
GUIDE DE L'ESTIMATEUR

Mis à jour le 1er septembre 2020



INTRODUCTION

Le présent guide fait état des directives, des normes et des procédures d'estimation établies par le Groupement des assureurs automobiles en collaboration avec le *sous-comité technique en estimation automobile*. 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 automobile* réunit des représentants de l'industrie de l'assurance automobile, des représentants de l'industrie de la réparation automobile et aussi un représentant des firmes d'estimation.

Le Guide de l'estimateur est destiné à tous les estimateurs en dommages automobiles opérant au Québec et doit être utilisé à titre de référence.

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**INDEX****DÉFINITIONS**

CHEVAUCHEMENT	13
DÉPRÉCIATION	13
ESTIMATEUR AUTORISÉ	13
PRÉJUDICE ESTHÉTIQUE	13
REVALORISATION	13
SOUS-TRAITANCE	13

DIRECTIVES ET PROCÉDURES

GÉNÉRALITÉS	15
PRÉPARATION D'UNE ESTIMATION	16
SOUS-TRAITANCE	19
EXPERTISE À DISTANCE	20
APPROBATION VIA UN SYSTÈME D'IMAGERIE CONVENTIONNEL	20
SUPPLÉMENT	21
PERTE TOTALE	21
ÉVALUATION DE LA VALEUR DE VÉHICULES AUX FINS DU CALCUL DE LA TVQ	23

ALLOCATIONS

CARROSSERIE	25
GLACES	30
CLIMATISATION ET REFROIDISSEMENT	31
DIRECTION ET SUSPENSION	32
MÉCANIQUE	33
FINITION INTÉRIEURE	33
STRUCTURE ET CHÂSSIS	33

PEINTURE**DÉPRÉCIATION**

GÉNÉRALITÉS	37
AUDIO-VIDÉO	37
CARROSSERIE	38
GLACES	38
CLIMATISATION ET REFROIDISSEMENT	38
DIRECTION ET SUSPENSION	39
MÉCANIQUE	40
ÉLECTRICITÉ	41
FINITION INTÉRIEURE – EXTÉRIEURE	41

INFOS TECHNIQUES

PARE-CHOCS	43
CARROSSERIE	43
GLACES	43
CLIMATISATION ET REFROIDISSEMENT	44
DIRECTION ET SUSPENSION	46
MÉCANIQUE	49
ÉLECTRICITÉ	50
FINITION INTÉRIEURE – EXTÉRIEURE	51
STRUCTURE ET CHÂSSIS	52

VÉHICULES LOURDS**LEXIQUE ANGLAIS – FRANÇAIS****LEXIQUE FRANÇAIS – ANGLAIS****LIENS UTILES**

INDEX

Absorbeur de vapeurs d'essence	49
Absorbeurs d'énergie	29
Accessoires	50
Accessoires – Composants SRS	50
Accessoires – Pièces en circuit hermétique	50
Adhésif générique	25
Adhésif sur panneau (SMC)	25
Agent flexible	35
Alignment – Voir RÉGLAGE DE LA GÉOMÉTRIE	32, 48
Allocations	25
Alternateur – Dépréciation	41
Amortisseur	46
Amortisseur – Dépréciation	40
Amortisseur de pare-chocs	43
Antigel	31
Antirouille	25
Antirouille sur panneaux de tôle non traités	25
Antivol	25
Approbation via un système d'imagerie conventionnel	20
Archives	15
Assuré insatisfait	19, 37
Attache-remorque	25
Audio-vidéo	37
Avenant 43 (VALEUR À NEUF)	27, 28
Avis à l'assuré	19
Avis à l'assureur	19, 22
Azote – Voir PNEUS GONFLÉS À L'AZOTE	33
Back plate – Voir PLATEAU DE FREIN	47
Balisage – Voir EXPERTISE À DISTANCE	20
Bande adhésive transparente – Pare-cailloux	26
Bande autocollante pour insonorisation	26
Barillet de serrure	33
Barre de renfort	28
Barre de torsion	46
Barre stabilisatrice	46
Barres de direction – Dépréciation	40
Batterie	50
Batterie – Dépréciation	41
Bloc optique	51
Blocs et boîtiers fissurés	49
Boîtier de chaufferette	44
Boîtier de direction	46
Boîtier de ventilation	44
Boîtier et lentille de feux arrière	50
Bras de suspension	46
Bulletin d'information ATA G2013-08 – Véhicules routiers inondés	20
Bulletin d'information ATE G2002-11 – Statut des véhicules déclarés perte totale	22
Bulletin d'information ATE G2006-06 – Transfert de propriété de véhicules hors route déclarés perte totale	22
Bulletin d'information ATE G2010-04 – Mandat de l'estimateur	22
Bulletin d'information ATE G2011-01 – Reconstruction des véhicules accidentés – Rappel de la Société de l'assurance automobile du Québec	17, 22
Bulletin d'information ATE G2014-05 – Estimation des dommages de véhicules déclarés perte totale	22
Bulletin d'information ERA G2017-01 – Adhésif générique – colle à panneau	25
Bulletin d'information ERA G2018-04 – Vidange et recharge du système de climatisation	32
Bulletin d'information ERA G2019-05 – Protecteur antiéclats	30
Bulletin d'information PM G2008-01 – Réparation des phares	51
Bulletin d'information PM G2011-02 – Supports de renfort de pare-chocs – Prolongement de longeron	29
Bulletin d'information PM G2011-03 – Pièces de remplacement – Temps de main-d'œuvre non disponibles aux logiciels d'estimation	27
Bulletin d'information PM G2012-05 – Temps de dépose et pose (R&I) ou masquage?	16
Câblage	50
Câblage – Court-circuit ou incendie	50
Câbles de batteries – Dépréciation	41
Calandre et panneau de calandre	43
Calcul des années	22, 28
Camber – Voir RÉGLAGE DE LA GÉOMÉTRIE DU TRAIN AVANT – CARROSSAGE	48
Canadian Red Book	22
Carrosserie	25, 43

Carrosserie – Dépréciation.....	38
Carter de pont.....	46
Caster – Voir RÉGLAGE DE LA GÉOMÉTRIE DU TRAIN AVANT – CHASSE	48
Catégories de certificat.....	15
Certificat de qualification.....	15
Châssis – Dommages possibles.....	52
Châssis – Dommages possibles – Affaissement.....	52
Châssis – Dommages possibles – Déplacement latéral.....	52
Châssis – Dommages possibles – Écrasement.....	52
Châssis – Dommages possibles – Gauchissement.....	52
Châssis – Dommages possibles – Parallélogramme.....	52
Châssis – Outils de mesure.....	52
Châssis – Structure monocoque.....	52
Châssis – Tolérance.....	52
Chevauchement.....	13
Clés – Voir CODIFICATION DES CYLINDRES.....	33
Climatisation et refroidissement.....	31, 44
Climatisation et refroidissement – Dépréciation.....	38
Code de déontologie des estimateurs en dommages automobiles.....	15
Codification des cylindres (Barillet de serrure).....	33
Colonne de direction à absorption d'énergie.....	46
Commutateur d'allumage.....	33
Composition de la pièce.....	43
Condenseur.....	44
Conservation des dossiers.....	15
Control arm – Voir BRAS DE SUSPENSION.....	46
Courriel au GAA pour renseignements.....	55, 81
Court-circuit ou incendie.....	50
Coussins gonflables.....	29
Couvre-pare-chocs.....	29
Crémaillère.....	46
Cut & Trim - Voir DÉCOUPAGE D'UN PANNEAU LATÉRAL.....	27
Débitmètre – Dépréciation.....	41
Débris de verre.....	30
Décapage.....	35
Déchets dangereux – Élimination.....	26
Découpage d'un panneau latéral ou d'un ensemble de pièces recyclées.....	27
Délai de conservation des dossiers.....	15
Demande de renseignement au GAA.....	55, 81
Dépréciation.....	13, 18, 37
Dépréciation – Coût de remplacement.....	37
Dépréciation – Coût net de remplacement.....	37
Dépréciation – Généralités.....	37
Dévaluation – Voir ÉVALUATION DE LA VALEUR DE VÉHICULES AUX FINS DU CALCUL DE LA TVQ.....	23
Diamond – Voir CHÂSSIS – DOMMAGES POSSIBLES – PARALLÉLOGRAMME.....	52
Direction et suspension.....	32, 46
Direction et suspension – Dépréciation.....	39
Directives et procédures.....	15
Dommages antérieurs.....	18
Dommages au châssis.....	18
Dommages non visibles ou présumés.....	18
Électricité.....	50
Électricité – Dépréciation.....	41
Élimination des déchets dangereux.....	26
Embrayage thermostatique.....	44
Encadrement des estimateurs.....	15
Enjoliveur de phare.....	51
Ensemble de pièces recyclées.....	27
Équilibrage de roue d'acier ou d'alliage.....	32
Équipement portatif de redressement.....	33
Essieu avant.....	46
Essieu flottant.....	47
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.....	15
Estimation manuscrite.....	15
Estimation préliminaire.....	17
Établissement de la valeur au jour du sinistre.....	21
Établissement des temps de main-d'œuvre.....	16
Évaluation de la valeur de véhicules aux fins du calcul de la TVQ.....	23

