR DE VITESSE
SPINDLE ARM.....	LEVIER DE FUSÉE
SPINDLE.....	FUSÉE
SPLASH GUARD, MUD FLAP.....	BAVETTE GARDE-BOUE
SPLASH SHIELD.....	PLATEAU DE FREINS
SPOILER.....	BECQUET
SPRING CENTRE BOLT.....	BOULON ÉTOQUIAU
SPRING EYE.....	OEIL DE LAME DE RESSORT
SPRING HANGER.....	MAIN DE RESSORT
SPRING INSULATOR.....	ISOLANT DE RESSORT
SPRING SEAT.....	COUPELLE DE RESSORT

SPRING, SHACKLE.....	JUMELLE DE RESSORT
STABILIZER BAR, SWAY BAR.....	BARRE STABILISATRICE
STEERING ARM.....	LEVIER DE FUSÉE
STEERING AXIS INCLINATION.....	INCLINAISON DE PIVOT
STEERING COLUMN.....	COLONNE DE DIRECTION
STEERING GEARBOX.....	BOÎTIER DE DIRECTION
STEERING KNUCKLE.....	PIVOT DE FUSÉE, PORTE-FUSÉE
STEERING SHAFT.....	ARBRE DE DIRECTION
STEERING SYSTEM.....	DIRECTION
STEERING WHEEL.....	VOLANT DE DIRECTION
STONE DEFLECTOR.....	BOUCLIER; PARE-CAILLOUX
STOP LAMP HOUSING.....	BOÎTIER DE FEU D'ARRÊT
STOP LAMP.....	FEU D'ARRÊT
STOP LAMP.....	FEU ROUGE ARRIÈRE
STRIKER LOCK.....	PÊNE DE VERROUILLAGE
STRIKER.....	SERRURE DE CAPOT
STRIPE TAPES.....	BANDE DÉCORATIVE
STRIPE TAPES.....	FILET DÉCOR
STUB FRAME.....	CADRE AVANT
STUD.....	GOUJON
SUBCOMPACT.....	SOUS-COMPACTS
SUN ROOF, SUNROOF, SLIDING ROOF.....	TOIT OUVRANT
SUN VISOR.....	PARE-SOLEIL
SUSPENSION CROSSMEMBER.....	TRAVERSE DE SUSPENSION
SUSPENSION, SUSPENSION SYSTEM.....	SUSPENSION
SWITCH.....	INTERRUPTEUR OU COMMUTATEUR
TACHOMETER.....	TACHYMÈTRE
TAIL LAMP BEZEL.....	ENJOLIVEUR DE FEU ROUGE ARRIÈRE
TAIL LAMP.....	FEU ROUGE ARRIÈRE
TAIL, STOP LENS.....	LENTILLE DE FEU ARRIÈRE
TANK.....	RÉSERVOIR
TEMPERATURE INDICATOR.....	INDICATEUR DE TEMPÉRATURE
THERMOPLASTIC COMPOUND.....	MATIÈRE THERMOPLASTIQUE
THERMOSETTING COMPOUND.....	MATIÈRE THERMODURCISSABLE
THERMOSTAT.....	THERMOSTAT
THERMOSTATIC CLUTCH.....	EMBRAYAGE THERMOSTATIQUE
THINNER.....	DILUANT
TIE ROD END.....	EMBOUT DE BIELLETTE DE DIRECTION
TIE ROD.....	BIELLETTE DE DIRECTION
TILT STEERING WHEEL.....	VOLANT INCLINABLE
TIRE TREAD.....	BANDE DE ROULEMENT
TOE-IN.....	PINCEMENT
TOE-OUT.....	OUVERTURE
TOE WHEEL.....	BAGUE DE CAPTEUR ANTIBLOCAGE
TOP COAT.....	COUCHE DE FINITION
TORQUE CONVERTER.....	CONVERTISSEUR DE COUPLE
TORSION BAR SPRING.....	RESSORT À BARRE DE TORSION
TORSION BAR.....	BARRE DE TORSION
TRAILER HITCH.....	ATTACHE-REMORQUE
TRAILER.....	REMORQUE
TRIM INNER.....	PANNEAU DE GARNISSAGE
TRIM PANEL, TRIM PAD.....	PANNEAU DE GARNISSAGE
TRIM RING.....	CONTOUR CHROMÉ
TRIM.....	GARNITURE
TRUNK FLOOR, REAR FLOOR PAN.....	PLANCHER DE COFFRE
TRUNK.....	COFFRE

TURN SIGNAL LEVER	MANETTE DE CLIGNOTANT
U-BOLT	BRIDE EN « U »
UNDERBODY	DESSOUS DE CARROSSERIE
UNDERCOAT	COUCHE DE FOND; ENDUIT D'ÉTANCHÉITÉ
UNIBODY (UNITIZED BODY)	CARROSSERIE MONOCOQUE
UPHOLSTERY (TRIM; SOFTWARE)	SELLERIE; GARNITURE INTÉRIEURE
UPPER ARM SHAFT KIT	AXE DE SUSPENSION SUPÉRIEUR
UPPER CONTROL ARM	BRAS DE SUSPENSION SUPÉRIEUR
UPPER CONTROL ARM	BRAS SUPÉRIEUR DE SUSPENSION
UPPER WINDOW FRAME MOULDING	MOULURE SUPÉRIEURE DE GLACE
URETHANE ADHESIVE	COLLE URÉTHANE
VACUUM CHECK VALVE	CLAPET DE RETENUE
VALANCE	JUPE AVANT
VALVE	SOUPAPE
VANITY MIRROR	MIROIR DE COURTOISIE
VENT	BOUCHE D'AIR, AÉRATEUR
VINYL COVER (ROOF)	TOIT DE VINYLE
VOLTAGE REGULATOR	RÉGULATEUR DE TENSION
WASHER NOZZLE	GICLEUR DE LAVE-GLACE
WATER PUMP	POMPE À EAU
WATER-BASE PAINT	PEINTURE AQUEUSE
WEATHER STRIP	JOINT D'ÉTANCHÉITÉ
WHEEL ALIGNMENT	GÉOMÉTRIE DU TRAIN AVANT
WHEEL COVER	ENJOLIVEUR DE ROUE
WHEEL CYLINDER	CYLINDRE DE ROUE
WHEEL DISC BRAKE	DISQUE DE ROUE
WHEEL DISC, ROTOR	DISQUE DE ROUE
WHEEL HOUSE PANEL INNER	PASSAGE DE ROUE INTÉRIEUR
WHEEL HOUSE PANEL OUTER	PASSAGE DE ROUE EXTÉRIEUR
WHEEL OPENING MOULDING	MOULURE D'OUVERTURE DE ROUE
WHEEL TRIM RING	ANNEAU DE GARNISSAGE DE ROUE
WHEEL	ROUE
WHEELHOUSE	PASSAGE DE ROUE
WIND CORD, WEATHER CORD	BOURRELET D'ÉTANCHÉITÉ
WINDOW REAR FRAME	ENCADREMENT DE LUNETTE ARRIÈRE
WINDOW REGULATOR	LÈVE-GLACE
WINDSHIELD OPENING FRAME	ENCADREMENT DE BAIE DE PARE-BRISE
WINDSHIELD WASHER HOSES	CANALISATIONS DE LAVE-GLACE
WINDSHIELD WASHER	LAVE-GLACE
WINDSHIELD WIPER BLADE	BALAI D'ESSUIE-GLACE
WINDSHIELD WIPER	ESSUIE-GLACE
WINDSHIELD	PARE-BRISE
WINDSHIELD GLASS KIT	ENSEMBLE POUR LA REPOSE DU PARE-BRISE
WINDSHIELD WASHER JAR	RÉSERVOIR D'ESSUIE-GLACE
WINDSHIELD WASHER PUMP	POMPE DE LAVE-GLACE
WIPER MOTOR	MOTEUR D'ESSUIE-GLACE
WIPER SWITCH	COMMANDE D'ESSUIE-GLACE
WIPER	ESSUIE-GLACE
WIRE WHEEL COVER	ENJOLIVEUR DE ROUE (EN BROCHES)
WOOD GRAIN	FINITION BOIS

LEXIQUE FRANÇAIS – ANGLAIS

ACCESSOIRES	ACCESSORIES
ACIER ALLIÉ	ALLOY, STEEL
ADDITIF ANTICORROSIF	ANTI-CORROSIVE ADDITIVE
AGENCEMENT DE COULEURS	BLENDING
AILE	FENDER
AILETTE DE REFROIDISSEMENT	COOLING FIN
ALLIAGE AU SILICIUM	ALLOY, SILICON
ALLIAGE	ALLOY
ALLUME CIGARE	CIGAR LIGHTER
AMORTISSEUR DE PARE CHOCS	IMPACT ABSORBER, IMPACT ENERGY ABSORBER
AMORTISSEUR	SHOCK ABSORBER
AMPOULE	BULB
ANCRAGE	ANCHOR
ANNEAU DE GARNISSAGE DE ROUE	WHEEL TRIM RING
ANNEAU DE RETENUE	HEAD LAMP RETAINING
ANNEAU DE RETENUE	RETAINING RING
ANTENNE	ANTENNA
ANTIROUILLE	ANTI-RUST
APPRÊT PRIMAIRE ÉPOXYDE	EPOXY PRIMER
APPUI-BRAS	ARMREST
APPUI TÊTE INCORPORÉ	BUILT IN HEAD RESTRAINT
APPUI TÊTE, REPOSE-TÊTE	HEADREST, HEAD RESTRAINT
ARBRE À CAMES	CAMSHAFT
ARBRE DE DIRECTION	STEERING SHAFT
ARBRE DE TRANSMISSION	DRIVE SHAFT
ARBRE PRIMAIRE	MAIN SHAFT
ARCEAU DE SÉCURITÉ	ROLL BAR
ARCEAU	LISTING WIRE
ASYMÉTRIQUE	ASYMMETRICAL
ATELIER DE CARROSSERIE	BODY SHOP
ATTACHE D'AILE	FENDER BRACE
ATTACHE D'AMORTISSEUR	ABSORBER AND STRUT MOUNTING
ATTACHE DE BRAS DE SUSPENSION	ARM MOUNTING BRACKET
ATTACHE EXTÉRIEURE	OUTER BRACKET
ATTACHE-REMORQUE	TRAILER HITCH
ATTELAGE DE REMORQUE	HITCH TRAILER
AUTOMOBILE PROTOTYPE	CONCEPT CAR
AUVENT, TABLIER	COWL DASH
AXE DE SUSPENSION SUPÉRIEUR	UPPER ARM SHAFT KIT
AXE DU SECTEUR DENTÉ	SECTOR SHAFT
BAGUE DE CAPTEUR ANTIBLOCAGE	STONE WHEEL
BAGUE, COUSSINET	BUSHING
BAGUETTE DE FLANC	BODY SIDE MOULDING
BAGUETTE DE PROTECTION	BUMPER STRIP
BALAI D'ESSUIE-GLACE	WINDSHIELD WIPER BLADE
BANDE DE ROULEMENT	TIRE TREAD
BANDE DÉCORATIVE	STRIPE TAPES
BANQUETTE	BENCH SEAT
BARILLET DE SERRURE	LOCK CYLINDER, KEY CYLINDER, CYLINDER LOCK BARREL
BARRE D'ACCOUPLLEMENT	CENTRE LINK, RELAY ROD
BARRE DE TORSION	TORSION BAR
BARRE STABILISATRICE	STABILIZER BAR, SWAY BAR
BAS DE CAISSE	ROCKER PANEL

BATTERIE OU BATTERIE D'ACCUMULATEURS.....	BATTERY
BAVETTE GARDE-BOUE.....	SPLASH GUARD, MUD FLAP
BAVETTE.....	MUD FLAP
BECQUET.....	SPOILER
BIELLE PENDANTE.....	PITMAN ARM
BIELLETTE DE DIRECTION.....	TIE ROD
BLOC OPTIQUE.....	HEADLAMP
BOÎTE À FUSIBLES.....	FUSE BOX
BOÎTE À GANTS.....	GLOVE BOX
BOÎTE DE RÉCUPÉRATION DES VAPEURS DE GAZ.....	CANISTER
BOÎTIER DE DIRECTION.....	STEERING GEARBOX
BOÎTIER DE FEU D'ARRÊT.....	STOP LAMP HOUSING
BOÎTIER DE PHARE.....	HEADLAMP HOUSING
BOSSER.....	DENT, TO
BOSSURE.....	DENT
BOUCHE D'AIR, AÉRATEUR.....	VENT
BOUCHON DE RÉSERVOIR À CARBURANT.....	FUEL TANK CAP
BOUCHON DE RÉSERVOIR À CARBURANT.....	GAS TANK CAP, FILLER CAP
BOUCLIER CENTRAL.....	CENTRE FILLER
BOUCLIER DE PARE-CHOCS.....	BUMPER FILLER
BOUCLIER EXTÉRIEUR.....	BUILT IN HEAD RESTRAINT
BOUCLIER.....	FILLER PANEL, STONE DEFLECTOR
BOUCLIER.....	LINER (FENDER)
BOUCLIER; PARE-CAILLOUX.....	STONE DEFLECTOR
BOULON ET ÉCROU.....	BOLT & NUT
BOULON ÉTOQUIAU.....	SPRING CENTRE BOLT
BOURRELET D'ÉTANCHÉITÉ.....	WIND CORD, WEATHER CORD
BOURRELET.....	IMPACT STRIP
BOUTEILLE DE RÉSERVE ET DE DÉSHYDRATATION.....	RECEIVER/DRYER
BOUTON DE COMMANDE.....	CONTROL KNOB
BOUTON DE VERROUILLAGE.....	PUSH ROD KNOB
BRANCARD DE PAVILLON OU DE TOIT (LONGERON).....	ROOF RAIL
BRANCARD DE PAVILLON; TRAVERSE DE.....	ROOF PANEL REINFORCEMENT
BRAS DE RENVOI.....	IDLER ARM
BRAS DE SUSPENSION SUPÉRIEUR.....	UPPER CONTROL ARM
BRAS DE SUSPENSION.....	CONTROL ARM
BRAS D'ESSUIE-GLACE.....	WIPER ARM
BRAS INFÉRIEUR DE SUSPENSION.....	LOWER CONTROL ARM
BRAS SUPÉRIEUR DE SUSPENSION.....	UPPER CONTROL ARM
BRIDE EN « U ».....	U-BOLT
BURIN, CISEAU.....	CHISEL
BUTÉE DE CAPOT.....	HOOD BUMPER
BUTÉE DE DÉBATTEMENT.....	RUBBER BUMPER
BUTOIR DE PARE-CHOCS.....	BUMPER GUARD
CÂBLE DE BATTERIE.....	BATTERY CABLE
CÂBLE DE DÉCLENCHEMENT.....	RELEASE CABLE
CACHE-POUSSIÈRE.....	DUST SHIELD
CADRE AVANT.....	STUB FRAME
CADRE.....	FRAME
CAISSON DE PORTE.....	DOOR FRAME, DOOR SHELL
CALANDRE.....	GRILLE
CALE.....	SHIM
CANALISATIONS DE FREIN.....	BRAKE LINES
CANALISATIONS DE LAVE-GLACE.....	WINDSHIELD WASHER HOSES
CAOUTCHOUC DE MONTAGE.....	MOUNTING GROMMET
CAPOT.....	HOOD