Évaluation de la valeur de véhicules aux fins du calcul de la TVQ – Archives	15
Évaluation de la valeur de véhicules aux fins du calcul de la TVQ – Directives	23
Évaluation de la valeur de véhicules aux fins du calcul de la TVQ – Estimateur autorisé	13, 23
Évaluation de la valeur marchande d'un véhicule de l'année courante	22
Évaporateur	44
Expertise à distance	20
Expertise à distance – Inspection des dommages à partir de photos	20
F.P.Q. N° 1 – Formule des propriétaires et avenants	28, 82
<i>Fan blade</i> – Voir PALE DE VENTILATEUR	44
Feux arrière	50
Feux arrière – Boîtier et lentille	50
Filets décoratifs de vinyle	26
Filets décoratifs peints	26
Finition intérieure	33, 51
Finition intérieure – Extérieure	51
Finition intérieure – Extérieure – Dépréciation	41
Fixation d'un véhicule pour l'allongement d'une pièce endommagée	33
<i>Flat rates</i> – Voir TEMPS FORFAITAIRES	16
Formulaire d'assurance automobile F.P.Q. N° 1 – Formule des propriétaires et avenants	28, 82
Frais de remorquage	18
Frais de remorquage pour une opération spécialisée – Voir SOUS-TRAITANCE	19
Frais de réparations temporaires	18
Franchise	17
Fusée	47
Garnitures intérieures – Dépréciation	41
Glace réfléchissante de rétroviseur extérieur	43
Glaces	30, 43
Glaces – Dépréciation	38
Glaces – Pare-brise – Uréthane	31
Glaces latérales	43
Glaces latérales – Remplacement	30
Gravel Guard – Voir PROTECTEUR ANTIÉCLATS	30
Gravure	25
Guide sur l'estimation des dommages aux véhicules et équipements lourds	55
<i>Head lamp door</i> – Voir ENJOLIVEUR DE PHARE	51
<i>Housing</i> – Voir CARTER DE PONT	46
Housse – Dépréciation	41
<i>Hub</i> – Voir MOYEU DE ROUE	47
Identification de l'estimateur	17
Identification du véhicule	17
Infos techniques	43
Insonorisation – Bande autocollante	26
Inspection des dommages	16, 23
Installation de l'équipement portatif de redressement	33
Installation sur gabarit pour redressement	33
Lecteur de cassettes ou laser	37
Levier de fusée	47
Lexique – ANGLAIS – FRANÇAIS	57
Lexique – FRANÇAIS – ANGLAIS	69
Liens utiles	81
Liens utiles – ARPAC	81
Liens utiles – Association pour la protection des automobiles (APA) – Québec	82
Liens utiles – Audatex	81
Liens utiles – Autorité des marchés financiers (AMF)	82
Liens utiles – Bureau d'assurance du Canada	82
Liens utiles – CAA – Québec	82
Liens utiles – Centre d'information sur les assurances	81
Liens utiles – Chambre de l'assurance de dommages (ChAD)	82
Liens utiles – Division des services d'enquête du BAC (DSE) – Dossier VOL AUTO	82
Liens utiles – Estimation 24 sur 24	81
Liens utiles – I-CAR	81
Liens utiles – Institut d'assurance de dommages du Québec (IADQ)	82
Liens utiles – Mitchell	81
Liens utiles – Regroupement des cabinets de courtage d'assurance du Québec (RCCAQ)	82
Liens utiles – Site Internet du GAA	81
Liens utiles – Site Internet <i>Infoassurance</i>	81
Liens utiles – Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)	82
Liens utiles – Transports Canada	82
Liens utiles – Transports Québec	82

INDEX

Lunette arrière	43
Lunette arrière – Remplacement	30
Mash – Voir CHÂSSIS – DOMMAGES POSSIBLES – ÉCRASEMENT	52
Matériel d'atelier	26
Mécanique	33, 49
Mécanique – Dépréciation	40
Méthodes de protection Antivol	25
Mise sur marbre	33
Monocoque	52
Moteur – Dépréciation	40
Moteur électrique et support	44
Moulure collée – Réutilisation	26
Moyeu arrière	47
Moyeu de roue	47
Nettoyage des débris de verre	30
Nettoyage et réparation du réservoir à essence	33
OEM Parts – voir PIÈCES D'ORIGINE NEUVES	27
Outils de mesure pour châssis	52
Overlap – Voir TEMPS DE CHEVAUCHEMENT	13, 16
Pale de ventilateur	44
Panneaux de garniture	51
Pare-brise	44
Pare-brise – Éclat de verre ou une fissure	44
Pare-brise – Remplacement	30
Pare-brise – Réparation	30
Pare-brise – Uréthane	31
Pare-brise teinté	44
Pare-cailloux	26
Pare-chocs	43
Pare-chocs – Aluminium et acier inoxydable	43
Pare-chocs – Barre de renfort	28
Pare-chocs – Couvre-pare-chocs	29, 43
Pare-chocs – Matière plastique	43
Pare-chocs – Métal chromé	43
Pare-chocs – Métal peint	43
Peinture – Agent flexible	35
Peinture – Décapage	35
Peinture – Dépréciation	38
Peinture – Polissage	35
Peinture – Promoteur d'adhésion	35
Peinture – Traitement protecteur	26
Permis d'estimateurs	15
Perte totale	21
Perte totale – Avis à l'assureur	22
Perte totale – Calcul des années	22
Perte totale – Calcul des dommages antérieurs	22
Perte totale – Établissement de la valeur au jour du sinistre	21
Perte totale – Évaluation de la valeur marchande d'un véhicule de l'année courante	22
Perte totale – Statut du véhicule – IRRÉCUPÉRABLE ou GRAVEMENT ACCIDENTÉ	22
Phares	51
Phares – Bloc optique	51
Phares – Enjoliveur de phare	51
Phares – Trousse de réparation	51
Photographies	17
Pièce recyclée soudée - Découpage d'un panneau latéral ou d'un ensemble de pièces recyclées	27
Pièces d'origine réusinées	27
Pièces de remplacement	27
Pièces d'origine neuves	27
Pièces d'origine recyclées	27
Pièces d'origine remises en état (réusinées)	27
Pièces en circuit hermétique	50
Pièces similaires neuves	27
Pignon de changement de vitesse – Dépréciation	40
Pinstripes – Voir FILETS DÉCORATIFS DE VINYLE	26
Pivot de fusée	47
Plateau de frein	47
Pneus	48
Pneus – Dépréciation – Kilométrage	39
Pneus – Dépréciation – Usure	39