CAPOTE DE CABRIOLET	CONVERTIBLE TOP
CAPTEUR ANTIBLOCAGE	SPEED SENSOR
CAPTEUR DE DÉCÉLÉRATION	ARMING SENSOR
CAPTEUR DE DÉCÉLÉRATION	SAFING SENSOR
CARROSSAGE	CAMBER
CARROSSERIE MONOCOQUE	UNIBODY (UNITIZED BODY)
CARROSSERIE SEMI-MONOCOQUE	SEMIFRAME CONSTRUCTION
CARROSSERIE	BODY
CARTER DE DIFFÉRENTIEL	DIFFERENTIAL HOUSING
CARTER D'ESSIEU	AXLE BOX OR HUB, AXLE HOUSING
CARTER D'HUILE	OIL PAN
CEINTURE DE CAISSE	BELT LINE
CEINTURE DE SÉCURITÉ	BELT SEAT
CEINTURE DE SÉCURITÉ	SEAT BELT
CEINTURE	BELT
CENDRIER	ASHTRAY
CHAÎNE DE MONTAGE	ASSEMBLY LINE
CHAPEAU DE ROUE	HUB CAP
CHARNIÈRE DE CAPOT	HOOD HINGE
CHARNIÈRE DE HAYON	LIFT GATE HINGE
CHARNIÈRE	HINGE
CHASSE	CASTER
CHÂSSIS	FRAME
CHEVAUCHEMENT	OVERLAP
CLAPET DE RETENUE	VACUUM CHECK VALVE
CLEF	KEY
CLIGNOTANT	FLASHER
CLIMATISATION	AIR CONDITIONING
CLIMATISEUR	AIR CONDITIONER
CLOISON, DÉFLECTEUR DE RADIATEUR	RADIATOR SUPPORT BAFFLE
CLOQUAGE	BLISTERING
COFFRE	TRUNK
COLLE URÉTHANE	URETHANE ADHESIVE
COLLECTEUR D'AIR INFÉRIEUR	FAN SHROUD LOWER
COLLECTEUR D'AIR SUPÉRIEUR	FAN SHROUD UPPER
COLLECTEUR D'ÉCHAPPEMENT	EXHAUST MANIFOLD
COLONNE DE DIRECTION À ABSORPTION D'ÉNERGIE	COLLAPSIBLE STEERING COLUMN
COLONNE DE DIRECTION RÉGLABLE	ADJUSTABLE STEERING COLUMN
COLONNE DE DIRECTION	STEERING COLUMN
COMMANDE DE CHAUFFAGE	HEATER CONTROL
COMMANDE DE DOSSIER	RELEASE HANDLE
COMMANDE D'ESSUIE-GLACE	WIPER SWITCH
COMMANDE DU CLIMATISEUR	AIR-CONDITIONER CONTROL
COMPRESSEUR D'AIR	AIR COMPRESSOR
COMPRESSEUR	COMPRESSOR
COMPTEUR KILOMÉTRIQUE	OEDOMETER
CONDENSEUR D'AIR	AIR CONDENSER
CONDENSEUR	CONDENSER
CONDUIT D'AIR	AIR DUCT
CONSOLE CENTRALE	CENTRE CONSOLE
CONSOLE	CONSOL
CONTACTEUR ANNULAIRE	CLOCK SPRING
CONTACTEUR ANNULAIRE	CONTACT REEL
CONTAMINATION DU FINI	BODY PAINT CONTAMINATION
CONTOUR CHROMÉ	TRIM RING
CONVERTISSEUR CATALYTIQUE	EXHAUST CATALYTIC CONVERTER

CONVERTISSEUR DE COUPLE	TORQUE CONVERTER
CORRECTEUR D'ASSIETTE	AUTOMATIC LEVEL CONTROL
CÔTÉ D'AUVENT	COWL SIDE PANEL
COUCHE D'APPRÊT OU DE FOND OU D'IMPRESSION	PRIMER COAT
COUCHE DE BASE/COUCHE TRANSPARENTE	BASE COAT/CLEAR COAT
COUCHE DE FINITION	TOP COAT
COUCHE DE FOND; ENDUIT D'ÉTANCHÉITÉ	UNDERCOAT
COULISSE DE GLACE AVANT	FRONT RUN RETAINER
COULISSE	GLASS RUN CHANNEL
COUPELLE DE RESSORT	SPRING SEAT
COUPLE DU MOTEUR	ENGINE TORQUE
COURONNE DENTÉE	CROWN
COURROIE DE VENTILATEUR	FAN BELT
COUSSIN DE COUPELLE	ABSORBER BUMPER, ABSORBER RUBBER MOUNT
COUSSIN DE PARE-CHOCS	BUMPER CUSHION
COUSSIN GONFLABLE	AIR BAG
COUSSIN ISOLANT	PAD, INSULATOR
COUSSIN	CUSHION
COUSSIN; PARTIE MATELASSÉE DU SIÈGE	SEAT CUSHION
COUSSINET, BAGUE	BUSHING
COUVERCLE DE BOÎTE À GANTS	GLOVE BOX DOOR, GLOVE COMPARTMENT
COUVERCLE DE COFFRE	DECK LID, TRUNK LID
COUVERCLE DE L'INSTRUMENTATION	GAUGE COVER PANEL
COUVERCLE DE PHARE AVANT	HEAD LAMP COVER
COUVERCLE OU HOUSSE	COVER
COUVERCLE	LID
COUVRE-PARE-CHOCS	BUMPER COVER
CROCHET DE SÉCURITÉ	SAFETY CATCH
CYLINDRE DE CLEF	CYLINDER KEY
CYLINDRE DE ROUE	WHEEL CYLINDER
CYLINDRE	PRESSURE TUBE, CYLINDER TUBE
DÉBOSSÉLER	DENT, TO REMOVE
DÉCAPAGE AU SABLE; SABLAGE	SAND BLASTING
DÉFLECTEUR D'AIR	AIR DEFLECTOR
DÉGIVREUR DE LUNETTE ARRIÈRE	BACK GLASS DEFROSTER
DESSOUS DE CARROSSERIE	UNDERBODY
DESSUS DE TABLIER	COWL TOP PANEL
DÉTECTEUR DE CHOCS	IMPACT SENSOR
DÉTECTEUR DE FUITE	LEAK DETECTOR
DILUANT	THINNER
DIRECTION À 4 ROUES	FOUR WHEEL STEERING
DIRECTION	STEERING SYSTEM
DISPOSITIF COULISSANT	SLIDER, SLIDING SYSTEM
DISPOSITIF DE FREINAGE	BRAKING SYSTEM
DISQUE DE FREINS	BRAKE DISC
DISQUE DE ROUE	WHEEL DISC BRAKE
DISQUE DE ROUE	WHEEL DISC, ROTOR
DOSSIER RÉGLABLE	ADJUSTABLE RECLINING SEAT BACK
DOSSIER	BACKREST, SEAT BACK
DOUBLURE D'AILE	FENDER SKIRT, FENDER APRON
DOUBLURE D'AILE, FAUSSE-AILE	FENDER LINER
DOUBLURE DE CAPOT	HOOD INNER PANEL
DOUILLE	SOCKET
ÉCHANTILLON DE COULEUR	COLOR CHIP
ÉCLAIRAGE D'ACCUEIL	COURTESY LIGHTS
ÉCROU	NUT

ÉCUSSON, INSIGNE.....	CREST
ÉLECTROLYTE	ACID, BATTERY
ÉMAIL.....	ENAMEL
EMBLÈME.....	EMBLEM
EMBLÈME.....	GRILLE CREST, GRILLE EMBLEM
EMBLÈME.....	MEDAILLONS ON WHEEL COVER
EMBOUT DE BIELLETTE DE DIRECTION.....	TIE ROD END
EMBOUT DE BIELLETTE INTÉRIEUR, EXTÉRIEUR	OUTER, INNER TIE ROD
EMBOUT INTÉRIEUR	INNER TIE ROD
EMBRAYAGE DE VENTILATEUR	FAN CLUTCH
EMBRAYAGE THERMOSTATIQUE.....	THERMOSTATIC CLUTCH
EMBRAYAGE	CLUTCH
ENCADREMENT DE BAIE DE PARE-BRISE	WINDSHIELD OPENING FRAME
ENCADREMENT DE CALANDRE.....	GRILLE FRAME
ENCADREMENT DE GLACE DE CUSTODE	QUARTER GLASS FRAME
ENCADREMENT DE GLACE	GLASS QUARTER FRAME
ENCADREMENT DE LUNETTE ARRIÈRE.....	WINDOW REAR FRAME
ENCADREMENT DE LUNETTE.....	REAR WINDOW FRAME
ENDUIT	SEALER
ENJOLIVEUR DE FEU ROUGE ARRIÈRE	TAIL LAMP BEZEL
ENJOLIVEUR DE PHARE AVANT	HEAD LAMP DOOR OR BEZEL
ENJOLIVEUR DE PHARE	HEADLAMP BEZEL – DOOR
ENJOLIVEUR DE ROUE (EN BROCHES).....	WIRE WHEEL COVER
ENJOLIVEUR DE ROUE	WHEEL COVER
ENJOLIVEUR D'ENTRÉE.....	SCUFF PLATE
ENJOLIVEUR D'ENTRÉE.....	SILL PLATE
ENJOLIVEUR.....	BEZEL
ENSEMBLE POUR LA REPOSE DU PARE-BRISE	WINSHIELD GLASS KIT
ESSIEU D'ARBRE DE TRANSMISSION.....	DRIVE AXLE SHAFT ASSEMBLY
ESSIEU	AXLE SHAFT
ESSIEU, AXE, ARBRE	AXLE
ESSUIE-GLACE	WINDSHIELD WIPER
ESSUIE-GLACE.....	WIPER
ÉTABLI	BENCH
ÉTRIER DE FREIN	BRAKE CALIPER
ÉTRIER	CALIPER BRAKE
ÉVAPORATEUR	DRYER
EXTENSION DE PARE-CHOCS	BUMPER EXTENSION
FABRICATION TOUT ALUMINIUM.....	ALL-ALUMINIUM CONSTRUCTION
FABRICATION TOUT MÉTAL	ALL-METAL CONSTRUCTION
FAISCEAU DE RADIATEUR	RADIATOR CORE
FERMETURE DE CAPOT (SERRURE)	HOOD LOCK
FEU D'ARRÊT.....	STOP LAMP
FEU DE GABARIT OU FEU DE POSITION	SIDE MARKER LAMP
FEU DE GABARIT	MARKER LAMP
FEU DE POSITION, CLIGNOTANT	PARK LAMP, SIGNAL LAMP
FEU DE REcul.....	BACK UP LAMP
FEU ROUGE ARRIÈRE.....	STOP LAMP
FEU ROUGE ARRIÈRE.....	TAIL LAMP
FIL FUSIBLE	FUSE LINK
FILET DÉCOR	STRIPE TAPES
FILTRE À AIR	AIR CLEANER
FINITION BOIS	WOOD GRAIN
FIXATION DE BOUCLIER	FILLER RETAINER
FLUIDE FRIGORIGÈNE	REFRIGERANT
FONTE ALLIÉE	ALLOY, CAST IRON

FREIN À DISQUE	DISC BRAKE
FREIN À TAMBOUR	DRUM BRAKE
FREIN DE STATIONNEMENT	PARKING BRAKE
FREIN	BRAKE
FUSÉE	SPINDLE
FUSIBLE	FUSE
GÂCHE	DOOR STRIKER PLATE
GALVANISÉ	GALVANIZED
GARDE AU SOL	ROAD CLEARANCE
GARNITURE DE BAS DE CAISSE	ROCKER PANEL MOULDING
GARNITURE DE FREIN	BRAKE LINING
GARNITURE DE PAVILLON	HEAD LINING
GARNITURE DE PAVILLON	ROOF HEAD LINING
GARNITURE DE PIED MILIEU	CENTRE PILLAR TRIM PANEL
GARNITURE	TRIM
GÉOMÉTRIE DU TRAIN AVANT	WHEEL ALIGNMENT
GICLEUR DE LAVE-GLACE	WASHER NOZZLE
GLACE À COMMANDE ÉLECTRIQUE	POWER WINDOW
GLACE ARRIÈRE PIVOTANTE	PIVOT TYPE QUARTER WINDOW
GLACE DE CUSTODE	GLASS QUARTER
GLACE DE CUSTODE	OPERA WINDOW
GLACE DE CUSTODE	QUARTER GLASS (OPERA)
GLACE DE CUSTODE	QUARTER GLASS, QUARTER WINDOW
GLACE MODULAIRE	MODULAR GLASS
GLACE	DOOR GLASS, WINDOW
GLACE, VITRE	GLASS
GOUJON	STUD
GOUPILLE FENDUE	COTTER PIN
GOUTTIÈRE	DRIP RAIL
GOUTTIÈRE	ROOF DRIP
GRILLE DE CALANDRE	GRILLE SCREEN, RADIATOR GRILLE
GRILLE D'AUVENT	COWL VENT PANEL, COWL GRILLE
GUIDE DE GLACE	RUN CHANNEL
HABITACLE	PASSENGER COMPARTMENT
HARMONISATION DE LA PEINTURE	MATCHING OF PAINT
HAYON	GATE LIFT
HAYON	HATCH DOOR
HAYON	LIFT GATE
HAYON, COUVERCLE DE COFFRE	LIFT, TAIL GATE, TRUNK LID
HOUSSE	SEAT COVER
HUILE MULTIGRADE	MULTI VISCOSITY OIL
INCLINAISON DE PIVOT	STEERING AXIS INCLINATION
INDICATEUR DE NIVEAU DU CARBURANT	FUEL INDICATOR
INDICATEUR DE TEMPÉRATURE	TEMPERATURE INDICATOR
INDICATEUR DE VITESSE	SPEEDOMETER
INDICATEUR, JAUGE	GAUGE
INTERRUPTEUR D'ALLUMAGE	IGNITION SWITCH
INTERRUPTEUR OU COMMUTATEUR	SWITCH
INVERSEUR ROUTE-CROISEMENT	DIMMER SWITCH
ISOLANT DE RESSORT	SPRING INSULATOR
ISOLANT, PLAQUE ISOLANTE	INSULATOR PAD
JAMBE DE SUSPENSION MACPHERSON	MACPHERSON STRUT
JETABLE	DISPOSABLE
JOINT D'ÉTANCHÉITÉ	GASKET
JOINT D'ÉTANCHÉITÉ	WEATHER STRIP
JOINT ÉTANCHE DE LENTILLE	LENS GASKET

JOINT ÉTANCHÉITÉ D'HUILE	OIL SEAL
JOINT HOMOCINÉTIQUE	CONSTANT VELOCITY JOINT
JUMELLE DE RESSORT	SPRING, SHACKLE
JUPE ARRIÈRE	REAR VALANCE
JUPE AVANT	VALANCE
KLAXON	HORN
LAME MAÎTRESSE	MASTER LEAF, MAIN LEAF
LAMPE DE COIN	CORNERING LAMP
LAQUE	LACQUER
LAVE-GLACE	WINDSHIELD WASHER
LÈCHE-GLACE	BELT LINE WEATHERSTRIP
LENTILLE DE FEU ARRIÈRE	TAIL, STOP LENS
LENTILLE DE FEU	LENS
LÈVE-GLACE MANUEL	MANUAL REGULATOR
LÈVE-GLACE	WINDOW REGULATOR
LEVIER DE FUSÉE	KNUCKLE ARM
LEVIER DE FUSÉE	SPINDLE ARM
LEVIER DE FUSÉE	STEERING ARM
LIANT	BINDER
LIMITEUR DE FREINAGE	BRAKE METERING VALVE
LOGEMENT DE ROUE DE SECOURS	SPARE WHEEL PANEL
LONGERON DE CHÂSSIS	FRAME SIDERAIL
LONGERON DE PAVILLON	SIDE ROOF RAIL
LONGERON SUPÉRIEUR	SIDE RAIL UPPER
LONGERON	SIDE RAIL
LUNETTE ARRIÈRE	BACK GLASS, BACK WINDOW, REAR WINDOW
MÂCHOIRE	JAW
MAIN DE RESSORT	SPRING HANGER
MAÎTRE-CYLINDRE	MASTER CYLINDER
MANCHON D'AJUSTEMENT	ADJUSTING SLEEVE
MANCHON D'ÉTANCHÉITÉ	BOOT, BOOT KIT
MANCHON	SLEEVE
MANETTE DE CLIGNOTANT	TURN SIGNAL LEVER
MANIVELLE DE LÈVE-GLACE	HANDLE REGULATOR
MANOMÈTRE À HUILE	OIL PRESSURE GAUGE
MAROQUINAGE	ORANGE PEEL (PAINT)
MASTIC DE DÉBOSELAGE	FILLER
MASTIC D'ÉTANCHÉITÉ POUR JOINTS	DUM DUM
MASTIC	PUTTY
MATIÈRE ISOLANTE	INSULATING MATERIAL
MATIÈRE THERMODURCISSABLE	THERMOSETTING COMPOUND
MATIÈRE THERMOPLASTIQUE	THERMOPLASTIC COMPOUND
MIROIR DE COURTOISIE	VANITY MIRROR
MODULE DE COMMANDE ÉLECTRONIQUE	ELECTRONIC CONTROL MODAL
MODULE ÉLECTRONIQUE DE DIAGNOSTIQUE	CONTROL MODULE
MODULE ÉLECTRONIQUE DE DIAGNOSTIQUE	DIAGNOSTIC MODULE
MONOGRAMME	NAME PLATE
MONTANT DE PORTE	DOOR POST
MONTANT DE PORTE; PIED	PILLAR
MONTRE, MONTRE DE BORD	CLOCK
MONTURE	MOUNTING
MOTEUR DE PHARE AVANT	HEAD LAMP MOTOR
MOTEUR D'ESSUIE-GLACE	WIPER MOTOR
MOULURE DE CEINTURE	BELT MOULDING
MOULURE DE CEINTURE	QUARTER BELT MOULDING
MOULURE DE GLACE ARRIÈRE	REAR WINDOW FRAME MOULDING