Pneus – Méthode de calcul de la dépréciation des pneus	39
Pneus gonflés à l'azote	33
Pneus neufs – Programme de recyclage	32
Polissage – Peinture	35
Polissage d'un phare endommagé	30
Pompe à eau	45
Pompe à essence – Dépréciation	40
Pompe de servodirection	48
Préjudice esthétique	13
Préparation d'une estimation	16
Préparation d'une estimation – Codification	18
Préparation d'une estimation – Commentaires de l'estimateur	17
Préparation d'une estimation – Données administratives	17
Préparation d'une estimation – Priorités	16
Préparation d'une estimation – Séquence	17
Programme de recyclage des pneus neufs	32
Promoteur d'adhésion	35
Protecteur antiéclats	30
Protection des tissus	33
PUBLICATION – <i>Canadian ATV, Snowmobile & Watercraft Dealers Blue Book</i>	23
PUBLICATION – <i>Canadian Motorcycle Dealers Blue Book</i>	23
PUBLICATION – <i>Canadian Red Book</i>	22
PUBLICATION – Guide d'évaluation Hebdo	23
Radiateur	45
Radiateur – Dépréciation	38
Radiateur – Vérification	31
Radiateur de chaufferette	45
Radio AM ou AM-FM	37
Radio AM-FM et lecteur de cassettes	37
Redressement	33
Réfrigérant R-1234yf	32
Réfrigérant R-134a	31
Refroidisseur d'huile	45
Réglage de la géométrie	32, 48
Réglage de la géométrie du train avant – Carrossage	48
Réglage de la géométrie du train avant – Chasse	48
Réglage de la géométrie du train avant – Pincement	48
Régulateur de tension – Dépréciation	41
Reinforcement – Voir BARRE DE RENFORT	28
Renfort de pare-chocs – Voir BARRE DE RENFORT	28
Réparation ou remplacement	18
Réparations	19
Réservoir à essence	49
Réservoir à essence – Nettoyage et réparation	33
Réservoir d'embout	45
Réservoir déshydrateur	45
Ressort à lames	48
Revalorisation	13
Revalorisation – Voir DÉPRÉCIATION	37
Roue d'acier	49
Roue d'alliage	49
Roues	32
Rouille – Dépréciation	38
Sag – Voir CHÂSSIS – DOMMAGES POSSIBLES – AFFAISSEMENT	52
Seal beam – Voir BLOC OPTIQUE	51
Sealed unit – Voir PIÈCES EN CIRCUIT HERMÉTIQUE	50
Serrure de porte	33
Shock absorber – Voir AMORTISSEUR	46
Sidesway – Voir CHÂSSIS – DOMMAGES POSSIBLES – DÉPLACEMENT LATÉRAL	52
Silencieux – Dépréciation	40
Sonde à oxygène – Dépréciation	41
Sous-traitance	13, 19
Sous-traitance - Frais de remorquage pour une opération spécialisée	19
Spindle – Voir FUSÉE	47
Steering arm – Voir LEVIER DE FUSÉE	47
Steering knuckle – Voir PIVOT DE FUSÉE	47
Structure et châssis	33, 52
Structure monocoque	52
Supplément	21

INDEX

Supports de renfort de pare-chocs	29
Système de retenue supplémentaire (SRS)	29, 50
Système électrique – Dépréciation	41
Système électronique – Dépréciation	41
Tapis – Dépréciation	41
Téléphone cellulaire fixe	37
Temps de chevauchement	13, 16
Temps de dépose et pose	16
Temps de dépose et pose – Peinture	16
Temps de dépose et pose – Réparation	16
Temps forfaitaires	16
Tenue	15
Timonerie	49
Tissus	33
<i>Toe in</i> – Voir RÉGLAGE DE LA GÉOMÉTRIE DU TRAIN AVANT – PINCEMENT	48
Toit de décapotable – Dépréciation	41
Toit de vinyle	51
Toit de vinyle – Dépréciation	41
Tolérance	52
Traitement protecteur pour peinture	26
Transmission	49
Transmission – Dépréciation	40
Tuyau d'échappement – Dépréciation	40
Tuyaux et autres canalisations – Dépréciation	40
<i>Twist</i> – Voir CHÂSSIS – DOMMAGES POSSIBLES – GAUCHISSEMENT	52
Uréthane	31
Valeur à neuf – Voir AVENANT 43	27, 28
Véhicule GRAVEMENT ACCIDENTÉ (VGA)	22
Véhicule IRRÉCUPÉRABLE	22
Véhicule jugé dangereux	19
Véhicule VGA – Voir Véhicule GRAVEMENT ACCIDENTÉ	22
Véhicules lourds	55
Vérification du radiateur	31
Verre de sécurité (<i>Plexiglass</i>) ou tout autre matériau synthétique – Dépréciation	38
Verre feuilleté ou trempé	44
Verre feuilleté ou trempé – Dépréciation	38
Vidange et recharge du système de climatisation	31

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 tel 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 ».)

Évaluation de la valeur de véhicules aux fins du calcul de la TVQ

Un estimateur en dommages automobiles qualifié par le GAA faisant partie du personnel d'un Centre d'estimation agréé est autorisé, en vertu de l'article 55.0.3 de la *Loi sur la taxe de vente du Québec*, à rédiger, pour le compte de son employeur seulement, des évaluations de la valeur de véhicules aux fins du calcul de la TVQ.

Pour plus de détails, voir le bulletin d'information n° 2004-9 du ministère des Finances disponible au :

<http://www.finances.gouv.qc.ca/documents/Bulletins/fr/bi2004-9-f-b.pdf>.

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.

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 1^{er} septembre 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

- 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 de l'évaluation de la valeur de véhicules aux fins du calcul de la Taxe de vente du Québec (TVQ), et ce, pendant un minimum de trois ans pour être en mesure d'en remettre une copie au GAA, sur simple demande.

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

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;
- obtenir le prix des pièces auprès du concessionnaire 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 logiciel d'estimation et considérer les temps de chevauchement (*overlap*);
- identifier adéquatement, à la section « Commentaires », le véhicule endommagé.

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

- Les temps forfaitaires (*Flat rates*) sont indiqués dans les manuels Mitchell et dans les logiciels d'estimation Mitchell et Audatex, 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 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 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. Voir le bulletin d'information PM G2012-05 « Temps de « dépose et pose » (R&I) ou masquage? » émis le 24 octobre 2012.

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 *[Révisé le 21 novembre 2011]*

- L'estimateur doit faire une estimation complète et détaillée en suivant une séquence logique.

DONNÉES ADMINISTRATIVES *[Ajouté le 21 novembre 2011]*

- 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 ATE G2011-01 sur la reconstruction des véhicules accidentés émis le 21 février 2011.

COMMENTAIRES DE L'ESTIMATEUR *[Ajouté le 21 novembre 2011]*

- L'estimateur doit inscrire toute information pertinente à la section appropriée du logiciel d'estimation utilisé.

ESTIMATION « PRÉLIMINAIRE » *[Révisé le 8 octobre 2010]*

- Sauf à la demande de l'assureur, l'estimateur ne doit pas faire une estimation informatisée « préliminaire » dans le but de la remettre notamment à l'assuré ou au réparateur. Il s'agit d'un document de travail interne.

IDENTIFICATION DU VÉHICULE

- L'estimateur doit identifier le véhicule automobile (numéro d'identification du véhicule (NIV), modèle, carrosserie, odomètre et immatriculation) et il doit inscrire ces informations sur la documentation qui sera transmise à l'assureur.
- Au besoin, pour confirmer l'année modèle du véhicule, l'estimateur peut faire une recherche à partir du caractère de la dixième position du numéro d'identification du véhicule (NIV).

PHOTOGRAPHIES

- L'estimateur doit prendre des photographies identifiant clairement les dommages et ajouter tout commentaire pertinent, notamment aux dossiers de véhicules déclarés perte totale.

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.

DIRECTIVES ET PROCÉDURES

RÉPARATION OU REMPLACEMENT

- 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.

DOMMAGES AU CHÂSSIS

- L'estimateur doit utiliser les outils nécessaires pour vérifier les dommages au châssis et inscrire au dossier les mesures obtenues.

CODIFICATION

- 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, carbone, plastique, etc.)

DOMMAGES NON VISIBLES OU PRÉSUMÉS

- L'estimateur ne doit pas inscrire sur l'estimation les dommages non visibles ou présumés.