MOULURE DE GLACE AVANT	FRONT WINDOW FRAME MOULDING
MOULURE DE GOUSSIÈRE	DRIP MOULDING
MOULURE DE GOUSSIÈRE	ROOF DRIP MOULDING
MOULURE DE PROTECTION.....	SIDE PROTECT MOULDING
MOULURE D'OUVERTURE DE ROUE.....	WHEEL OPENING MOULDING
MOULURE INFÉRIEURE ARRIÈRE	REAR LOWER MOULDING
MOULURE INFÉRIEURE AVANT	FRONT LOWER MOULDING
MOULURE INFÉRIEURE	LOWER MOULDING
MOULURE INTÉRIEURE	GARNISH MOULDING
MOULURE SUPÉRIEURE DE GLACE	UPPER WINDOW FRAME MOULDING
MOULURE	MOULDING
MOYEU ET ROULEMENT DE ROUE	HUB AND BEARING ASSEMBLY
MOYEU	HUB
OEIL DE FIXATION	MOUNTING EYE
OEIL DE LAME DE RESSORT.....	SPRING EYE
ORIFICE D'ALIMENTATION.....	INLET PORT, BREATHER PORT
ORIFICE D'EXPANSION	COMPENSATING PORT
ORNEMENT.....	ORNAMENT
OUVERTURE.....	TOE-OUT
PANNEAU ARRIÈRE.....	REAR END PANEL
PANNEAU DE CALANDRE	FRONT END PANEL
PANNEAU DE CALANDRE	HEADER PANEL
PANNEAU DE GARNISSAGE.....	INNER TRIM
PANNEAU DE GARNISSAGE.....	TRIM INNER
PANNEAU DE GARNISSAGE.....	TRIM PANEL, TRIM PAD
PANNEAU DE LUNETTE ARRIÈRE	BACK GLASS PANEL
PANNEAU DE LUNETTE ARRIÈRE	REAR UPPER PANEL
PANNEAU DE SOUTIEN INFÉRIEUR	LOWER PANEL
PANNEAU EXTÉRIEUR DE PORTE.....	DOOR REPAIR PANEL
PANNEAU LATÉRAL.....	QUARTER PANEL
PANNEAU LATÉRAL, PANNEAU DE CUSTODE.....	QUARTER PANEL
PANNEAU LATÉRAL; CUSTODE; AILE	PANEL, REAR QUARTER
PANNEAU; TABLEAU; PAROI	PANEL
PARE-BOUE	MUDGUARD
PARE-BRISE EN VERRE FEUILLETÉ.....	LAMINATED WINDSHIELD
PARE-BRISE.....	WINDSHIELD
PARE-CHOC À ABSORPTION D'ÉNERGIE.....	ENERGY-ABSORBING BUMPERS
PARE-CHOC	BUMPER, FACE BAR
PARE-SOLEIL.....	SUN VISOR
PARTICULES ABRASIVES	GRIT
PASSAGE DE ROUE AVANT.....	FRONT APRON
PASSAGE DE ROUE EXTÉRIEUR.....	WHEEL HOUSE PANEL OUTER
PASSAGE DE ROUE INTÉRIEUR	WHEEL HOUSE PANEL INNER
PASSAGE DE ROUE.....	SKIRT, LINER
PASSAGE DE ROUE.....	WHEELHOUSE
PAVILLON.....	ROOF PANEL OUTER
PAVILLON, TOIT	ROOF
PÉDALE D'ACCÉLÉRATEUR	GAS PEDAL
PÉDALE D'ACCÉLÉRATEUR	PEDAL GAS
PÉDALE DE DÉBRAYAGE.....	CLUTCH PEDAL
PÉDALE DE FREIN	BRAKE PEDAL
PÉDALE	PEDAL
PEINTURE À TEINTES ALTERNÉES.....	MID-TONE (PAINT TREATMENT)
PEINTURE AQUEUSE	WATER-BASE PAINT
PÊNE DE VERROUILLAGE	LATCH STRIKER
PÊNE DE VERROUILLAGE	STRIKER LOCK

PHARE, BLOC OPTIQUE ÉTANCHE	SEALED BEAM
PHARES JUMELÉS	DUAL HEADLAMPS
PIÈCE ANODISÉE	ANODIZED PART
PIED ARRIÈRE	LOCK PILLAR
PIED AVANT, PIED D'AUVENT	FRONT HINGE PILLAR
PIED D'AUVENT	HINGE PILLAR
PIED MILIEU	CENTRE PILLAR
PIGNON ENTRAÎNEUR	PINION GEAR
PIGNON ET CRÉMAILLÈRE	RACK AND PINION
PIGNON	PINION
PINCEMENT	TOE-IN
PISTON PRIMAIRE	PRIMARY PISTON
PISTON	PISTON
PIVOT D'ANCRAGE	ANCHOR PIN
PIVOT DE FUSÉE	KNUCKLE STEERING
PIVOT DE FUSÉE, PORTE-FUSÉE	STEERING KNUCKLE
PLAFONNIER	DOME LAMP
PLAGE ARRIÈRE	PARCEL SHELF
PLANCHER DE COFFRE	TRUNK FLOOR, REAR FLOOR PAN
PLANCHER	FLOOR PAN
PLANÉTAIRE	PLANETARY
PLAQUE ISOLANTE DU CAPOT	HOOD INSULATOR
PLAQUE VERTICALE DE SUPPORT DE CHARNIÈRE	HINGE PLATE
PLAQUETTE	PAD BRAKE
PLATEAU DE FREINS	BACKING PLATE
PLATEAU DE FREINS	SPLASH SHIELD
PLI	PLY
PLISSEMENT	SHRINKING
POIGNÉE DE PORTE	DOOR HANDLE
POIGNÉE	HANDLE
POMPE À EAU	WATER PUMP
POMPE DE LAVE-GLACE	WINDSHIELD WASHER PUMP
POMPE DE SERVODIRECTION	POWER STEERING PUMP
PONÇAGE (SEC OU HUMIDE)	SANDING (WET OR DRY)
PONÇAGE À SEC	DRY SANDING
PONCEUSE; SABLEUSE	SANDER
PORTE DE RÉSERVOIR À CARBURANT	FUEL DOOR
PORTE	DOOR
PORTE-BAGAGES	LUGGAGE RACK
PORTE-BAGAGES	ROOF RACK
PORTE-SKIS	SKI RACK
POULIE DE VENTILATEUR	FAN PULLEY
POULIE	PULLEY
POUSSOIR	LINK, PUSH ROD
PRÉJUDICE ESTHÉTIQUE	APPEARANCE ALLOWANCE
RADIATEUR	RADIATOR
RECTIFIEUSE; AFFÛTEUSE	GRINDER
REDRESSAGE DU CHÂSSIS	FRAME STRAIGHTENING
REFINITION	REFINISHING
RÉGLAGE DES FREINS	BRAKE ADJUSTMENT
RÉGULATEUR DE TENSION	VOLTAGE REGULATOR
RÉGULATEUR DE VITESSE	SPEED CONTROL
REMBOURRAGE DE SÉCURITÉ	SAFETY PAD
REMBOURRAGE	PAD
REMBOURRAGE	PADDING
REMORQUE	TRAILER

RENFORT DE PARE-CHOCS.....	BUMPER REINFORCEMENT
RENFORT DE PORTE	DOOR REINFORCEMENT
RÉPARTITEUR DE FREINAGE	PROPORTIONING VALVE
RÉSERVOIR DE RADIATEUR	RADIATOR TANK
RÉSERVOIR DE RÉCUPÉRATION	OVERFLOW JAR
RÉSERVOIR À CARBURANT	FUEL TANK
RÉSERVOIR D'ESSUIE-GLACE	WINDSHIELD WASHER JAR
RÉSERVOIR DU MAÎTRE-CYLINDRE.....	MASTER CYLINDER RESERVOIR
RÉSERVOIR	TANK
RESSORT À BARRE DE TORSION	TORSION BAR SPRING
RESSORT À BOUDIN, RESSORT HÉLICOÏDAL	COIL SPRING
RESSORT À LAMES	LEAF SPRING
RESSORT DE MAINTIEN.....	ANTI-RATTLE SPRING
RESSORT DE RAPPEL.....	RETURN SPRING
RÉTROVISEUR INTÉRIEUR.....	REAR VIEW MIRROR, INSIDE MIRROR
RÉTROVISEUR	MIRROR
ROTULE.....	BALL JOINT
ROUE « RALLYE», ROUE STYLISÉE	RALLY WHEEL, STYLED WHEEL
ROUE DE SECOURS	SPARE
ROUE	WHEEL
ROUILLE	RUST
ROULEMENT.....	BEARING
SABOT DE FREINS.....	BRAKE SHOE
SECTEUR DENTÉ.....	SECTOR GEAR
SEGMENT DE FREIN.....	BRAKE SHOE
SEGMENT PRIMAIRE	PRIMARY SHOE
SEGMENT SECONDAIRE.....	SECONDARY SHOE
SELLERIE; GARNITURE INTÉRIEURE	UPHOLSTERY (TRIM; SOFTWARE)
SELLETTE D'ATTELAGE	FIFTH WHEEL
SERRURE DE CAPOT	STRIKER
SERRURE DE PORTE	DOOR LOCK
SERRURE; VERROU	LOCK
SERVO DIRECTION.....	POWER STEERING
SERVOFREIN.....	POWER BOOSTER (BRAKES)
SIÈGE DE BÉBÉ.....	BABY SEAT
SIÈGE OU BANQUETTE.....	SEAT
SIÈGE-BAQUET	BUCKET SEAT
SOCLE DE FERMETURE DE CAPOT	HOOD LOCK SUPPORT
SOLVANT; DISSOLVANT.....	SOLVENT
SOUBASSEMENT OU PLATE-FORME DE CAISSE.....	LOWER BODY
SOUDEGE À L'ARC.....	ARC WELDING
SOUPAPE	VALVE
SOUS-COMPACTS	SUBCOMPACT
SUPPORT DE PANNEAU DE CALANDRE.....	GRILLE PANEL SUPPORT
SUPPORT DE PHARE AVANT	HEAD LAMP MOUNTING
SUPPORT DE PHARE	BAFFLE
SUPPORT DE PHARE	LAMP MOUNTING PANEL
SUPPORT DE PHARE	SEALED-BEAM MOUNTING RING
SUPPORT DE PLAQUE D'IMMATRICULATION	LICENCE BRACKET
SUPPORT DE RADIATEUR.....	RADIATOR SUPPORT
SUPPORT DE RETENUE; ATTACHE.....	RETAINER
SUPPORT DE SERRURE	LATCH SUPPORT
SUPPORT D'ESSIEU	AXLE SUPPORT
SUPPORT INFÉRIEUR	LOWER SUPPORT
SUPPORT, PATTE DE FINITION.....	BRACKET
SURFACEUR.....	PRIMER SURFACER

SUSPENSION PNEUMATIQUE	AIR SUSPENSION
SUSPENSION	SUSPENSION, SUSPENSION SYSTEM
SYSTÈME DE RÉGLAGE DE SIÈGE	ADJUSTER OPERATING MECHANISM SEAT
SYSTÈME DE RÉGLAGE DU SIÈGE	SEAT ADJUSTER
TABLEAU DE BORD	DASHBOARD
TABLEAU DE BORD	INSTRUMENT PANEL
TABLIER	FIRE WALL
TACHYMÈTRE	TACHOMETER
TAMBOUR DE FREIN	BRAKE DRUM
TAMPON DE BUTOIR	GUARD CUSHION, GUARD PAD
TAPIS	CARPET
TAQUET	DOOR STRIKER
TÉMOIN DE PORTE OUVERTE	DOOR AJAR INDICATOR
THERMOSTAT	THERMOSTAT
TIGE DE PISTON	PISTON ROD
TIGE DE POUSSÉE	PUSH ROD
TOIT DE VINYLE	VINYL COVER (ROOF)
TOIT DÉCAPOTABLE	ROOF DÉCAPOTABLE
TOIT OUVRANT	SLIDING ROOF
TOIT OUVRANT	SUN ROOF, SUNROOF, SLIDING ROOF
TOIT RECOUVERT DE VINYLE	ROOF COVER VINYL
TOIT SOLEIL	ROOF SUN
TÔLE DE CARROSSERIE	SHEET METAL
TRACTION INTÉGRALE	ALL-WHEEL DRIVE
TRAIN ARRIÈRE	REAR END
TRAIN AVANT	FRONT END
TRAVERSE ARRIÈRE	REAR CROSS MEMBER
TRAVERSE AVANT	FRONT CROSS MEMBER
TRAVERSE DE SUSPENSION	SUSPENSION CROSSMEMBER
TRAVERSE	CROSS MEMBER
TROISIÈME OU CINQUIÈME PORTE	GATE REAR
TUYAU ARRIÈRE D'ÉCHAPPEMENT	EXHAUST TAIL PIPE
TUYAU D'ÉCHAPPEMENT	EXHAUST PIPE
TUYAU; BOYAU	HOSE
TUYÈRE DE RADIATEUR	RADIATOR SHROUD
TUYÈRE DE VENTILATEUR	SHROUD
USINE DE MONTAGE	ASSEMBLY PLANT
VAPORISATION EXCESSIVE	OVER SPRAY
VENTILATEUR DÉBRAYABLE	FAN POWER
VENTILATEUR	FAN BLADE
VERRE FEUILLETÉ	LAMINATED GLASS
VERROU DE CAPOT	HOOD LATCH
VERROU; LOQUET; ENCLENCHEMENT	LATCH
VERROUILLAGE DES MÂCHOIRES	LOCK JAW
VIS D'AJUSTEMENT	ADJUSTING NUT AND SCREW
VIS DE PURGE	BLEEDER SCREW
VITRE ARRIÈRE	REAR WINDOW
VOLANT DE DIRECTION	STEERING WHEEL
VOLANT INCLINABLE	TILT STEERING WHEEL

LIENS UTILES

ESTIMATION DE DOMMAGES AUTOMOBILES \ VÉHICULES ET ÉQUIPEMENTS LOURDS

GAA

ACCÈS À **Estimation 24 sur 24** : <https://estimation.gaa.qc.ca/fr/normes-procedures.html>

POUR RENSEIGNEMENTS : estimation@gaa.qc.ca

Centre d'information sur les assurances – Répondre aux questions des consommateurs tout en leur transmettant une information juste et neutre sur leur sujet de préoccupation en assurance automobile, habitation ou des entreprises, telle est la mission du Centre d'information sur les assurances.