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 [Révisé le 22 avril 2013]

- 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 [Révisé le 15 avril 2016]

- 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 1** – Dans certaines situations, une allocation pour un préjudice esthétique pourrait être envisagée. Voir la section « **DÉFINITIONS** ».
- **Note 2** – 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 [Révisé le 22 avril 2013]

- Allocation20 % du coût total de la réparation donnée en sous-traitance,
..... sans dépasser 200 \$ par contrat attribué.
- **Note 1** – Encourager le recours à la sous-traitance, si cela est plus économique.
- **Note 2** – Les pièces justificatives devront être fournies par le réparateur à l'assureur.
- **Note 3** – 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 4** – Les frais de remorquage nécessaires pour faire effectuer une opération spécialisée en sous-traitance peuvent être inclus dans l'estimation. Une allocation de 20 % peut être ajoutée au coût de ce remorquage.

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 (« VÉHICULES CARROSSABLES »)

[En vigueur le 11 avril 2018]

Ce processus consiste à la rédaction d'une estimation détaillée à l'aide d'un logiciel d'estimation accepté et utilisé par les assureurs, à partir de photographies du véhicule accidenté **identifiant clairement les dommages** à la suite d'un sinistre qui implique un véhicule carrossable seulement(*).

IMPORTANT – L'estimateur ou le réparateur qui reçoit les photographies **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 photographies (voir section : APPROBATION VIA UN SYSTÈME D'IMAGERIE CONVENTIONNEL).

INTERDICTION(**)

Lorsque le réparateur n'est pas équipé d'un système d'imagerie pour transmettre une estimation détaillée préparée à l'aide d'un logiciel d'estimation accepté et utilisé par les assureurs, il est interdit d'utiliser ce processus d'expertise à distance pour procéder à la rédaction d'une estimation.

De plus, il est également interdit d'utiliser ce processus d'expertise à distance lorsque le véhicule :

1. a subi des dommages par l'eau ou tout autre liquide (réf. : bulletin du GAA ATA G2013-08) ;
2. a subi des dommages à la suite d'un incendie ou d'une tempête de grêle;
3. a été volé et retrouvé;
4. démontre des signes de dommages antérieurs combinés au sinistre faisant l'objet de la demande d'indemnisation;
5. fait l'objet d'un déploiement de coussins gonflables;
6. a subi des dommages laissant croire à l'existence de dommages structurels, mécaniques ou non visibles qui pourraient rendre le véhicule non sécuritaire.

(*) (**) **EXCEPTION** – RÉGION ÉLOIGNÉE (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 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.

APPROBATION VIA UN SYSTÈME D'IMAGERIE CONVENTIONNEL [Mis à jour le 11 avril 2018]

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 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 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 les dommages au véhicule avant sa réparation lorsque :

- a) le véhicule a subi des dommages par l'eau ou tout autre liquide (réf. : bulletin 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;
- d) le réparateur n'est pas équipé d'un logiciel d'estimation accepté et utilisé par les assureurs.

(*) **EXCEPTION – RÉGION ÉLOIGNÉE** (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 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 [Révisé 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**DÉCLARATION DE PERTE TOTALE** [Révisé le 15 avril 2016]

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

(*) VOIR LA RUBRIQUE « CALCUL DES DOMMAGES ANTÉRIEURS ».

APPLICABLE AUX VÉHICULES DONT LE POIDS NOMINAL BRUT (PNBV) EST INFÉRIEUR À 4 500 kg.

ANNÉES	-1 ou 0	70 %	% DE LA VALEUR AU JOUR DU SINISTRE
	1	75 %	
	2	80 %	
	3	85 %	
	4	90 %	
	5	95 %	
	6 et +	100 %	

On calcule les « ANNÉES » en soustrayant de l'année du sinistre, l'année modèle du véhicule.

EXEMPLES D'APPLICATION

ANNÉE DU SINISTRE	MOINS	ANNÉE MODÈLE DU VÉHICULE	=	ANNÉES
- 2008 - 2009 =	-1	(soit 70 % de la valeur)		
- 2008 - 2004 =	4	(soit 90 % de la valeur)		
- 2008 - 2008 =	0	(soit 70 % de la valeur)		

L'ESTIMATEUR DOIT :

1. 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 ATE G2011-01 sur la reconstruction des véhicules accidentés émis le 21 février 2011;
2. 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 de l'estimateur; voir le bulletin d'information ATE G2014-05 « Estimation des dommages de véhicules déclarés perte totale » émis le 8 septembre 2014;
3. tenir compte de la possibilité d'un supplément au moment de la réparation;
4. informer l'assureur la journée même que le véhicule est perte totale, et ce, que le véhicule soit ou non en état de rouler;
5. 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;
6. 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;
7. se rappeler que la décision finale de déclarer le véhicule perte totale revient toujours à l'assureur.

CALCUL DES DOMMAGES ANTÉRIEURS

Taux recommandé 20 \$ / heure

ÉVALUATION DE LA VALEUR MARCHANDE D'UN VÉHICULE DE L'ANNÉE COURANTE

Pour établir la valeur marchande d'un véhicule de l'année courante 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, condition générale et équipements du véhicule.

- **Note 1** : le *Canadian Red Book* publie la valeur des véhicules de l'année courante à partir du mois de juin.

ÉVALUATION DE LA VALEUR DE VÉHICULES AUX FINS DU CALCUL DE LA TVQ [Révisé le 31 janvier 2020]

Dans le cas de dossiers d'évaluation de la valeur de véhicules aux fins du calcul de la taxe de vente du Québec (TVQ), l'**estimateur autorisé** (voir la section « DÉFINITIONS ») ne doit en aucun cas rédiger une évaluation ou une estimation sans avoir constaté de visu la condition générale de ce véhicule et, s'il s'agit d'un véhicule accidenté, les dommages avant sa réparation.

Lorsque l'**estimateur autorisé** doit établir la valeur marchande d'un véhicule accidenté dont les dommages n'ont pas été réparés, il doit alors rédiger, au nom de l'acheteur de ce véhicule accidenté, une estimation détaillée à l'aide d'un logiciel d'estimation reconnu et il doit annexer cette estimation au dossier. Dans tous les cas, l'estimateur doit également annexer des photographies au dossier.

L'**estimateur autorisé** doit respecter les directives émises par le GAA (document intitulé « Évaluation de la valeur de véhicules aux fins du calcul de la taxe de vente du Québec – Directives aux estimateurs autorisés »).

▪ **PRÉCISION** – Directive 13 – Véhicule non accidenté

Ne constituent pas de **l'usure inhabituelle**, des réparations en lien avec, notamment, les composants suivants :

- les systèmes de direction, d'échappement, de refroidissement, de climatisation, de freinage et de suspension;
- la batterie;
- le joint de culasse;
- les bagues;
- les pompes;
- les joints d'étanchéité;
- la peinture;
- les pneus;
- etc.

Il est à noter qu'en vertu de l'article 17.0.1 de la [Loi sur la taxe de vente du Québec](#), seules les publications suivantes seront reconnues par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) :

- GUIDE D'ÉVALUATION HEBDO (Automobiles et camions légers),
publié par Hebdo Mag inc.
- CANADIAN MOTORCYCLE DEALERS BLUE BOOK,
publié par All Seasons Publications Ltd.
- CANADIAN ATV, SNOWMOBILE & WATERCRAFT DEALERS BLUE BOOK,
publié par All Seasons Publications Ltd.

Notes

ALLOCATIONS

IMPORTANT – CERTAINES ALLOCATIONS PEUVENT DIFFÉRER SELON LA RÉGION.

L'estimateur doit se conformer aux normes suivantes :

CARROSSERIE**ADHÉSIF GÉNÉRIQUE POUR REMPLACEMENT DU PANNEAU EXTÉRIEUR DE PORTE**

[Mis à jour le 1^{er} octobre 2019]

- Allocation (**peu importe la catégorie ou le modèle de véhicule**) **85 \$**
Pour toute autre situation telle que l'utilisation d'un adhésif OEM ou le collage d'un autre panneau, **vérifier auprès de l'assureur**. Voir le bulletin d'information ERA G2017-01.