Par téléphone, de 8 h 30 à 16 h 30..... 514 288-4321 (région de Montréal)
 1 877 288-4321 (autres régions du Québec)
 Par courriel cinfo@gaa.qc.ca
 Site Internet [Joindre le Centre d'information | GAA -
 Groupement des assureurs automobiles](#)

Infoassurance – <https://infoassurance.ca/fr/accueil.aspx>

Site du GAA à l'intention des consommateurs et des membres du GAA (*seuls les assureurs automobiles sont membres du GAA*) – www.gaa.qc.ca

FOURNISSEURS DE LOGICIELS D'ESTIMATION

Audatex

Applications Audatex www.audatexsolutions.com
 Centre de formation « en ligne » www.training.audatex.us
 Service à la clientèle, de 8 h à 17 h 1 800 652-4031 (Audatex Claims Manager)
 Service à la clientèle, de 8 h à 17 h 1 800 477-4226 (en français)
 1 800 462-3853 (en anglais)
 Par courriel claimssupport@audatex.com

Mitchell / TruckEst / Heavy Duty Truck

Service à la clientèle – « ASSURANCE »
 Jérémie Cadieux 514 990-0664 (région de Montréal)
 1 877 990-0664 (autres régions du Québec)
 Par courriel jeremie.cadieux@mitchell.com
 Site Internet www.mitchell.com (en anglais seulement)

I-CAR – FORMATION EN RÉPARATION DE VÉHICULES

En français – sur **Estimation 24 sur 24** : <https://estimation.gaa.qc.ca/fr/normes-procedures.html>

Sur le site Internet de I-CAR — www.i-car.ca

PIÈCES AUTOMOBILES

ARPAC – Association des Recycleurs de Pièces d'Autos et Camions inc.
www.arpac.org

Le GAA entretient des relations avec toutes les organisations reliées à l'assurance automobile et, en particulier, avec les organismes canadiens suivants :

ORGANISMES DE CONSOMMATEURS

Association pour la protection des automobilistes (APA) – www.apa.ca
CAA – Québec – www.caaquebec.com

PARTENAIRES EN ASSURANCE DE DOMMAGES

Bureau d'assurance du Canada – Québec (BAC-Québec) – www.bac-quebec.qc.ca
Division des services d'enquête du BAC (DSE) – Dossier « VOL AUTO » – Vérification du numéro d'identification des véhicules (NIV). <http://www.ibc.ca/nl/auto/branding/vin-verify-service>
Chambre de l'assurance de dommages (ChAD) – www.chad.qc.ca
Institut de l'assurance de dommages du Québec (IADQ) – IADQ
Regroupement des cabinets de courtage d'assurance du Québec (RCCAQ) – www.rccaq.com

PARTENAIRES GOUVERNEMENTAUX

Autorité des marchés financiers – <https://lautorite.qc.ca>
Autorité des marchés financiers – Registre des assureurs automobiles
www.lautorite.qc.ca/fr/liste-assureur-assurance-automobile-corpo.html
Autorité des marchés financiers – Formulaires d'assurance automobile
<https://lautorite.qc.ca/professionnels/assureurs/assurance-automobile/formulaires-dassurance-automobile/>

Formulaires en vigueur

F.P.Q. N° 1	Formulaire des propriétaires et avenants
F.P.Q. N° 2	Formule des conducteurs
F.P.Q. N° 4	Formule des garagistes et avenants
F.P.Q. N° 5	Assurance de remplacement
F.P.Q. N° 6	Formule des non-propriétaires et avenants
F.P.Q. N° 7	Formule d'assurance excédentaire de la responsabilité civile
F.P.Q. N° 8	Formule des locateurs et avenants

Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) – www.saaq.gouv.qc.ca

Service à la clientèle, de 8 h à 17 h.....514 873-7620 (*région de Montréal*)
.....418 643-7620 (*région de Québec*)
..... 1 800 361-7620 (ailleurs au Québec, Canada, États-Unis)

Par courriel sur le site de la SAAQ <https://saaq.gouv.qc.ca/courriel-securise/>

Transports Canada – www.tc.gc.ca

Transports Québec – www.mtq.gouv.qc.ca



Estimation & réparation automobile

26 novembre 2018 | Bulletin du GAA n° ERA G2018-08 | Division de l'estimation automobile

DESTINATAIRES

Estimateurs et apprentis estimateurs qualifiés par le GAA

Exploitants d'une firme d'estimation

Responsables de l'estimation automobile

Responsables des sinistres automobiles

Responsables de la qualification des estimateurs

Sous-comité technique en estimation automobile

Récipiendaires du Guide de l'estimateur

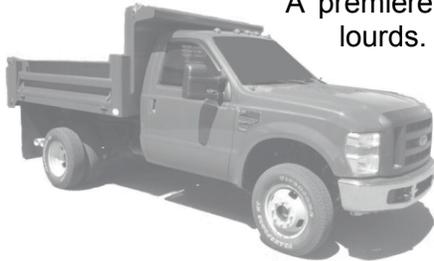
RENSEIGNEMENTS

DANIEL RODRIGUE
Contrôleur de la qualité (véhicules lourds),
poste 2298
dr@infozone.gaa.qc.ca

Groupeement des assureurs automobiles
1981, avenue McGill College
Bureau 620
Montréal (Québec) H3A 2Y1
514 288-1537
infozone.gaa.qc.ca

Le présent bulletin et toute pièce jointe ne doivent pas être considérés ni utilisés comme avis juridique. Ils sont destinés à l'usage exclusif des membres du GAA et/ou des destinataires mentionnés en titre et ne peuvent être reproduits ou distribués sans le consentement écrit du GAA.

LE MANDAT D'ESTIMATION



À première vue ce véhicule entre dans la catégorie des véhicules lourds. Toutefois, en y regardant de plus près, on réalise qu'il s'agit d'un véhicule automobile (pick-up) qui a été adapté pour utiliser une benne. Alors, lorsque survient un sinistre, à qui le mandat d'estimation des dommages devrait-il être confié?

C'est un estimateur détenteur d'un Certificat de qualification en dommages automobiles de la catégorie lourds (Certificat « L ») qui devrait s'en charger puisqu'il s'agit d'un véhicule lourds. Dans cette situation bien précise, il existe toutefois une zone grise en raison de l'endroit où sont situés les dommages.



Lumière sur la zone grise

A

Le mandat d'estimation, lorsque les dommages **sont limités à la zone A**, pourrait être confié à un estimateur en dommages automobiles détenteur d'un Certificat automobile (Certificat « A »).

B

Le mandat d'estimation, lorsque les dommages **sont limités à la zone B**, devrait être confié à un estimateur en dommages automobiles détenteur d'un Certificat « L ».

A et B

Le mandat d'estimation, lorsque les dommages touchent à la fois les zones A et B, **devrait** être confié en priorité à un estimateur en dommages automobiles détenteur d'un Certificat « L » **mais** pour une question de logistique et sous réserve du respect du Code de déontologie, l'estimateur détenteur d'un Certificat « A » pourrait s'en acquitter.

Outre cette situation, la distance ou une région non desservie par un estimateur détenteur d'un Certificat « L » sont d'autres contextes exceptionnels tolérés par le GAA.

Les connaissances avant tout!

Il faut que l'estimateur puisse être en mesure d'identifier les techniques de réparation adéquates et conformes aux règles de l'art, aux recommandations du constructeur du véhicule et à la réglementation en vigueur. La prise de notes et de photos démontrant clairement les dommages pourrait s'avérer une option judicieuse pour pouvoir se référer à l'estimateur dont c'est la spécialité.

En vertu du Code de déontologie, avant d'accepter ou de continuer un mandat, l'estimateur doit tenir compte des limites de son Certificat de qualification d'estimateur en dommages automobiles, de ses aptitudes, **de ses connaissances, de son expérience, ainsi que des moyens dont il dispose.**

L'encadrement des estimateurs en dommages automobiles – Catégories « A » et « L »

TYPE DE VÉHICULE	Permis aux détenteurs d'un Certificat de catégorie « A » AUTO	Permis aux détenteurs d'un Certificat de catégorie « L » VEL	Activité permise même sans Certificat
Automobiles	✓		
Motos	✓		
Camionnettes (<i>pick-up</i>) non modifiées	✓		
Camionnettes (<i>pick-up</i>) modifiées pour une utilisation spécifique ou avec ajout d'un équipement (ex. : Ford 350 avec cabine double 4x4)	✓	✓	
Camions – véhicules routiers de 4500 kg ou plus		✓	
Autobus et minibus, sans égard à leur masse		✓	
Dépanneuses, sans égard à leur masse		✓	
Véhicules transportant des matières dangereuses nécessitant l'apposition de plaques de danger, sans égard à leur masse		✓	
Véhicules outils (niveleuses, chargeuses, etc.)		✓	
Machineries agricoles et remorques de ferme		✓	
Remorques et semi-remorques		✓	
Véhicules récréatifs motorisés de classe A (Prévost Car, Holiday Rambler, etc.)		✓	
Véhicules récréatifs motorisés de classe B	✓		
Véhicules récréatifs motorisés de classe C	✓	✓	
Véhicules récréatifs tractables, remorques domestiques, roulottes et véhicules hors route	✓	✓	✓

Estimation & réparation automobile **Bulletin GAA ERA G2023-05 – 13 juin 2023**

Reconstruction des véhicules accidentés / Rappel de la Société de l'assurance automobile du Québec

Tout d'abord, rappelons qu'un véhicule déclaré « perte totale » dont le statut est « véhicule gravement accidenté » (VGA) est susceptible d'être reconstruit et remis en circulation. De plus, pour que le véhicule reconstruit puisse être remis en circulation, il faut qu'il ait préalablement été soumis à l'expertise technique exigée par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) et qu'il ait obtenu un certificat de conformité technique, de même qu'un certificat de vérification mécanique indiquant que le véhicule est conforme au Code de la sécurité routière. Enfin, toute personne qui reconstruit un VGA doit constituer un dossier de reconstruction et ce dossier doit contenir certains documents et informations dont, notamment, l'estimation des dommages produite par l'assureur qui est obligatoire.

La SAAQ demande la collaboration du Groupement des assureurs automobiles (GAA) afin de rappeler aux estimateurs et aux assureurs l'importance d'établir des estimations complètes et détaillées dans le cadre des véhicules déclarés pertes totales qui sont susceptibles d'être reconstruits.

En effet, la SAAQ a constaté qu'il arrivait fréquemment que des renseignements importants lui permettant notamment d'identifier l'assureur ne paraissent pas sur les estimations soumises dans le cadre de ces dossiers de reconstruction et que, de ce fait, ces estimations n'étaient pas conformes à leurs exigences.

La SAAQ tient donc à rappeler que, pour être accepté par un mandataire de la SAAQ, le dossier de reconstruction doit contenir l'estimation originale produite par l'assureur et qu'une simple copie ne peut pas remplacer le document original à moins que l'assureur certifie que cette copie est conforme à l'originale en y apposant son sceau et sa signature. Ce sceau doit bien entendu comporter l'identification de l'assureur.

Par ailleurs, une estimation transmise par voie électronique ne peut pas non plus remplacer le document original, mais un document transmis par télécopieur directement de l'assureur au mandataire de la SAAQ, à la demande de celui-ci, peut être accepté à condition que le mandataire confirme ce fait sur l'estimation des dommages, y inscrive le nom de la personne contactée chez l'assureur et y appose son sceau et sa signature.

Enfin, la SAAQ tient également à rappeler que chaque estimation doit contenir les renseignements suivants :

- les coordonnées de la compagnie d'assurance (nom, adresse, téléphone, nom de la personne responsable du dossier);
- le numéro du dossier de l'assureur;
- la description du véhicule (numéro d'identification du véhicule, marque, modèle, année);
- la liste détaillée des pièces à remplacer ou à réparer;
- le sceau de l'assureur certifiant que la copie est conforme à l'original;
- la signature du représentant de l'assureur et la date.

Il est donc très important de rappeler que les estimateurs doivent toujours remplir entièrement et adéquatement les sections administratives du logiciel d'estimation utilisé afin que toutes les informations pertinentes dont celles relatives à l'assureur paraissent sur l'estimation.

En rédigeant des estimations complètes et détaillées conformément aux directives émises par le GAA, les estimateurs et les assureurs contribuent à réduire le délai de traitement des dossiers concernés ainsi que les risques pour les consommateurs de se retrouver avec un dossier de reconstruction non conforme et, de ce fait, le risque de se retrouver avec un véhicule qui ne rencontre pas les exigences tant sur le plan légal qu'au niveau de la sécurité.

Pour toute information additionnelle, les assureurs et les estimateurs peuvent communiquer avec le secrétariat du Service de l'ingénierie des véhicules à la SAAQ au 418 528-3214.

Consultez :

ESTIMATION
24 sur 24



[Normes et procédures | GAA](#)

POUR INFORMATION

Denis Janelle, expert-conseil à l'estimation automobile, djanelle@gaa.qc.ca, poste 2295



Estimation & réparation automobile

20 novembre 2018 | Bulletin du GAA n° ERA G2018-07 | Division de l'estimation automobile

DESTINATAIRES

Estimateurs et apprentis estimateurs qualifiés par le GAA

Exploitants d'une firme d'estimation

Responsables de l'estimation automobile

Responsables des sinistres automobiles

Responsables de la qualification des estimateurs

Sous-comité technique en estimation automobile

Réceptaires du Guide de l'estimateur

RENSEIGNEMENTS

DANIEL RODRIGUE
Contrôleur de la qualité,
Véhicules lourds
poste 2298
drodrique@gaa.qc.ca

Groupe des assureurs automobiles
1981, avenue McGill College
Bureau 620
Montréal (Québec) H3A 2Y1
514 288-1537
infozone.gaa.qc.ca

Le présent bulletin et toute pièce jointe ne doivent pas être considérés ni utilisés comme avis juridique. Ils sont destinés à l'usage exclusif des membres du GAA et/ou des destinataires mentionnés en titre et ne peuvent être reproduits ou distribués sans le consentement écrit du GAA.

Véhicules et équipements lourds Rappel des bonnes pratiques!

Pour accélérer le début des réparations

Préparation d'une estimation préliminaire

En vertu du Guide sur l'estimation des dommages aux véhicules et équipements lourds, l'estimateur ne doit pas faire une estimation informatisée « préliminaire » dans le but de la remettre à l'assuré ou au réparateur, à moins qu'il s'agisse d'une demande de l'assureur. Toutefois, ce document est fort utile à l'estimateur pour communiquer ses intentions au réparateur qui peut amorcer le travail de recherche et la commande des pièces (similaires, neuves ou usagées) en attendant la réception de l'estimation fermée.

ATTENTION

L'estimation fermée devrait être remise au réparateur le plus rapidement possible.

Préparation d'un sommaire budgétaire

L'estimation de la machinerie d'exception (hors standard) est ardue à effectuer particulièrement pour l'obtention d'informations de nature technique et de prix des pièces. Lorsqu'il s'agit de déterminer la réparabilité ou non du véhicule, une évaluation de la valeur marchande et la préparation d'un sommaire budgétaire pourraient donc s'avérer utiles pour l'estimateur.

ATTENTION

La décision finale de déclarer un véhicule perte totale revient toujours à l'assureur.

Pour accélérer la fermeture d'un dossier

Préparation d'un supplément par photos

L'estimateur doit toujours tenir compte de la possibilité d'un supplément au moment de la réparation. Lorsqu'il est inévitable, **avec l'autorisation de l'assureur**, et dans quelques situations seulement, **l'expertise à distance peut être une solution à considérer** :

- l'agenda chargé de l'estimateur et la valeur jugée minime du supplément
- la distance à parcourir et la valeur jugée minime du supplément
- la localisation du dossier en région éloignée

ATTENTION

Les photos doivent démontrer clairement la nature des dommages additionnels réclamés et qu'ils sont bien reliés au même événement.

Consultez : **ESTIMATION**
24 sur 24



Aux chefs de la direction
Aux premiers dirigeants au Québec
Aux directeurs de succursale

c.c. : Aux estimateurs en dommages automobiles qualifiés par le GAA
Aux exploitants des firmes d'estimation agréés par le GAA
Aux exploitants des établissements accrédités par le GAA
Aux exploitants des firmes d'estimation indépendantes
Aux membres du sous-comité technique en estimation automobile
Aux responsables de l'estimation automobile
Aux responsables de la souscription automobile
Aux responsables des sinistres automobiles
Aux membres du comité du GAA sur les normes et pratiques en assurance automobile

VÉHICULES ROUTIERS INONDÉS

Le 3 mai dernier, le Groupement des assureurs automobiles a publié un bulletin (GAA ATA N° G2013-05) vous informant que, conformément à un arrêté ministériel publié le 27 mars 2013, la réparation d'un véhicule inondé était impossible dès que l'eau atteignait un composant majeur du système électrique. Or, le 23 septembre dernier, le ministre des Transports du Québec, M. Sylvain Gaudreault, publiait un arrêté ministériel modifié suite à une consultation à laquelle le Bureau d'assurance du Canada (BAC) a participé.