ADHÉSIF SUR PANNEAU (SMC) *[Mis à jour le 1^{er} octobre 2019]*

- Ensemble (2 x 59 ml) (pour réparation mineure) **51 \$**
- Cartouche (200 ml) **81 \$**
- 3 cartouches d'adhésif sont nécessaires pour le remplacement de la partie arrière d'un panneau latéral.
- 4 cartouches d'adhésif sont nécessaires pour le remplacement complet d'un panneau latéral.
- Pour toute autre réparation, considérer le matériel d'atelier déjà alloué.

ANTIROUILLE SUR PANNEAUX DE TÔLERIE NON TRAITÉS *[Mis à jour le 9 novembre 2015]*

- Allocation pour le premier panneau **10 \$**
- Allocation pour chaque panneau supplémentaire **5 \$**

Note 1 – Les mêmes conditions sont applicables lors d'une réparation.

Note 2 – 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 3 – 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 EFFECTUÉ PAR UN SPÉCIALISTE *[Mis à jour le 21 novembre 2011]*

- 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** ».

ATTACHE-REMORQUE *[Mis à jour le 6 juillet 2009]*

Note 1 – Vérifier l'allocation auprès d'un fournisseur en fonction du modèle et de la capacité de l'attache.

ALLOCATIONS

BANDE ADHÉSIVE TRANSPARENTE – PARE-CAILLOUX [Mis à jour le 1^{er} octobre 2019]

- Bande de 8 pouces et moins allocation moyenne de **104 \$**
- Bande de 12 pouces..... allocation moyenne de **174 \$**
- Bande de 16 pouces..... allocation moyenne de **258 \$**
- Bande de 24 pouces..... allocation moyenne de **291 \$**
- Remplacement partiel en atelier **14,61 \$** / pied carré, min. un pied carré
- Allocation pour enlever la bande **2 \$** / pied carré

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

Note 2 – Ces allocations ne concernent que le remplacement de la pellicule sur un capot et les deux ailes d'un véhicule et **incluent** le temps de main-d'œuvre. Le recours à la sous-traitance pourrait être nécessaire lorsque l'application concerne un couvercle de pare-chocs. Payable sur présentation de facture.

Note 3 – Pour certains modèles de véhicules, le coût d'une bande adhésive est disponible aux logiciels d'estimation.

ÉLIMINATION DES DÉCHETS DANGEREUX [Mis à jour le 20 janvier 2012]

- Allocation..... **5,22 \$** / dossier
-

FILETS DÉCORATIFS DE VINYLE (*Pinstripes*) OU PEINTS

- Voir la rubrique « **SOUS-TRAITANCE** » de la section « **DIRECTIVES ET PROCÉDURES** ».
-

INSONORISATION – BANDE AUTOCOLLANTE [Mis à jour le 1^{er} octobre 2019]

- Allocation..... **11 \$** / pied carré
..... temps main-d'œuvre **non inclus**.

Note 1 – Ne pas accorder automatiquement.

MATÉRIEL D'ATELIER [Mis à jour le 1^{er} octobre 2019]

- Allocation..... **8,38 \$** / heure

Note 1 – Calcul effectué sur le total du temps de main-d'œuvre : carrosserie, mécanique et châssis.

PRÉCISION – Cette allocation tient compte du matériel utilisé (papiers sablés, rubans à masquer, mitaines de lavage, savon, gants, disques, mèches, argon, mastic catalysé, scellant, plastique, attaches, etc.). Elle ne tient pas compte du coût des infrastructures ou des équipements tels les systèmes de ventilation, les soudeuses, les fusils à calfeutrer, ni des matériaux faisant l'objet d'une allocation (insonorisation, bandes de pare-cailloux, etc.).

MOULURE COLLÉE – Réutilisation

- Ajouter une allocation de 0,5 heure au temps de dépose et pose de la moulure fournie par un logiciel d'estimation.
-

PEINTURE – TRAITEMENT PROTECTEUR

- Voir la rubrique « **SOUS-TRAITANCE** » de la section « **DIRECTIVES ET PROCÉDURES** ».
-

PIÈCE RECYCLÉE SOUDÉE – Découpage d'un panneau latéral ou d'un ensemble de pièces recyclées (*Cut & trim*) [Mis à jour le 8 octobre 2010]

- Allocation minimum de 1,0 heure
..... maximum de 4,0 heures

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 8 octobre 2018]

- 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.
 - Il faut être vigilant quand il s'agit d'un ensemble de pièces recyclées telle une section avant ou arrière complète, puisque l'utilisation de pièces neuves d'origine ou similaires peut s'avérer moins coûteuse.
- **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)** – Si elles sont disponibles, ces pièces peuvent être utilisées sur un véhicule de l'année courante, pour autant qu'elles soient de même nature et de qualité égale ou supérieure. Inapplicable dans les cas où l'assuré possède l'avenant 43 « VALEUR À NEUF ».

Pièces d'origine recyclées (usagées) – Préparation et nettoyage 0,5 heure

Note 1 – Applicable uniquement aux portes et hayons. Pour toute autre pièce, se référer à l'assureur qui pourra exiger la présentation de pièces justificatives.

Ensemble de pièces recyclées – Voir le bulletin d'information PM G2011-03 « Pièces de remplacement – Temps de main-d'œuvre non disponibles aux logiciels d'estimation » émis le 27 septembre 2011.

L'estimateur **doit** indiquer sur son estimation les informations pertinentes suivantes :

- le nom et le numéro de téléphone du recycleur ainsi que le nom du commis **ou**;
- le nom du site Internet ainsi que le nombre de recycleurs où la pièce est disponible et, dans la mesure du possible, joindre au dossier une copie de la page web consultée.

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 8 octobre 2018]

- **Pièces similaires neuves** – Ces pièces peuvent être utilisées sur un véhicule âgé de **2 ans et comptant 40 000 km** (non pas la première éventualité) ou de 1 an et plus dans le cas d'un véhicule à usage commercial, notamment les taxis et les véhicules de livraison.

Note 1 – Cette directive s'applique uniquement aux pièces de tôlerie et aux pièces esthétiques; en aucun cas elle ne s'applique aux pièces de structure. Il est notamment interdit d'installer un support de radiateur similaire sur un véhicule, et ce, peu importe les matériaux utilisés dans la fabrication de cette pièce, qu'elle soit soudée ou boulonnée sur un châssis de type monocoque ou de type conventionnel.

Note 2 – 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 – L'estimateur doit calculer les « années » en soustrayant de l'année du sinistre, l'année modèle du véhicule.

Note 4 – 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. Consulter le site Internet de l'Autorité des marchés financiers :

<http://www.lautorite.qc.ca/fr/formulaires-assurance-vigueur.html>

- **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

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**.

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 8 octobre 2018]

- **Supports de renfort de pare-chocs – Prolongement de longeron** – Certains modèles de supports de barre de renfort de pare-chocs ont des propriétés d’absorption d’énergie. Il s’agit donc de pièces structurelles et elles doivent être remplacées uniquement par des pièces d’origine neuves ou recyclées (usagées).

L’utilisation de pièces remises en état (réusinées) ou de pièces similaires est **interdite**. Voir le bulletin d’information PM G2011-02 « Supports de renfort de pare-chocs – Prolongement de longeron » émis le 31 mars 2011.

- **Absorbeurs d’énergie** – L’utilisation de pièces similaires est **interdite**. Seule une pièce d’origine (OEM) neuve ou recyclée (usagée) doit être utilisée.
- **Couvre-pare-chocs en matière plastique** – Lorsqu’un couvre-pare-chocs en matière plastique est endommagé au point d’être remplacé, utiliser la pièce d’origine neuve ou usagée plutôt qu’une pièce d’origine remise en état (réusinée), et ce, tant que le véhicule n’a pas atteint 1 an **et** 20 000 km (non pas la première éventualité). La réparation est toujours de mise pour des dommages mineurs, quel que soit l’âge du véhicule.