Plusieurs des propositions du BAC ont été retenues par la SAAQ notamment, la possibilité de réparer le véhicule inondé si les composants du système électrique ayant pu être affectés par l'eau sont situés à l'extérieur de l'habitacle. Cette possibilité est cependant encadrée par les conditions suivantes :

- Le véhicule ne doit pas provenir de l'extérieur du Québec;
- Le véhicule ne doit pas avoir été inondé dans l'eau salée;
- Les dommages causés sont couverts par un contrat d'assurance;
- De façon à ce que la réparation élimine les risques liés à l'inondation :
 - l'assureur doit établir des mécanismes de contrôle pour s'assurer que les composants majeurs endommagés soient remplacés par des neufs d'origine (OEM);
 - l'expertise et les connaissances du réparateur doivent avoir été jugées suffisantes par l'assureur.

Vous trouverez ci-joint la version finale de l'arrêté publié le 23 septembre 2013, ainsi qu'un guide d'interprétation et une foire aux questions rédigés par la Société de l'assurance automobile du Québec.

La foire aux questions est disponible sur le lien suivant :

http://www.saaq.gouv.qc.ca/immatriculation/vehicule_inonde/index.php

p. j. (3)

Pour renseignements M. Alain Champagne, directeur de l'estimation automobile, p. 2210, achampagne@gaa.qc.ca



www.gaa.qc.ca
www.infoassurance.ca



514.288.1537



514.288.0753



Groupement des assureurs automobiles
800, rue du Square-Victoria, bureau 2410
C.P. 336, succ. Tour de la Bourse
Montréal (Québec) H4Z 0A2

Règlements et autres actes

A.M., 2013

Arrêté numéro 2013-10 du ministre des Transports en date du 5 septembre 2013

Code de la sécurité routière
(chapitre C-24.2)

CONCERNANT l'accès aux chemins publics des véhicules routiers inondés

LE MINISTRE DES TRANSPORTS,

VU le premier alinéa de l'article 633.1 du Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2) :

— suivant lequel le ministre des Transports peut, par arrêté, après consultation de la Société de l'assurance automobile du Québec, restreindre ou interdire, pour une durée maximale de 180 jours, l'accès aux chemins publics à tout modèle ou à toute catégorie de véhicule qui constitue un risque pour la sécurité des personnes ou des biens;

— qui prévoit le droit pour tout intéressé de transmettre des commentaires à la personne désignée à l'arrêté dans les 90 jours de sa publication à la *Gazette officielle du Québec*;

— suivant lequel le ministre peut, par arrêté, à l'expiration des 180 jours, rendre la restriction ou l'interdiction permanente;

— suivant lequel une restriction ou une interdiction édictée en vertu de cet alinéa entre en vigueur à la date de la publication de l'arrêté à la *Gazette officielle du Québec*;

VU le quatrième alinéa de cet article qui prévoit que l'obligation de publication prévue à l'article 8 de la Loi sur les règlements (chapitre R-18.1) ne s'applique pas à un arrêté pris en vertu de cet article;

VU la publication à la Partie 2 de la *Gazette officielle du Québec*, le 27 mars 2013, de l'arrêté numéro 2013-02 en date du 11 mars 2013 interdisant temporairement l'accès aux chemins publics aux véhicules routiers immergés;

VU l'article 3 de cet arrêté suivant lequel tout intéressé pouvait transmettre ses commentaires sur l'arrêté avant le 25 juin 2013, à la personne y désignée;

CONSIDÉRANT que des commentaires ont été reçus à la suite de cet arrêté;

CONSIDÉRANT qu'il appert, après consultation de la Société, qu'il y a lieu d'interdire, de façon permanente, l'accès aux chemins publics aux véhicules routiers qui ont été inondés, parce qu'ils constituent un risque pour la sécurité des personnes ou des biens;

CONSIDÉRANT qu'il y a lieu d'interdire, de façon permanente, l'accès aux chemins publics aux véhicules routiers qui ont été inondés pour les motifs invoqués par la Société;

ARRÊTE CE QUI SUIT :

1. L'accès aux chemins publics est interdit aux véhicules routiers suivants s'ils ont été fabriqués après 1980 et s'ils sont ou doivent être immatriculés au Québec :

1° les véhicules qui ont été inondés jusqu'à la jonction du tablier et du plancher de l'habitacle ou jusqu'à un niveau plus élevé;

2° les véhicules qui ont été inondés jusqu'à un niveau ayant pu affecter l'un des composants majeurs de leur système électrique, sous réserve toutefois de l'article 2;

3° les véhicules qui ont été inondés et qui présentent un risque pour la santé, notamment dû à la présence de moisissures ou de bactéries;

4° les véhicules qui ont été inondés et qui ont été déclarés « perte totale » par l'assureur ou par la personne visée au paragraphe 4° de l'article 2;

5° les véhicules dont une pièce a été remplacée par une pièce semblable qui provient d'un véhicule visé aux paragraphes 1° à 4° et qui peut présenter un risque pour la santé, telle une pièce constituée de mousse ou de tissu;

6° les véhicules dont un composant majeur du système électrique a été remplacé par un composant semblable provenant d'un véhicule visé aux paragraphes 1° à 4°.

Pour l'application du premier alinéa, un véhicule qui provient de l'extérieur du Québec est considéré comme ayant été inondé s'il présente des indices de dommages attribuables à une inondation ou s'il est décrit par une autre juridiction comme ayant été inondé, et ce, dans tous les cas, peu importe le niveau de l'inondation.

2. L'interdiction prévue à l'article 1 ne s'applique pas aux véhicules visés au paragraphe 2° du premier alinéa de cet article lorsque les conditions suivantes sont réunies :

1° le véhicule ne provient pas de l'extérieur du Québec;

2° le véhicule a été inondé dans l'eau non salée;

3° les dommages causés au véhicule l'ont été seulement à des composants majeurs de son système électrique situés à l'extérieur de l'habitacle;

4° les dommages causés au véhicule sont couverts par un contrat d'assurance ou le propriétaire du véhicule est une personne exemptée, en vertu de l'article 101 de la Loi sur l'assurance automobile (chapitre A-25) ou d'un règlement pris en vertu de cette loi, de l'obligation de détenir le contrat d'assurance qui y est prévu;

5° la réparation du véhicule a éliminé tout risque lié à l'inondation et, à cette fin,

a) les composants majeurs endommagés ont été remplacés par des composants d'origine neufs et l'assureur ou la personne visée au paragraphe 4° a établi des mécanismes de contrôle afin de s'en assurer;

b) la réparation du véhicule a été effectuée par une personne dont l'expertise et les connaissances ont été jugées suffisantes par l'assureur ou la personne visée au paragraphe 4° pour que celle-ci soit effectuée selon les règles de l'art.

3. Pour l'application du présent arrêté, on entend par :

1° « véhicule routier inondé » : un véhicule routier ayant été imprégné par l'eau ou un autre liquide en raison d'une inondation, d'un accident, de la pluie, d'un refoulement d'égout, ou de tout autre sinistre;

2° « composant majeur du système électrique d'un véhicule », l'un ou l'autre des composants suivants :

a) un boîtier de fusibles ou de disjoncteurs;

b) un composant électronique du système complémentaire de retenue des occupants;

c) un composant électronique du système de chauffage, de climatisation ou de ventilation de l'habitacle;

d) un composant électronique du système de désembuage ou de dégivrage;

e) un composant électronique contrôlant un élément

f) un composant électronique du système d'autodiagnostic;

g) un composant électronique du système de freinage, d'accélération ou de direction ou de tout autre système affectant la conduite du véhicule, sa stabilité ou sa sécurité;

h) un câblage électrique ayant des connections non scellées situé à l'intérieur de l'habitacle.

4. Le présent arrêté ne s'applique pas aux véhicules suivants :

1° les véhicules-outils, les tracteurs de ferme, les souffleuses à neige ainsi que les remorques et les semi-remorques autres que celles aménagées, en totalité ou en partie, à des fins d'habitation ou de bureau;

2° les véhicules immatriculés au Québec qui ont été reconstruits selon les normes prévues au Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2) et pour lesquels un certificat de conformité technique et un certificat de vérification mécanique ont été délivrés avant le 27 mars 2013.

5. Le présent arrêté entre en vigueur à la date de sa publication à la Gazette officielle du Québec.

Le ministre des Transports,
SYLVAIN GAUDREAU
60239

Guide d'interprétation

Article 1 :

- 1° La jonction du tablier et du plancher de l'habitacle est habituellement à la hauteur du plancher du véhicule ou légèrement au-dessus de celui-ci. Dès que l'eau atteint ce point, le véhicule est visé par l'interdiction.
- 2° Le terme à un niveau ayant pu affecter est utilisé puisque dans certains cas l'eau peut ne pas avoir touché directement ou avec certitude le composant. Ainsi, l'humidité ou la condensation à l'intérieur du véhicule peut être suffisante pour endommager le composant électronique. Dans certains cas, ces composants sont situés à un niveau inférieur au niveau mentionné au paragraphe précédent.
- 3° Ce paragraphe vise les véhicules contaminés par des fluides pouvant causer des risques pour la santé et ceux dans lesquels des bactéries ou des moisissures auraient pu se développer à la suite d'une inondation.
- 4° Ici on désire que tous les véhicules inondés qu'un assureur décide de ne pas réparer, et ce, même si les critères de l'arrêté ne sont pas respectés, soient déclarés inondés (irréparable).
- 5° Les pièces des véhicules inondés pouvant contenir des moisissures et bactéries ne peuvent être récupérées.
- 6° Les composants majeurs du système électrique des véhicules inondés ne peuvent être réutilisés.

Article 2 :

Il s'agit ici d'une exemption pour les véhicules qui rencontrent uniquement le paragraphe 2 de l'article 1. Toutes les conditions doivent être remplies afin de pouvoir réparer ce véhicule.

5°

- a) Le terme mécanisme de contrôle n'a pas pour but d'exiger une vérification systématique des pièces remplacées, mais plutôt d'avoir un système de contrôle de la qualité avec des vérifications sporadiques.

L'assureur ou la personne visée au paragraphe 4 n'a pas d'obligation de se prévaloir de cette exemption.

Explications pour l'article 3 :

On a défini le terme véhicule routier inondé, il est maintenant clair que peu importe la provenance du liquide ou de l'eau l'arrêté s'applique.

Par exemple : dans les cas où un véhicule est inondé par le toit ou à la suite d'un bris de plomberie dans un véhicule récréatif.

Les composants sont les mêmes que lors du dernier arrêté. Toutefois, nous tenons à préciser que les capteurs ABS de par leur conception scellée et étanche sont considérés comme ne faisant pas partie des composants majeurs puisqu'une inondation ne peut les endommager.

Explications de l'article 4 :

Nous avons exempté certains types de véhicules.

Comment s'applique l'arrêté aux motos?

Article 1

- 1° Puisque les motos n'ont pas de tablier, ni de plancher, ce critère ne s'applique pas.
- 2° Ce critère s'applique. Les pièces électriques d'une motocyclette sont considérées comme étant à l'extérieur de l'habitacle.
- 3° Ce critère s'appliquerait qu'exceptionnellement.
- 4° Ce critère s'applique.

Par exemple, une moto ayant été inondée dans l'eau salée jusqu'à un niveau ayant pu affecter un composant majeur de son système électrique sera visée pas l'arrêté. Si elle avait été inondée dans l'eau douce, cette moto aurait pu être réparée à condition de rencontrer les critères de l'article 2.

Comment s'applique l'arrêté aux roulottes et aux tentes-roulottes?

Article 1

- 1° Ces véhicules sont munis d'un plancher, dès que l'eau a atteint le plancher de ce type de véhicule, nous considérons que ce critère est rencontré.
- 2° S'applique, bien qu'il y ait moins de composants majeurs sur ce type de véhicule.
- 3° S'applique, il est fréquent que ce type de véhicule présente un risque pour la santé.

Comment s'applique l'arrêté aux véhicules récréatifs motorisés?

Article 1

- 1° Ces véhicules sont munis d'un plancher, dès que l'eau a atteint le plancher de ce type de véhicule nous considérons que ce critère est rencontré.
- 2° S'applique, il y a beaucoup de composants majeurs situés à l'extérieur de l'habitacle sur ce type de véhicule.
- 3° S'applique, il est fréquent que ce type de véhicule présente un risque pour la santé.

Est-ce qu'un véhicule décapotable qui serait resté ouvert lors d'une averse est visé par l'arrêté?

Article 1

- 1° Est-ce que l'eau s'est accumulée dans le véhicule au point d'atteindre la jonction du tablier et du plancher? Oui = véhicule visé par l'interdiction.
- 2° Est-ce que l'eau a affecté les composants majeurs du véhicule? Oui = véhicule visé par l'interdiction.
- 3° Est-ce que le véhicule présente un risque pour la santé? Oui = véhicule visé par l'interdiction.

Si le véhicule ne rencontre pas les points 1 à 3, il n'est pas visé et peut être réparé. Si toutefois l'assureur décide de ne pas réparer le véhicule, celui-ci devra être déclaré inondé (irrécupérable) en fonction du paragraphe 4.

Foire aux questions

Q1 : Qu'est-ce qu'un véhicule routier inondé?

Un véhicule routier ayant été imprégné d'eau ou d'un autre liquide lors d'une inondation, d'un accident, d'une pluie, d'un refoulement d'égout ou de tout autre sinistre.

Q2 : Quels sont les véhicules visés?

Tous les véhicules routiers inondés construits après 1980, à l'exception des véhicules-outils, des tracteurs de ferme, des souffleuses à neige, et des remorques et semi-remorques autres que celles aménagées, en totalité ou en partie, en habitation ou en bureau.

Q3 : Les motos et les véhicules récréatifs sont-ils visés?

Oui, les motos et les véhicules récréatifs (autocaravanes, roulotte) sont visés.

Q4 : Les véhicules du Québec sont-ils les seuls visés?

Tous les véhicules immatriculés ou devant être immatriculés au Québec sont visés, et ce, peu importe leur provenance.

Q5 : Quels critères déterminent si un véhicule inondé est visé par l'interdiction?

Le véhicule routier qui remplit au moins **un des critères suivants** est considéré comme un véhicule visé par l'interdiction :

- Avoir été inondé jusqu'à la jonction du tablier et du plancher de l'habitacle ou jusqu'à un niveau plus élevé;
- Avoir été inondé jusqu'à un niveau ayant pu affecter l'un des composants majeurs de son système électrique (sauf exception);
- Avoir été inondé et présenter un risque pour la santé dû notamment à la présence de moisissures ou de bactéries;
- Avoir été inondé et déclaré « perte totale » par l'assureur.

Exception

Un véhicule peut profiter d'une exception si :

- il a été inondé jusqu'à un niveau ayant pu affecter l'un des composants majeurs de son système électrique

ET

- toutes les conditions suivantes sont réunies :
 - Le véhicule ne provient pas de l'extérieur du Québec;
 - Le véhicule a été inondé dans l'eau non salée;
 - Les dommages causés au véhicule l'ont été seulement à des composants majeurs de son système électrique situés à l'extérieur de l'habitacle;
 - Les dommages causés au véhicule sont couverts par un contrat d'assurance selon lequel le propriétaire du véhicule est exempté de l'obligation de détenir le contrat d'assurance qui y est prévu (en vertu de l'article 101 de la Loi sur l'assurance automobile [L.R.Q., c. A-25] ou d'un règlement pris en vertu de cette loi);
 - La réparation du véhicule a éliminé tout risque provenant de l'inondation et, à cette fin :
 - les composants majeurs endommagés ont été remplacés par des composants d'origine neufs et l'assureur ou la personne visée au paragraphe 4° ont établi des mécanismes de contrôle afin de s'en assurer;
 - la réparation du véhicule a été effectuée par une personne dont l'expertise et les connaissances ont été jugées suffisantes par l'assureur ou la personne visée au paragraphe 4° pour que celle-ci soit effectuée selon les règles de l'art.

Q6 : Un véhicule inondé, visé par l'interdiction, peut-il être réparé s'il n'a pas été déclaré perte totale?

Non, cette interdiction s'applique à tout véhicule visé, qu'il ait été déclaré perte totale ou non.

Q7 : Pourquoi les véhicules inondés ne sont-ils pas sécuritaires?

Étant donné l'omniprésence de l'électronique, une inondation entraîne des dommages qui peuvent amener un mauvais fonctionnement des composants, ce qui constitue un risque pour la sécurité routière. Si ces véhicules étaient remis en circulation, un fonctionnement inadéquat ou des problèmes de santé dus aux moisissures ou aux bactéries contenues dans les matières absorbantes (tissu, mousse, etc.) pourraient survenir.