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.

ALLOCATIONS

PROTECTEUR ANTIÉCLATS – GRAVEL GUARD *[Mis à jour le 9 juillet 2019]*

Produit

▪ Bas de caisse	8 \$
▪ Bas de porte	8 \$
▪ Bas d'un panneau latéral d'une caisse de camionnette (pick-up)	8 \$
▪ Aile avant.....	5 \$
▪ Panneau latéral	5 \$

Main-d'oeuvre

▪ Premier panneau.....	0,5 h
▪ Chaque panneau supplémentaire	0,3 h

Voir le bulletin d'information ERA G2019-05 « Protecteur antiéclats – Mise à jour » émis le 25 juin 2019.

POLISSAGE D'UN PHARE ENDOMMAGÉ *[En vigueur le 6 mai 2014]*

▪ Allocation.....	0,5 heure pour un phare
-------------------	-------------------------

Note 1 – À moins de circonstances particulières, l'allocation ne doit pas être accordée pour la restauration d'un phare **non endommagé**.

Note 2 – Appliquer le temps de main-d'œuvre en opération de peinture (« rate 4 »).

Note 3 – Une dépréciation peut être appliquée si l'état de la pièce à polir le justifie.

Voir la rubrique « **FEUX ARRIÈRE** » de la section « **INFOS TECHNIQUES** ».

GLACES

DÉBRIS DE VERRE – NETTOYAGE

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

Note 2 – Par contre, un ajout de temps peut être accordé lors de l'utilisation du logiciel d'estimation Audatex ou Mitchell car cette opération n'y est pas incluse.

Note 3 – L'estimateur doit vérifier les opérations incluses et non incluses au logiciel d'estimation qu'il utilise.

RÉPARATION DU PARE-BRISE

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

REMPLACEMENT 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 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 1 – Particularités sur certains modèles : exemple des Cavalier et Sunfire pour lesquels l'ajout d'un lubrifiant est nécessaire.

CLIMATISATION ET REFROIDISSEMENT

ANTIGEL [Mis à jour le 1^{er} octobre 2019]

- Allocation **19 \$ / 4 litres**
- Mise à niveau – Quantité minimale..... 2 litres
- Remplissage complet – Quantité..... SELON LE MODÈLE DE VÉHICULE

Note 1 – Allouer l'antigel recommandé par le constructeur.

VÉRIFICATION DU CONDENSEUR DU SYSTÈME DE CLIMATISATION [Mis à jour le 1^{er} octobre 2019]

- Tester et nettoyer **63 \$**

Note 1 – Cette allocation n'inclut pas le temps de dépose et pose, **ni la réparation**.

Note 2 – La réparation peut être effectuée en sous-traitance ou en atelier.

- Voir la rubrique « **SOUS-TRAITANCE** » de la section « **DIRECTIVES ET PROCÉDURES** ».

VÉRIFICATION DU RADIATEUR [Mis à jour le 1^{er} octobre 2019]

- Tester et nettoyer **62 \$**

Note 1 – Cette allocation n'inclut pas le temps de dépose et pose, **ni la réparation**.

Note 2 – La réparation peut être effectuée en sous-traitance ou en atelier.

- Voir la rubrique « **SOUS-TRAITANCE** » de la section « **DIRECTIVES ET PROCÉDURES** ».

VIDANGE ET RECHARGE DU SYSTÈME DE CLIMATISATION

RÉFRIGÉRANT R134A [Mis à jour le 1^{er} octobre 2019]

Système ouvert (impossible de récupérer le gaz)

- Allocation système de climatisation simple.....**133 \$**
- Allocation système de climatisation double**140 \$**

Inclut la recharge complète et la mise à niveau de lubrifiant

Système fermé (le gaz est récupérable)

- Allocation système de climatisation simple.....**156 \$**
- Allocation système de climatisation double**158 \$**

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

ALLOCATIONS

RÉFRIGÉRANT R-1234yf [Entrée en vigueur le 1^{er} octobre 2019]

Système ouvert (impossible de récupérer le gaz)

▪ Allocation système de climatisation simple 278 \$

▪ Allocation système de climatisation double 388 \$

Inclut la recharge complète et la mise à niveau de lubrifiant

Système fermé (le gaz est récupérable)

▪ Allocation système de climatisation simple 192 \$

▪ Allocation système de climatisation double 220 \$

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 (1,4 h) générée automatiquement par les logiciels d'estimation Mitchell et Audatex 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 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 G2018-04 « Vidange et recharge du système de climatisation » émis le 19 juin 2018.

DIRECTION ET SUSPENSION

ÉQUILIBRAGE DE ROUE D'ACIER OU D'ALLIAGE [Mis à jour le 1^{er} octobre 2019]

Allocations maximales, incluant 20 % pour la sous-traitance :

▪ Roue de moins de 17 pouces 13 \$

▪ Roue de 17 pouces et moins de 20 pouces..... 15 \$

▪ Roue de 20 pouces et plus 17 \$

PROGRAMME DE RECYCLAGE DES PNEUS NEUFS

▪ Allocation 3 \$ par pneu

Note 1 – Ne pas inclure cette allocation au prix des pneus, mais faire une entrée distincte.

RÉGLAGE DE LA GÉOMÉTRIE (*Alignment*) [Mis à jour le 26 septembre 2016]

▪ Allocation maximale, incluant 20 % pour la sous-traitance 94 \$

Note 1 – Applicable à toutes les marques de véhicules.

Note 2 – Des pneus présentant une usure inégale peuvent indiquer que le réglage de la géométrie des roues n'était pas adéquat avant l'accident.

Note 3 – Pour toute information additionnelle, consulter la section « INFOS TECHNIQUES ».

PNEUS GONFLÉS À L'AZOTE [Ajouté le 2 décembre 2013]

Note 1 – Accorder le coût du gonflage à l'azote, si nécessaire.

MÉCANIQUE

CODIFICATION DES CYLINDRES (BARILLET DE SERRURE) [Mis à jour le 1^{er} octobre 2019]

- Serrure de porte ou commutateur d'allumage **45 \$**

Note 1 – Une allocation supérieure peut s'avérer justifiée pour certains modèles de véhicules. Si tel est le cas, des pièces justificatives devront être fournies par le réparateur à l'assureur.

Note 2 – Cette allocation inclut un pourcentage de 20 % pour la sous-traitance.

NETTOYAGE ET RÉPARATION DU RÉSERVOIR À ESSENCE [Mis à jour le 21 novembre 2011]

- Les pièces justificatives devront être fournies par le réparateur à l'assureur.

FINITION INTÉRIEURE

PROTECTION DES TISSUS

- Voir la rubrique « **SOUS-TRAITANCE** » de la section « **DIRECTIVES ET PROCÉDURES** ».

STRUCTURE ET CHÂSSIS

FIXATION D'UN VÉHICULE POUR L'ALLONGEMENT D'UNE PIÈCE ENDOMMAGÉE

[Mis à jour le 21 novembre 2011]

- Allocation.....1,0 heure

Note 1 – Ne pas allouer si l'allocation pour l'installation sur gabarit ou l'équipement portatif est déjà accordée.

Exemple : l'allongement d'une pièce ne demandant pas plus que 1 point d'attache pour la tirer et 1 point d'attache pour retenir le véhicule, et ce, peu importe la pièce.

INSTALLATION DE L'ÉQUIPEMENT PORTATIF DE REDRESSEMENT

[Mis à jour le 21 novembre 2011]

- Allocation.....1,5 heure

Note 1 – Ne pas allouer si l'allocation pour l'installation sur gabarit est déjà accordée.

Exemple : une opération demandant plus d'un point d'attache pour retenir le véhicule dont une pièce doit être allongée ou déplacée dans plus d'une direction sans nécessiter une installation sur gabarit.

INSTALLATION SUR GABARIT POUR REDRESSEMENT (MISE SUR MARBRE)

- Allocation.....2,5 heures

Exemple : une mise sur gabarit complète incluant l'installation des outils de mesure, et ce, peu importe le type ou le modèle d'équipement, soit avec pattes ancrées au plancher ou sur un banc de redressement.

Notes

[illegible]

PEINTURE

AGENT FLEXIBLE ET PROMOTEUR D'ADHÉSION [Mis à jour le 1^{er} octobre 2019]

AGENT FLEXIBLE – POUR PIÈCES SOUPLES SEULEMENT

- Pare-chocs 4 \$ par pièce
- Autres pièces souples(*) 2 \$ par pièce

(*) APPLICABLE SUR CERTAINES MARQUES DE VÉHICULES, PAR EXEMPLE, LA NEW BEETLE DE VOLKSWAGEN.

PROMOTEUR D'ADHÉSION [Mis à jour le 1^{er} septembre 2020]

- **APPLICATION PARTIELLE :**
 - Réparation couvre-pare-chocs et autres pièces plastique..... 3 \$ / pièce réparée
- **MAIN D'OEUVRE (préparation du substrat brut)***
 - Pare-chocs **neuf** non apprêté et autres pièces de plastique
20 % du total de peinture du pare-chocs et autres pièces de plastique (0,2 h / par heure de peinture en opération peinture (rate 4).

**Opérations non incluses dans le temps de peinture : Nettoyer avec un détergent, nettoyer avec de l'alcool/un nettoyant de plastique, effectuer un nettoyage supplémentaire avec un solvant, appliquer un promoteur d'adhésion spécialisé et nettoyer l'équipement.*

Note 1 – L'estimateur pourrait devoir effectuer son propre calcul pour l'indiquer en entrée manuelle au taux peinture (« rate 4 ») selon le logiciel utilisé.

Exemple : 2,4 h peinture X 20 % = 0,5 h main-d'œuvre

Note 2 – Il est possible et même recommandé d'utiliser un promoteur d'adhésion lors de la préparation des pièces en matière plastique. Il a comme fonction de favoriser l'adhérence entre le plastique mis à nu et la couche d'apprêt. Il s'applique directement sur les pièces de plastiques neuves non apprêtées ainsi que sur le plastique mis à nu par ponçage.

DÉCAPAGE

- Pour déterminer les temps de main-d'œuvre, utiliser l'équivalent des temps de peinture générés par les logiciels d'estimation jusqu'à concurrence du maximum des temps de peinture établis. Exemple :

MAIN-D'ŒUVRE	X	TAUX HORAIRE	=	\$ MATÉRIEL SUPPLÉMENTAIRE
--------------	---	--------------	---	----------------------------

POLISSAGE [Ajouté le 3 juin 2013]

- 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.

Notes

DÉPRÉCIATION**GÉNÉRALITÉS**

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.

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**RADIO AM OU 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.

RADIO AM-FM ET LECTEUR DE CASSETTES (Chaîne stéréo)

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.

LECTEUR DE CASSETTES OU LASER

Si le lecteur 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.

DÉPRÉCIATION

CARROSSERIE

PEINTURE *[Mis à jour le 9 novembre 2015]*

Aucune dépréciation pour les trois premières années. Par la suite, l'estimateur peut déduire 5 % par an (main-d'oeuvre et matériel) en fonction de l'état et sous réserve d'un maximum de 75 % du coût net de remplacement. Cela est applicable à des travaux de peinture complète ou partielle.

- **Note 1** – L'estimateur doit calculer les « années » en soustrayant de l'année du sinistre, l'année modèle du véhicule.
- **Note 2** – Il est entendu que cette dépréciation est applicable en fonction de l'usure de la peinture et non des dommages antérieurs ou des défauts de la peinture originale du véhicule.

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 (*Plexiglass*) 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

RADIATEUR

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

DIRECTION ET SUSPENSION

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 moyenne de 50 000 km.
 - Aucune dépréciation avant 10 000 km mais, par la suite, l'estimateur doit calculer à compter du premier kilomètre.
-

PNEUS – USURE

- L'estimateur doit déduire du coût de remplacement un pourcentage proportionnel à l'usure mesurée sur la bande de roulement, là où elle est le plus marquée, avec un indicateur d'usure.
 - Maximum de dépréciation : 80 %.
 - 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 12/32".
 - Exemple : pour un pneu ayant une valeur de 72 \$, chaque 1/32" d'usure représente 8,3 % ou 6 \$.
-

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 essence, 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

- 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 un moteur neuf : l'estimateur doit suivre la charte.
- Remplacement par un moteur réusiné : l'estimateur doit appliquer la moitié du pourcentage de la dépréciation mentionné dans la charte.
- Remplacement par un moteur usagé : l'estimateur ne doit appliquer aucune dépréciation.

DÉPRÉCIATION DU MOTEUR (Échelle de 25 000 km)		
0	à	25 000 km 0 %
25 001	à	50 000 km 10 %
50 001	à	75 000 km 20 %
75 001	à	100 000 km 30 %
100 001	à	125 000 km 40 %
125 001	à	150 000 km 50 %
150 001	à	175 000 km 60 %
175 001		et plus 70 %

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 méthode indiquée à la rubrique « MOTEUR ».

ÉLECTRICITÉ**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

Certains éléments ne figurant pas au présent guide (notamment les alternateurs, les régulateurs de tension, les câbles de batteries et les fils) montrent parfois des signes d'usure ou de détérioration avancée indiquant clairement qu'ils ne sauraient durer aussi longtemps que le véhicule. L'estimateur doit, en pareil cas, déduire du coût de remplacement un pourcentage en fonction de l'âge et de l'état équivalent à la dépréciation.

SYSTÈME ÉLECTRONIQUE

La durabilité de certaines pièces électroniques est difficile à déterminer. Toutefois, l'expérience révèle que la durée de vie varie de trois à cinq ans, selon le type de capteur. Par exemple, un débitmètre et une sonde à oxygène peuvent avoir une durée de vie moindre.

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 %.

TOIT DE DÉCAPOTABLE OU TOIT DE VINYLE

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

Notes

INFOS TECHNIQUES

PARE-CHOCS

AMORTISSEUR DE PARE-CHOCS

Dommages mineurs souvent réparables.

COMPOSITION DE LA PIÈCE

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. Plusieurs trousse de réparation existent sur le marché. 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.

CARROSSERIE

CALANDRE ET PANNEAU DE CALANDRE

La plupart des calandres et des panneaux de calandre sont fabriqués à base de matière plastique et plusieurs ateliers sont spécialisés dans la réparation de ce matériau.

GLACES

GLACE RÉFLÉCHISSANTE DE RÉTROVISEUR EXTÉRIEUR

Quelques vitriers en font le remplacement. Sur des modèles très coûteux, les pièces sont disponibles chez le constructeur.

GLACES LATÉRALES ET LUNETTE ARRIÈRE

En général, ces glaces sont fabriquées de verre trempé qui se transforme en granules lors d'un bris. Quelques modèles de véhicules haut de gamme ont une lunette arrière de verre feuilleté.

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

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.

EMBAYAGE THERMOSTATIQUE

Aucune réparation.

ÉVAPORATEUR

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

MOTEUR ÉLECTRIQUE ET SUPPORT

Un léger redressement du support 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 D'EMBOUT

Réparable. Disponible en pièces détachées sur certains modèles.

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.

BOÎTIER DE DIRECTION ET CRÉMAILLÈRE

Inspection visuelle.

BRAS DE SUSPENSION (*Control arm*)

Inspection visuelle. Aucune réparation.

CARTER DE PONT (*Housing*)

Pour la vérification, faire une marque (« X ») sur la semelle de chacun des pneus et mesurer à trois différentes positions (avant, bas et arrière). 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** ».

ESSIEU AVANT

Inspection. Réparer un essieu plié, mais ne pas le chauffer. Remplacer s'il est cassé ou tordu.

ESSIEU FLOTTANT

Rarement endommagé sans que le carter de pont n'ait subi un dommage.

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. Un préjudice esthétique peut être accordé. 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*)

Une suspension doit avoir une certaine rigidité pour faire face aux risques routiers. 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'ALLIAGE

La réparation peut être effectuée par un atelier spécialisé.

ROUE D'ACIER

Réparable.