Q8 : Pourquoi cette interdiction?

Au cours des dernières années, diverses catastrophes climatiques ont entraîné l'inondation de grandes quantités de véhicules (500 000 véhicules lors de Katrina en 2006 et 250 000 véhicules lors de Sandy en 2012). Cette interdiction vise à éviter que des véhicules non sécuritaires ne se retrouvent sur notre réseau routier.

Q9 : Le Québec est-il la seule province à interdire leur remise en circulation?

Non, la remise en circulation des véhicules inondés est déjà interdite dans les provinces et le territoire suivants : Terre-Neuve-et-Labrador, Île-du-Prince-Édouard, Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick, Ontario, Saskatchewan, Colombie-Britannique et Yukon.

Q10 : Quand ces dispositions sont-elles entrées en vigueur?

Le 18 septembre 2013, après la publication d'un arrêté permanent dans la *Gazette officielle du Québec*. Un arrêté ministériel temporaire était déjà entré en vigueur le 27 mars 2013.

Q11 : Si mon véhicule a été reconstruit et qu'il a obtenu un certificat de conformité technique et un certificat de vérification mécanique conforme avant le 27 mars 2013, suis-je visé par l'arrêté?

Non, les véhicules ayant déjà été reconstruits selon les normes du Code de la sécurité routière et qui ont obtenu les certificats requis avant le 27 mars 2013 ne sont pas visés par l'arrêté.

Q12 : Est-il possible de compléter le processus de reconstruction s'il n'était pas terminé le 27 mars 2013?

Non, les véhicules n'ayant pas complété le processus (obtention d'un certificat de conformité technique et d'un certificat de vérification mécanique conforme) ne pourront pas être immatriculés.

Q13 : Que puis-je faire avec un véhicule inondé dont le processus de reconstruction n'est pas terminé?

L'utiliser pour les pièces pouvant être recyclées (voir question suivante).

Q14 : Quelles pièces d'un véhicule inondé peuvent être recyclées?

Toutes les pièces, à l'exception des composants majeurs du système électrique et des pièces pouvant présenter un risque pour la santé, soit celles composées en tout ou en partie de matières absorbantes (tissu, mousse, etc.), puisqu'elles peuvent contenir des bactéries ou des moisissures.

Q15 : Quels sont les composants majeurs du système électrique?

- Un boîtier de fusibles ou de disjoncteurs;
- Un câblage électrique ayant des connexions non scellées situé à l'intérieur de l'habitacle;
- Un composant électronique :
 - du système complémentaire de retenue des occupants;
 - du système contrôlant un élément du système d'entraînement;
 - du système d'autodiagnostic;
 - du système de chauffage, de climatisation ou de ventilation de l'habitacle;
 - du système de désembuage ou de dégivrage;
 - du système de freinage, d'accélération ou de direction ou de tout autre système pouvant affecter la conduite du véhicule, sa stabilité ou sa sécurité.

Q16 : Est-il possible d'importer un véhicule inondé d'une autre province afin de le reconstruire et de le faire immatriculer?

Non, aucun véhicule inondé ne peut être reconstruit, et ce, peu importe :

- sa provenance;
- son statut, qu'il soit inscrit ou non sur le certificat d'immatriculation;
- son titre de propriété ou son certificat d'immatriculation.

Q17 : Quel statut sera attribué aux véhicules inondés?

Les véhicules inondés se verront attribuer le statut irrécupérable (véhicules pouvant être utilisés seulement pour leurs pièces).

Aux chefs de la direction
Aux premiers dirigeants au Québec
Aux directeurs de succursale
Aux responsables des sinistres automobiles
Aux responsables de l'estimation automobile

c. c. Aux estimateurs et apprentis estimateurs en
dommages automobiles qualifiés par le GAA
Aux exploitants des firmes d'estimation
Aux membres du sous-comité technique en
estimation automobile
Aux responsables de la qualification des estimateurs

RECONSTRUCTION DES VÉHICULES ACCIDENTÉS

Estimation des dommages de véhicules déclarés « perte totale »

À la suite des vérifications effectuées par les contrôleurs de la qualité du Groupement des assureurs automobiles (GAA), nous avons constaté de nombreuses lacunes dans les dossiers impliquant des véhicules déclarés « perte totale ». En effet, certains estimateurs n'établissent pas une estimation détaillée des dommages et omettent ainsi d'inscrire des pièces importantes qui ont été endommagées à la suite d'une collision. Rappelons-nous qu'un véhicule déclaré « perte totale » dont le statut est « véhicule gravement accidenté » (VGA) est susceptible d'être reconstruit et remis en circulation.

Cependant, un dossier de reconstruction devra être constitué par toute personne qui choisit de reconstruire un véhicule gravement accidenté. En plus du dossier de reconstruction, ce véhicule ne pourra être remis en circulation sans avoir préalablement été soumis à l'expertise technique exigée par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) et sans avoir obtenu un certificat de conformité technique, de même qu'un certificat de vérification mécanique indiquant que le véhicule est conforme au Code de la sécurité routière.

L'article 546.4 du Code de la sécurité routière se lit d'ailleurs comme suit :

546.4. Toute personne qui reconstruit un véhicule accidenté doit constituer un dossier de reconstruction du véhicule en utilisant le formulaire fourni par la Société. Le dossier doit contenir les documents et les renseignements suivants:

1° les noms et adresse de la personne qui reconstruit, ceux du propriétaire du véhicule et de l'assureur avec le numéro du dossier de réclamation;

2° l'identification du véhicule;

3° la liste des pièces majeures utilisées, incluant le nom du fournisseur, la date d'achat et le numéro d'identification du véhicule d'origine;

4° l'estimation des réparations produites par l'assureur;

5° la facture d'achat de la carcasse du véhicule et celles des pièces majeures nécessaires à la reconstruction;

6° des photographies en couleurs illustrant l'avant, l'arrière et les côtés du véhicule prises avant la reconstruction et une photographie en couleurs prise sur le banc de contrôle et de redressement;

7° l'attestation que les documents et les renseignements sont véridiques;

8° tout autre document ou renseignement requis par règlement.

Lorsque la reconstruction du véhicule est terminée, cette personne doit remettre le dossier de reconstruction au propriétaire du véhicule.

1990, c. 83, a. 213; 1993, c. 42, a. 26.

Pour renseignements M. Mario Lépine, expert-conseil aux normes et pratiques en estimation automobile, poste 2201, mlepine@gaa.qc.ca

 www.gaa.qc.ca
www.infoassurance.ca

 514.288.1537

 514.288.0753

 Groupement des assureurs automobiles
800, rue du Square-Victoria, bureau 2410
C.P. 336, succ. Tour de la Bourse
Montréal (Québec) H4Z 0A2

L'expertise technique repose donc, en grande partie, sur la documentation et les informations contenues au dossier de reconstruction dont fait partie l'estimation des dommages établie par l'assureur ayant déclaré le véhicule « perte totale » et lui ayant attribué le statut de « véhicule gravement accidenté » (VGA).

Compte tenu de ce qui précède, une estimation incomplète et non détaillée pourrait permettre à certaines personnes de commettre des actes illicites au moment de la reconstruction d'un véhicule gravement accidenté.

À titre d'exemple, des coussins gonflables qui ne seraient pas conformes à la législation en vigueur pourraient avoir été installés sur un véhicule reconstruit à l'insu du mandataire de la SAAQ qui, sans aucun indice, pourrait ne pas les remarquer lors de l'expertise technique. Il est donc très important que l'estimateur indique clairement sur son estimation les pièces à réparer ou à remplacer, notamment à la suite du déploiement d'un élément du système de retenue supplémentaire (SRS).

La présente intervention du GAA vise à sensibiliser les divers intervenants de l'industrie de l'importance d'établir une estimation complète et détaillée des dommages en identifiant les pièces majeures ayant subi un dommage, selon les directives, les normes et les procédures du Guide de l'estimateur.

Statut des véhicules déclarés « perte totale »

Les assureurs qui indemnisent les assurés pour des véhicules déclarés « perte totale » doivent indiquer à la Société de l'assurance automobile du Québec, au moment du transfert de propriété, le statut approprié, soit « véhicule gravement accidenté » (« VGA »), soit « irrécupérable ».

Ainsi, selon l'article 546.2 du Code de la sécurité routière, « *Tout assureur qui indemnise le propriétaire d'un véhicule si accidenté qu'il ne peut être reconstruit ou qu'il doit être reconstruit pour circuler à nouveau doit, dès l'indemnisation du propriétaire, en aviser la Société et indiquer si le véhicule peut être reconstruit ou non.* »

Alors qu'en vertu de l'article 188 du Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers, « *ne peuvent être reconstruits les véhicules routiers accidentés à caisse autoporteuse dont le plancher de l'habitacle ou le tablier avant ne peut être réparé à la suite d'une collision, d'un incendie ou d'une immersion, ainsi qu'une motocyclette ou un cyclomoteur dont le cadre ne peut être réparé à la suite d'une collision, d'un incendie ou d'une immersion.* »

Selon la loi, un véhicule dont le plancher ou le tablier avant est endommagé mais qui peut être réparé devrait être déclaré « VGA ». Par contre, si l'on considère tous les dommages du véhicule, il se pourrait que ce dernier ne puisse être reconstruit légalement avec des pièces autorisées de façon économiquement rentable.

Afin d'éviter que des véhicules soient déclarés « VGA » alors qu'ils ne peuvent être reconstruits sans occasionner des coûts supérieurs à leur valeur, le Groupement des assureurs automobiles recommande aux estimateurs de tenir compte du critère économique pour déterminer le statut approprié.

Ainsi, la décision finale reviendra à l'estimateur ou à l'assureur qui basera son choix sur les dommages du véhicule, la disponibilité des pièces et le réalisme (économique et légal) des réparations nécessaires.

Pour renseignements : M. Alain Champagne, directeur des normes et pratiques, poste 210



téléphone : (514) 288-1537
télécopieur : (514) 288-0753

disponible sur le Web!
SECTION DES MEMBRES

www.gaa.qc.ca
achampagne@gaa.qc.ca



Groupement des assureurs automobiles
500, rue Sherbrooke Ouest, bureau 600
Montréal (Québec) H3A 3C6

Transfert de propriété de véhicules hors route déclarés « perte totale »

Le GAA désire rappeler l'information diffusée le 27 mars 1998 par le biais de son bulletin ATE n° G98-03.

À la suite de l'entrée en vigueur, le 2 octobre 1997, de la *Loi sur les véhicules hors route*, ces véhicules ne sont plus assujettis aux dispositions prévues au Titre IX.1 - Reconstruction des véhicules accidentés du *Code de la sécurité routière*. Ainsi, depuis cette date, l'apposition des statuts « **VGA - VÉHICULE GRAVEMENT ACCIDENTÉ** » ou « **IRRÉCUPÉRABLE** » n'est plus requise dans le traitement de ces dossiers.

Pour assurer un traitement adéquat de tout transfert de propriété de véhicules hors route déclarés « perte totale », la procédure à suivre est la suivante :

- utiliser le formulaire de transfert de propriété à l'intention de la SAAQ;
- inscrire clairement, dans le haut du formulaire de transfert de propriété, la mention « **VÉHICULE HORS ROUTE** » et ce, uniquement pour les motoneiges et les véhicules tout terrain;
- ne cocher ni la case « **VÉHICULE GRAVEMENT ACCIDENTÉ** », ni la case « **IRRÉCUPÉRABLE** ».

POUR RENSEIGNEMENTS

M. Marcel Martel, conseiller à l'estimation automobile, poste 213, mmartel@gaa.qc.ca



téléphone : (514) 288-1537
télécopieur : (514) 288-0753

disponible sur le Web!

SECTION DES MEMBRES

www.gaa.qc.ca



Groupement des assureurs automobiles
800, Place-Victoria, bureau 2410
C.P. 336, succ. Tour de la Bourse
Montréal (Québec) H4Z 0A2

Aux chefs de la direction
Aux premiers dirigeants au Québec
Aux directeurs de succursale
Aux responsables des sinistres automobiles
Aux responsables de l'estimation automobile

c. c. Aux estimateurs et apprentis estimateurs en dommages automobiles qualifiés par le GAA
Aux exploitants des firmes d'estimation
Aux membres du comité de discipline des estimateurs en dommages automobiles
Aux membres du comité technique en estimation automobile
Aux responsables de la qualification professionnelle des estimateurs en dommages automobiles

Mandat de l'estimateur

Le 9 avril 2010, le Groupement des assureurs automobiles (GAA) publiait une décision du comité de discipline des estimateurs en dommages automobiles (ci-après le « comité ») qui venait confirmer qu'en vertu des directives du Guide de l'estimateur et du Code de déontologie des estimateurs en dommages automobiles, l'estimateur ne doit jamais négocier un règlement (réf. : bulletin du GAA DD n° G2010-01, <https://infozone.gaa.qc.ca>).

Dans ce dossier, la plainte reprochait notamment à l'estimateur d'avoir négocié une entente de réparation à prix forfaitaire avec le réparateur et le propriétaire du véhicule qui, compte tenu de sa valeur marchande, constituait une perte totale. À la suite de l'enquête menée par le comité, le conseil d'administration du GAA a adopté la recommandation du comité et il a décidé d'imposer une réprimande à l'estimateur pour avoir contrevenu à son Code de déontologie.

Un estimateur ne peut donc pas négocier des ententes de réparation à prix forfaitaire lorsqu'un véhicule est déclaré perte totale par l'assureur. Ce genre d'entente constitue une méthode de règlement d'une demande d'indemnisation et cette activité ne relève pas d'un estimateur.

Le présent bulletin a pour but de rappeler aux estimateurs en dommages automobiles que la préparation d'une estimation du montant des dommages causés à une automobile pour le compte d'une entreprise d'estimation ou d'un assureur agréé en vue d'en déterminer l'indemnisation doit constituer leur activité principale et que dans le cadre de cette activité, leur mandat consiste à :

- constater les dommages au véhicule;
- évaluer le montant des dommages;
- rédiger et transmettre à son mandant son rapport d'estimation accompagné, le cas échéant, d'un rapport de perte totale et de ses recommandations;
- effectuer une vérification après la réparation du véhicule, le cas échéant.

Pour renseignements M. Alain Champagne, directeur de l'estimation automobile, poste 210, achampagne@gaa.qc.ca



www.gaa.qc.ca
www.infoassurance.ca



514.288.1537



514.288.0753



Groupement des assureurs automobiles
800, Place-Victoria, bureau 2410
C.P. 336, succ. Tour de la Bourse
Montréal (Québec) H4Z 0A2

Compte tenu de ce qui précède et afin de ne pas excéder son mandat, l'estimateur ne doit jamais :

- s'engager dans des discussions avec le réparateur ou l'assuré qui seraient relatives au montant d'une entente de réparation à prix forfaitaire;
- préparer des contrats de réparation et encore moins signer un formulaire qui confirmerait une telle entente.

Par contre, dans un tel dossier, l'estimateur pourrait être sollicité par l'assureur afin de discuter des éléments et des recommandations paraissant à son rapport d'estimation et, le cas échéant, pour effectuer une vérification après la réparation du véhicule puisque cette dernière activité relève effectivement d'un estimateur.

L'intervention du GAA vise à sensibiliser les estimateurs en dommages automobiles à l'importance de bien évaluer la situation avant d'accepter ou de refuser d'accomplir une activité dans le cadre d'un mandat, et ce, afin de respecter leurs devoirs et obligations en vertu du Code de déontologie des estimateurs en dommages automobiles.



Estimation & réparation automobile

10 décembre 2018 | Bulletin du GAA n° ERA G2018-09 | Division de l'estimation automobile

DESTINATAIRES

Estimateurs et apprentis estimateurs qualifiés par le GAA

Exploitants d'une firme d'estimation

Responsables de l'estimation automobile

Responsables des sinistres automobiles

Responsables de la qualification des estimateurs

Sous-comité technique en estimation automobile

Réceptaires du Guide de l'estimateur

RENSEIGNEMENTS

DANIEL RODRIGUE
Contrôleur de la qualité
Véhicules lourds
poste 2298
brnrod@gaac.gc.ca

Groupe des assureurs automobiles
1981, avenue McGill College
Bureau 620
Montréal (Québec) H3A 2Y1
514 288-1537
infozone.gaa.qc.ca

Le présent bulletin et toute pièce jointe ne doivent pas être considérés ni utilisés comme avis juridique. Ils sont destinés à l'usage exclusif des membres du GAA et/ou des destinataires mentionnés en titre et ne peuvent être reproduits ou distribués sans le consentement écrit du GAA.

Vidange et recharge du système de climatisation – Réfrigérant R 134a



L'allocation *Vidange et recharge du système de climatisation* pour les véhicules et équipements lourds a été mise à jour et entrera en vigueur le **17 décembre 2018**.

Dans un souci d'uniformité, la méthode utilisée pour établir cette allocation est la même que celle employée pour établir l'allocation *Vidange et recharge du système de climatisation automobile*.

Éléments considérés dans les allocations

1. Le temps de main-d'œuvre pour effectuer la mise à vide, la vérification de l'étanchéité et le remplissage du système.
2. La quantité moyenne de réfrigérant R134A nécessaire à la recharge complète du système de climatisation ou, le cas échéant, à une simple mise à niveau du système.
3. La quantité moyenne de lubrifiant nécessaire pour effectuer une mise à niveau adéquate.
4. Le temps de main-d'œuvre nécessaire pour récupérer le réfrigérant contenu dans le système avant la réparation.

Les temps changent...

Aujourd'hui, la majorité des réparateurs de l'industrie utilise des stations de recharges de climatisation conçues conformément aux nouvelles normes environnementales dont l'objectif est d'augmenter l'efficacité des systèmes de climatisation et de limiter les émissions de substances polluantes. D'ailleurs, certains appareils vont au-delà des exigences de ces normes et leur efficacité permet de récupérer plus de 95 % du réfrigérant.

De plus, ces appareils permettent une vidange rapide et efficace du système de climatisation et requièrent un minimum d'interventions manuelles. En effet, ils contrôlent automatiquement chaque étape de l'entretien, y compris la récupération, le recyclage et le rechargement de lubrifiant et de réfrigérant, sans avoir recours à l'intervention d'un technicien. Ils sont aussi généralement équipés d'une base de données qui contient les informations relatives aux quantités requises de lubrifiant et de réfrigérant pour chaque véhicule.

Consultez :

ESTIMATION
24 sur 24



Table des allocations relatives à la peinture – 13 mai 2024

IMPORTANT – Les allocations pour la peinture tiennent compte du matériel de peinture utilisé (base polyuréthane, vernis, apprêt, scellant, garnissant, diluant, produits pour le masquage, filtres à peinture, etc.). Elles ne tiennent pas compte du coût des infrastructures ou des équipements tels la chambre de peinture, les systèmes de ventilation et de filtration, les pistolets de pulvérisation, etc.

Véhicules de type Hino ou récréatifs (VR) de classe A. Voir bulletin ERA G2020-06.

▶▶ Peinture automobile – Allocations

TAUX HORAIRES – PEINTURE POLYURÉTHANE		
CATÉGORIES	GROUPES DE COULEURS	
RÉGULIÈRE – UNE ÉTAPE		
POLYURÉTHANE SANS VERNIS <i>(Single stage)</i>	EA	73,77 \$
	EAH	83,53 \$
	EAM	101,71 \$
	EAW	129,06 \$
RÉGULIÈRE – DEUX ÉTAPES		
POLYURÉTHANE AVEC VERNIS <i>(Base coat, clear coat)</i>	EB	87,62 \$
	EBH	94,90 \$
	EBM	108,09 \$
	EBW	128,91 \$
	EBX1	143,06 \$
	EBX2	164,88 \$
	EBX3	199,81 \$
INDUSTRIELLE <i>(Châssis, benne, machinerie lourde, citerne, conteneur, etc.)</i>	Pièce déjà apprêtée	100,97 \$
	Pièce non apprêtée (à nu)	142,39 \$
DÉCAPAGE	38,54 \$	

PARTICULARITÉS

IMPORTANT – L'estimateur doit inscrire à l'estimation le code de couleur du véhicule et le groupe de couleur.

Note 1 – Pour chaque taux de peinture différent pour une même estimation, faire une entrée manuelle distincte et **inscrire le montant global** incluant le matériel et le temps de main-d'œuvre. Préciser également le nombre d'heures de peinture. Exemple :

$$(20 \text{ h de peinture} \times \text{Taux horaire atelier}) + (20 \text{ h} \times \text{Taux horaire peinture}) = \text{Total matériel et main-d'œuvre } \$$$

Note 2 – En supplément des moyens habituels utilisés pour obtenir le groupe de couleur, un site internet^(*) est mis à la disposition des estimateurs :

http://www.axaltacs.com/ca/fr_CA.html

Étapes à suivre / Axalta

Membre (*Member login*) : ajusteurs

Mot de passe : quebec

(*) Le GAA se dégage de toute responsabilité quant au contenu de ce site. Veuillez contacter les responsables de ce site en cas de difficultés techniques.

Table des allocations relatives à la peinture – 13 mai 2024

IMPORTANT – Les allocations pour la peinture tiennent compte du matériel de peinture utilisé (base polyuréthane, vernis, apprêt, scellant, garnissant, diluant, produits pour le masquage, filtres à peinture, etc.). Elles ne tiennent pas compte du coût des infrastructures ou des équipements tels la chambre de peinture, les systèmes de ventilation et de filtration, les pistolets de pulvérisation, etc.

Véhicules de type Hino ou récréatifs (VR) de classe A. Voir bulletin ERA G2020-06.

Peinture automobile – Allocations

TAUX HORAIRES – PEINTURE POLYURÉTHANE		
CATÉGORIES	GROUPES DE COULEURS	
RÉGULIÈRE – UNE ÉTAPE		
POLYURÉTHANE SANS VERNIS <i>(Single stage)</i>	EXA	52,86 \$
	EXB	61,63 \$
	EXC	82,71 \$
	EXD	100,55 \$
	EXE	108,66 \$
RÉGULIÈRE – DEUX ÉTAPES		
POLYURÉTHANE AVEC VERNIS <i>(Base coat, clear coat)</i>	EYA	82,12 \$
	EYB	88,34 \$
	EYC	99,24 \$
	EYD	113,28 \$
	EYE	114,73 \$
	EYX1	125,57 \$
	EYX2	147,56 \$
	EYX3	157,82 \$
INDUSTRIELLE <i>(Châssis, benne, machinerie lourde, citerne, conteneur, etc.)</i>	Pièce déjà apprêtée	100,97 \$
	Pièce non apprêtée (à nu)	142,39 \$
DÉCAPAGE	38,54 \$	

PARTICULARITÉS

IMPORTANT – L'estimateur doit inscrire à l'estimation le code de couleur du véhicule et le groupe de couleur.

Note 1 – Pour chaque taux de peinture différent pour une même estimation, faire une entrée manuelle distincte et inscrire le **montant global** incluant le matériel et le temps de main-d'œuvre. Préciser également le nombre d'heures de peinture. Exemple :

$$(20 \text{ h de peinture} \times \text{Taux horaire atelier}) + (20 \text{ h} \times \text{Taux horaire peinture}) = \text{Total matériel et main-d'œuvre } \$$$

Note 2 – En supplément des moyens habituels utilisés pour obtenir le groupe de couleur, un site internet^(*) est mis à la disposition des estimateurs :

http://www.axaltacs.com/ca/fr_CA.html

Étapes à suivre / Axalta

Membre (*Member login*) : [ajusteurs](#)

Mot de passe : [quebec](#)

(*) Le GAA se dégage de toute responsabilité quant au contenu de ce site. Veuillez contacter les responsables de ce site en cas de difficultés techniques.

Obtention des codes de groupe de couleurs ÉTAPES À SUIVRE

http://www.axaltacs.com/ca/fr_CA.html

Membre

ajusteurs

Mot de passe

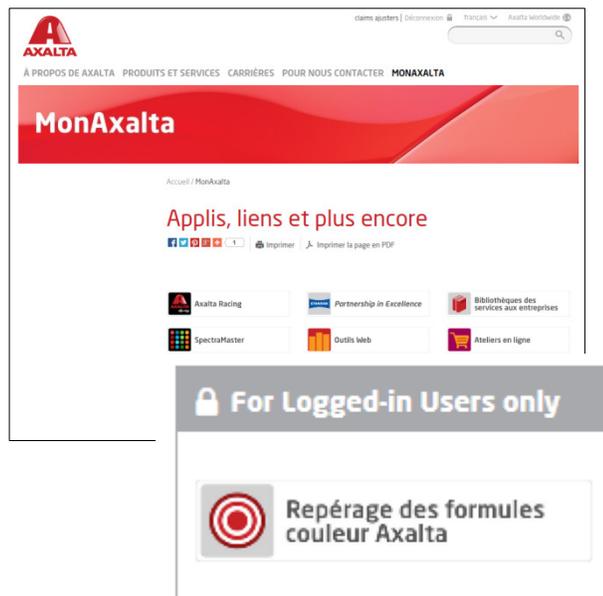
quebec

Afin de faciliter votre travail, les étapes à suivre sur le site Axalta ont été illustrées. Le GAA se dégage de toute responsabilité quant au contenu de ce site. Nous vous rappelons que vous devez contacter les responsables de ce site en cas de difficultés techniques.

1 Login



2 Repérage des formules Couleur Axalta



Pour passer aux étapes suivantes, veuillez lire les modalités.

Obtention des codes de groupe de couleurs ÉTAPES À SUIVRE

3

Amorcer la recherche :

1. Choisir Transportation
2. Inscrire le No Formule
3. Chercher

Ex. :

Search interface showing filters and buttons:

- Tous les fabricants
- Code contient:
- Couleur contient:
- Année =: Toutes
- No Formule: No225
- Toutes les applications
- Effacer
- Chercher
- Logos: Cromax, nason, Transportation, General Industrial

Search interface showing filters and buttons:

- Tous les fabricants
- Code contient:
- Couleur contient:
- Année =: Toutes
- No Formule:
- Toutes les applications
- Effacer
- Chercher
- Logos: Cromax, nason, Transportation, General Industrial

4

Choisir un des résultats obtenus

Ex. :

N0225 WHITE	NATIONAL FLEET COLOR
N0225 WHITE	BELL TELEPHONE
N0225 WHITE	PENNA POWR & LIGHT
N0225 WHITE	PACCAR

N0225 WHITE	NATIONAL FLEET COLOR
N0225 WHITE	BELL TELEPHONE
N0225 WHITE	PENNA POWR & LIGHT
N0225 WHITE	PACCAR

5

Sélectionner un des résultats obtenus

Ex. :

Selection interface showing buttons:

- IMRON ELITE SS
- IMRON ELITE BC
- IMRON ELITE EXPRESS SS

Selection interface showing buttons:

- IMRON ELITE SS
- IMRON ELITE BC
- IMRON ELITE EXPRESS SS

Obtention des codes de groupe de couleurs ÉTAPES À SUIVRE

6

Sélectionner l'unité ainsi que la quantité et confirmer

7

Noter le groupe et fermer

Colorant	Couleur	Montant
7200E	IMRON ELITE SINGLE STAGE	27.0
PT198	POWER TINT BINDER	50.9
PT199	POWER TINT BALANCER	79.3
PT181	YELLOW OXIDE	79.4
PT133	BLUE SHADE GREEN LS	79.6
PT107	LOW STRENGTH BLACK	81.6
PT101	WHITE	194.3
PT195	ADDITIVE FOR SOLIDS	199.0
7285S	REDUCER FOR SINGLE STAGE	225.5

Messages:

LA QUANTITE OBTENUE CORRESPOND AUX 3/4 D'UNE BOITE (SAUF POUR LES GAL)

Conseils sur le nuançage: (Aucun conseil de nuançage disponible.)



PEINTURE AUTOMOBILE

TAUX HORAIRES

[Mis à jour le 8 juillet 2024]

- Allocation deux étapes53,87 \$
- Allocation trois étapes63,88 \$



Note : L'utilisation intégrale du logiciel d'estimation est **obligatoire**. Voir le bulletin d'information ERA G2023-09 – Peinture automobile.



DESTINATAIRES

Estimateurs et apprentis estimateurs qualifiés par le GAA

Exploitants d'une firme d'estimation

Responsables de l'estimation automobile

Responsables des sinistres automobiles

Responsables de la qualification des estimateurs

Sous-comité technique en estimation automobile

Sous-comité technique en estimation aux véhicules et équipements lourds

RENSEIGNEMENTS

DANIEL RODRIGUE
Contrôleur de la qualité
(véhicules lourds)
poste 2298
d.rodrigue@gaa.qc.ca

Groupement des assureurs automobiles
1981, avenue McGill College
Bureau 620
Montréal (Québec) H3A 2Y1
514 288-1537
infozone.gaa.qc.ca

Le présent bulletin et toute pièce jointe ne doivent pas être considérés ni utilisés comme avis juridique. Ils sont destinés à l'usage exclusif des membres du GAA et/ou des destinataires mentionnés en titre et ne peuvent être reproduits ou distribués sans le consentement écrit du GAA.



Véhicules de type Hino ou récréatifs (VR) de classe A SAVIEZ-VOUS QUE...

1

Les véhicules de type Hino ou VR de classe A sont originellement peints avec de la peinture automobile

Advenant un sinistre impliquant un tel véhicule et ayant toujours sa peinture d'origine, le taux horaire « deux étapes » en vigueur chez l'assureur devra être utilisé au moment de la rédaction de l'estimation.

IMPORTANT : Pour l'application du vernis et de l'agencement, c'est à la section « Peinture » du Guide sur l'estimation des dommages aux véhicules et équipements lourds qu'il faut se référer.

2

Certaines pièces de remplacement des véhicules Hino peuvent être commandées déjà peintes de la bonne couleur par le fabricant

Avant d'accorder du temps de main-d'œuvre pour la repeinte de ces pièces, une vérification auprès du fournisseur est toujours nécessaire.

Rappelons que l'estimateur ne doit pas remplacer de pièces qui peuvent être économiquement et convenablement réparées. Il doit donner priorité à la réparation dans tous les cas tel qu'indiqué dans la rubrique « RÉPARATION OU REMPLACEMENT » de la section « DIRECTIVES ET PROCÉDURES » du Guide sur l'estimation des dommages aux véhicules et équipements lourds.

Consultez :

ESTIMATION
24 sur 24

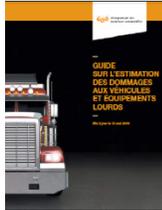




Estimation & réparation automobile

21 janvier 2020 | Bulletin du GAA n° ERA G2020-02 | Division de l'estimation automobile

Allocations – Mise à jour annuelle



Les allocations contenues au Guide sur l'estimation des dommages aux véhicules et équipements lourds ont été mises à jour à la suite des travaux de révision annuels et entreront en vigueur le 1^{er} mai 2020.

DESTINATAIRES

Estimateurs et apprentis estimateurs qualifiés par le GAA

Exploitants d'une firme d'estimation

Responsables de l'estimation automobile

Responsables des sinistres automobiles

Responsables de la qualification des estimateurs

Sous-comité technique en estimation automobile

Sous-comité technique en estimation aux véhicules et équipements lourds

RENSEIGNEMENTS

DANIEL RODRIGUE
Contrôle de la qualité
(véhicules lourds)
poste 2298
drodrique@gaa.qc.ca

Groupement des assureurs automobiles
1981, avenue McGill College
Bureau 620
Montréal (Québec) H3A 2Y1
514 288-1537
infozone.gaa.qc.ca

Le présent bulletin et toute pièce jointe ne doivent pas être considérés ni utilisés comme avis juridique. Ils sont destinés à l'usage exclusif des membres du GAA et/ou des destinataires mentionnés en titre et ne peuvent être reproduits ou distribués sans le consentement écrit du GAA.

Promoteur d'adhésion

Nous tenons à rappeler aux divers intervenants que l'allocation pour le promoteur d'adhésion ne doit pas être accordée systématiquement mais seulement lorsque la situation l'exige.

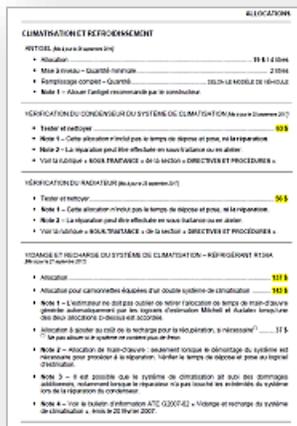
Sachez :

- ✓ Que la fonction du promoteur d'adhésion consiste à favoriser l'adhérence entre le plastique mis à nu et la couche d'apprêt ainsi qu'avec les différents adhésifs et le plastique lors de réparations.
- ✓ Qu'il s'applique directement sur les pièces de plastiques neuves non apprêtées ainsi que sur le plastique mis à nu par ponçage.
- ✓ Que les fabricants de produits de peinture et d'adhésifs demandent d'utiliser un promoteur d'adhésion lors de la préparation et la réparation des pièces en matière plastique à nu.

Mise à jour annuelle

Entrée en vigueur le

1^{er} mai 2020



Pour un repérage facile, les modifications sont surlignées en jaune. Aussi, vous pouvez trouver rapidement les dernières modifications en appuyant simultanément sur les touches **CTRL-F** pour y inscrire la date des modifications.

Consultez

ESTIMATION
24 sur 24



DESTINATAIRES

Estimateurs et apprentis estimateurs qualifiés par le GAA

Exploitants d'une firme d'estimation

Responsables de l'estimation automobile

Responsables des sinistres automobiles

Responsables de la qualification des estimateurs

Sous-comité technique en estimation automobile

Sous-comité technique en estimation aux véhicules et équipements lourds

RENSEIGNEMENTS

DENIS JANELLE
Expert-conseil à l'estimation automobile
poste 2295
denis@gaagaa.qc.ca

Groupeement des assureurs automobiles
1981, avenue McGill College
Bureau 620
Montréal (Québec) H3A 2Y1
514 288-1537
infozone.gaa.qc.ca

Le présent bulletin et toute pièce jointe ne doivent pas être considérés ni utilisés comme avis juridique. Ils sont destinés à l'usage exclusif des membres du GAA et/ou des destinataires mentionnés en titre et ne peuvent être reproduits ou distribués sans le consentement écrit du GAA.

La réparation des jantes? Oui mais....



Qu'on se le dise, certaines décisions ne doivent pas être prises à la légère et c'est le cas concernant la décision de réparer ou non une jante.

Premièrement, les normes des constructeurs doivent être vérifiées notamment lorsqu'il s'agit d'une jante en alliage d'aluminium.

Ensuite, il faut tenir compte de l'article 121 du *Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers – Code de la sécurité routière* qui stipule :

3° [...] ni porter de marque de réparation ou de soudage autre que l'installation de bandes de renforcement pour la roue à rayons ou les soudures originales du fabricant;

Il est vrai qu'une inspection visuelle peut parfois être suffisante pour prendre une décision. Les dommages de la figure 1 sont uniquement esthétique tandis que la figure 2 démontre que la jante est craquée. La décision qu'aura à prendre l'estimateur est facile dans ces situations. Voir en annexe pour plus d'exemples.



Figure 1 - Réparable



Figure 2- Non réparable

Intégrité de la pièce et fissures

Remplacement

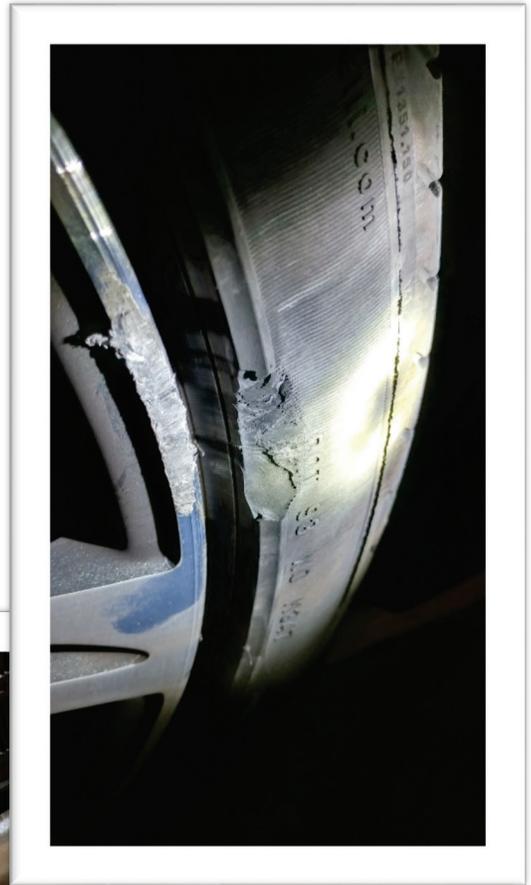
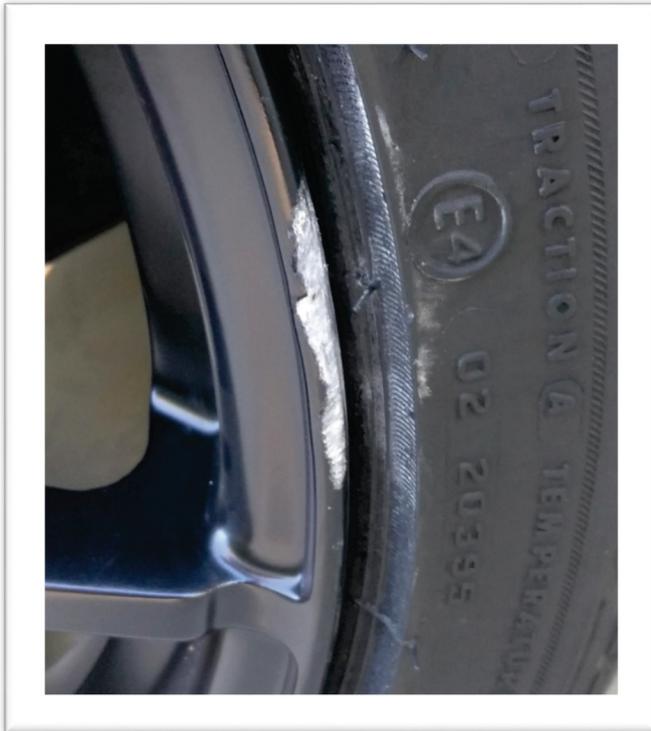
À la suite d'une légère collision, les dommages pourraient à première vue sembler uniquement esthétique. En cas de doute, il faut pousser la vérification pour s'en assurer. Sachez que la présence d'une compression ou d'une torsion peut être repérée à l'aide d'un comparateur à cadran pour détecter un écart excessif. De plus, pour s'assurer qu'il n'y a aucune fissure, un test de détection de fissure à l'aide de produits (ex : test de pénétration de liquide) et d'une procédure appropriée peut être effectué. Si l'une ou l'autre de ces situations est constatée, la jante doit être remplacée par une jante identique et, si le modèle n'est plus disponible, l'estimateur doit communiquer avec l'assureur pour l'informer de la situation.

Réparation

Encore une fois, avant de recommander une réparation, il faut s'assurer de l'intégrité de la pièce, confirmer l'étendue des dommages et que la réparation est possible en tout respect des normes du constructeur et du *Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers*.

JANTES NON RÉPARABLES

Soudure requise

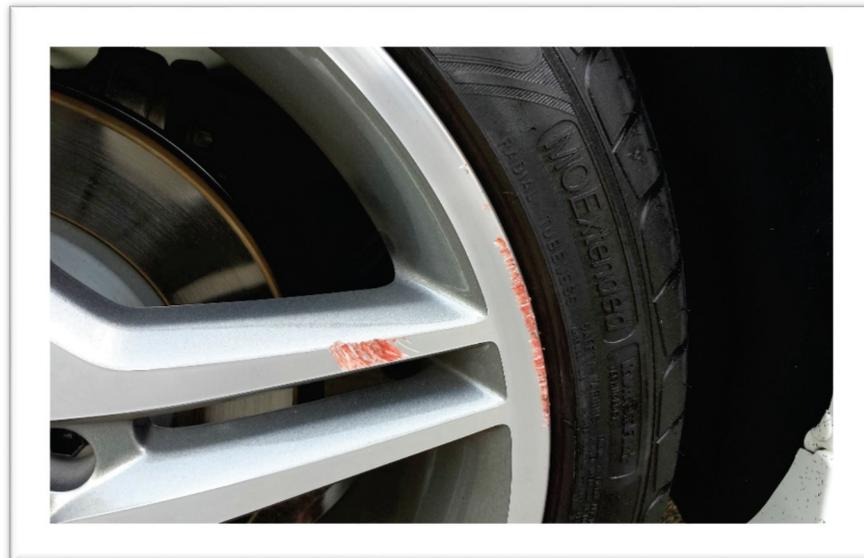


Microfissures possibles / Non visibles à l'œil nu



JANTES RÉPARABLES

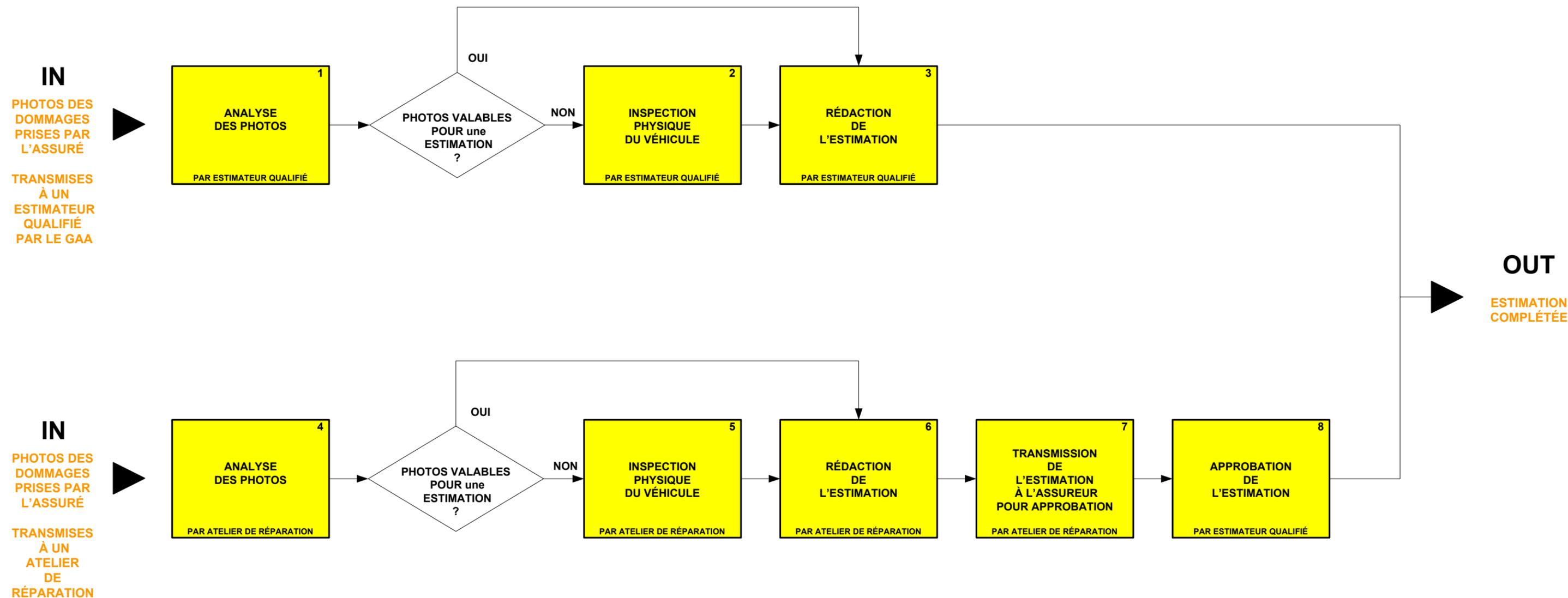
Égratignures de surface



PANNEAUX MAJEURS / MAJOR PANELS

- 1. Panneau supérieur d'auvent – Cowl top**
- 2. Porte – Door**
- 3. Toit de la cabine – Cab roof**
- 4. Coins de la cabine – Cab corner**
- 5. Derrière de la cabine – Cab back**
- 6. Devant de la couchette – Sleeper front**
- 7. Panneau de transition – Panel transition**
- 8. Côté de la couchette – Sleeper side**
- 9. Toit de la couchette – Sleeper roof**
- 10. Coins de la couchette – Sleeper corner**
- 11. Derrière de la couchette – Sleeper back**

PROCESSUS D'ESTIMATION À DISTANCE



ÉLÉMENTS CONSIDÉRÉS DANS LE MATÉRIEL D'ATELIER VEL

- Absorbant
- Anti-grippant
- Apprêt primaire réactif (etch primer)
- Boulons, vis, vis auto-perceuse et rondelles 1/4 à 3/8 ou équivalent en métrique (acier et acier inoxydable)
- Bonbonne propane / opération de chauffage
- Chiffons
- Connecteurs et connecteurs fondant
- Dégraissage, dégraissage moteur
- Disques (à couper 3 po, à dégrossir, de nettoyage de moyeu, etc.)
- Écrous en U (U-nuts & speed nuts)
- Enduit pour soudure Weld Thru coating
- Gants
- Goupille de blocage
- Graisse, graisse de démontage/montage de pneus
- Lame de rasoir
- Mastic (à carrosserie, de finition, renforcé de fibre de verre)
- Mèches (1/4, 3/16, à despoter)
- Nettoyant pour pièces (brake cleaner)
- Nettoyant à base d'acide
- Oxy-acétylène / opération de chauffage et coupe
- Papiers à sabler (tous types et grains)
- Papier à masquer
- Ruban à masquer
- Ruban électrique
- Savon
- Scellant liquide pour joint de carrosserie (brushable seam sealer)
- Scellant en tube
- Soudure en continue (mig / acier)
- Soudure par point bouchon (spot weld)
- Tampons (scotch brite)
- Tie-rap
- Tube fondant
- Tube spiralé fendu

Le taux du matériel d'atelier est calculé sur le total du temps de main-d'œuvre : carrosserie, mécanique et châssis dans chaque estimation et ce, que du matériel d'atelier soit nécessaire ou non. Toute demande de matériel supplémentaire non pertinente sera refusée.

VÉHICULE NON CARROSSABLE

Un véhicule non carrossable est un véhicule qui ne peut rouler de façon sécuritaire pour les occupants du véhicule et pour les usagers de la route.

Remise en circulation possible

Tout dommage mineur pouvant être corrigé par une réparation temporaire peut rendre le véhicule carrossable.

Remise en circulation non recommandée

Pour les dommages sévères et atteignant la sécurité, la remise en circulation devrait être interdite. Voir le [Guide de vérification mécanique – SAAQ](#) contenant les déficiences (mineures et majeures) considérées par les contrôleurs routiers.

Pièces de remplacement – Deux changements importants

La rubrique **Pièces de remplacement** dans la section **ALLOCATIONS** est touchée par deux changements d'importance.

Le *Guide de l'estimateur* et le *Guide sur l'estimation des véhicules et équipements lourds* ont dû être modifiés en conséquence. **Ces changements entrent en vigueur dès maintenant.**

Pièces d'origine recyclées (usagées)

Une pièce usagée, en provenance d'un véhicule d'années antérieures, peut être utilisée seulement lorsque la pièce usagée de la même année que l'année du véhicule n'est pas disponible dans un délai raisonnable. Toutefois, la pièce choisie doit être de même nature (même matériau/modèle, etc.) et être de qualité égale ou supérieure.

Toutefois, rappelons que si l'assuré possède l'avenant « Valeur à neuf », le tout ne s'applique pas.

Pièces similaires neuves

L'interdiction visant l'installation d'un support de radiateur similaire boulonné est levée. Par conséquent, lorsqu'il est remplacé par une pièce similaire, le support de radiateur devra être certifié CAPA ou par une autre organisation reconnue.

Toutefois, peu importe la pièce, si le logiciel d'estimation indique que la pièce à remplacer en est une dite de « structure », il est toujours interdit d'en faire le remplacement par une pièce similaire.

Logiciel d'estimation	Code indiquant une pièce structurelle
Audatex	07
Mitchell	-S

Consultez :

ESTIMATION
24 sur 24



[Normes et procédures | GAA](#)

POUR INFORMATION

Norbert Lemoine, expert-conseil à l'estimation automobile, nlemoine@gaa.qc.ca, poste 2291