ROUES	TOLÉRANCE (DU CONSTRUCTEUR)
13 pouces	1/8
14 pouces	1/8
15 pouces	3/16
16 pouces	3/16
17 pouces et plus	1/4

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

ABSORBEUR DE VAPEURS D'ESSENCE

Il est fait de matière plastique et les dommages mineurs peuvent être réparés.

BLOCS ET BOÎTIERS FISSURÉS

La réparation peut être effectuée par un atelier spécialisé.

RÉSERVOIR À ESSENCE

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.

TRANSMISSION

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

ÉLECTRICITÉ

ACCESSOIRES

La plupart des accessoires électriques peuvent être réparés ou rebâtis. Les constructeurs fournissent des pièces à cet effet. Font cependant exception, les pièces en circuit hermétique (*Sealed unit*) et les composants SRS. (Voir la rubrique « **PIÈCES DE REMPLACEMENT** » de la section « **ALLOCATIONS** ».)

BATTERIE

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. Voir la section « **DÉPRÉCIATION** ».

CÂBLAGE

La coupure d'un ou de plusieurs fils dans un câble est réparable, sauf indication contraire du constructeur. À la suite d'un court-circuit ou d'un incendie, remplacer la section endommagée.

FEUX ARRIÈRE

Sur certains véhicules, ces pièces sont très coûteuses et, dans la majorité des cas, le boîtier (*Housing*) n'est disponible qu'avec l'achat d'un feu arrière au complet. Les boîtiers et les lentilles sont fabriqués de matière plastique et sont facilement réparables par collage ou polissage en cas de dommage léger et ce, sans en affecter la qualité. Voir la rubrique « **POLISSAGE D'UN PHARE ENDOMMAGÉ** » de la section « **ALLOCATIONS** ».

PHARES

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.

Trousse de réparation – Plusieurs constructeurs offrent une trousse de réparation des phares pour certains modèles de véhicules. Pour les divers intervenants et les consommateurs, cette méthode de réparation peut s'avérer avantageuse, notamment parce qu'elle permet :

- de conserver la pièce d'origine;
- de faire des économies, le coût de la trousse de réparation étant inférieur au coût d'un phare remis en état (réusiné) ou similaire;
- d'obtenir une meilleure uniformité de la réparation puisqu'il n'y aura aucune différence sur la partie frontale en verre et que le phare réparé aura la même usure que le phare du côté opposé qui, dans plusieurs cas, ne sera pas remplacé.
- Voir le bulletin d'information PM G2008-01 « Réparation des phares » émis le 13 août 2008.

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** ».)

TOIT DE VINYLE ET PANNEAUX DE GARNITURE

Les coupures inférieures à six pouces sont réparables à l'aide de vinyle liquide et peuvent être repeintes. Certains ateliers sont spécialisés dans ce travail, de même que les vitriers.

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

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.
- **Note 1** – Le parallélogramme et le gauchissement s'appliquent seulement aux châssis de type conventionnel. Les structures de type monocoque ne subissent pas de dommages par parallélogramme ou gauchissement.
 - **Note 2** – Le monocoque intégral n'est pas un modèle de châssis, mais plutôt une structure de carrosserie parce qu'on n'y retrouve aucune pièce de châssis, ni même de traverse. Ces pièces de structure sont notamment fabriquées de différents alliages d'aluminium ou d'acier ayant une teneur plus ou moins élevée en carbone, ce qui leur donne une rigidité accrue de façon à permettre au constructeur d'utiliser une tôle plus mince et, par le fait même, de réduire le poids de l'automobile. Il est conseillé de vérifier les recommandations du constructeur en matière de réparation ou de remplacement de ces pièces.
-

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 3/16" (5 mm) est acceptable pour le déplacement latéral (*Sidesway*), le parallélogramme (*Diamond*) et l'affaissement (*Sag*). Sur tous les monocoques, la marge d'erreur est de 1/8" (3 mm), dans tous les cas.

[illegible]

Notes

[illegible]

VÉHICULES LOURDS

Le **Guide sur l'estimation des dommages aux véhicules et équipements lourds** est disponible :

ESTIMATION
24 sur 24



POUR RENSEIGNEMENTS : estimation@gaa.qc.ca

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 D'ESSENCE
CARPET	TAPIS
CASTER	CHASSE
CENTRE CONSOLE	CONSOLE CENTRALE
CENTRE FILLER	BOUCHON DE RÉSERVOIR D'ESSENCE
CENTRE LINK, RELAY ROD	BARRE D'ACCOUPLEMENT
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, CONDENSATEUR
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	CYLINDRE DE CLEF
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	EMBAYAGE 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
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 ESSENCE
FUEL INDICATOR	INDICATEUR DE NIVEAU D'ESSENCE
FUEL TANK CAP	BOUCHON DE RÉSERVOIR D'ESSENCE
FUEL TANK	RÉSERVOIR D'ESSENCE
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 D'ESSENCE
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
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 CHOC
IMPACT SENSOR	DÉTECTEUR DE CHOC
IMPACT STRIP	BOURRELET
INLET PORT, BREATHER PORT	ORIFICE D'ALIMENTATION
INNER TIE ROD	EMBOUT INTÉRIEUR
INNER TRIM	PANNEAU DE GARNISSAGE
INSTRUMENT PANEL	TABEAU DE BORD
INSULATING MATERIAL	MATIÈRE ISOLANTE
INSULATOR PAD	ISOLANT, PLAQUE ISOLANTE
KEY	CLEF, CLÉ
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)	BOUCHIER
LINK, PUSH ROD	POUSOIR
LISTING WIRE	ARCEAU
LOCK	SERRURE; VERROU
LOCK BARREL, LOCK CYLINDER	BARILLET DE SERRURE
LOCK PILLAR	PIED ARRIÈRE
LOWER BODY	SOUBASSEMENT OU PLATE-FORME DE CAISSE
LOWER CONTROL ARM	BRAS INFÉRIEUR DE SUSPENSION
LOWER MOULDING	MOULURE INFÉRIEURE
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
MEDALLIONS 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
NITROGEN	AZOTE
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
POLISHING	POLISSAGE
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
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 ANTIBLOCAGE

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	PÈNE 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	BIELLE DE DIRECTION
TILT STEERING WHEEL	VOLANT INCLINABLE
TIRE TREAD	BANDE DE ROULEMENT
TOE-IN	PINCEMENT
TOE-OUT	OUVERTURE
TONE 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	GICLÉUR 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

Notes

Notes

[illegible]

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
AZOTE	NITROGEN
BAQUE DE CAPTEUR ANTIBLOCAGE	TOPE 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 BARREL, LOCK CYLINDER
BARRE D'ACCOUPLEMENT	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 D'ESSENCE	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 D'ESSENCE	FUEL TANK CAP
BOUCHON DE RÉSERVOIR D'ESSENCE.....	GAS TANK CAP, FILLER CAP
BOUCHON CENTRAL	CENTRE FILLER
BOUCHON DE PARE-CHOC	BUMPER FILLER
BOUCHON EXTÉRIEUR	BUILT IN HEAD RESTRAINT
BOUCHON.....	FILLER PANEL, STONE DEFLECTOR
BOUCHON.....	LINER (FENDER)
BOUCHON; PARE-CAILLOUX	STONE DEFLECTOR
BOULON ET ÉCROU.....	BOLT & NUT
BOULON ÉTOQUÉ.....	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-CHOC	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'AUVANT	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-CHOC	BUMPER CUSHION

COUSSIN GONFLABLE	AIR BAG
COUSSIN ISOLANT	PAD, INSULATOR
COUSSIN	CUSHION
COUSSIN; PARTIE MATELASSÉE DU SIÈGE	SEAT CUSHION
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-CHOC	BUMPER COVER
CROCHET DE SÉCURITÉ	SAFETY CATCH
CYLINDRE DE CLEF	CYLINDER KEY
CYLINDRE DE ROUE	WHEEL CYLINDER
CYLINDRE	PRESSURE TUBE, CYLINDER TUBE
DÉBOSSELER	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 CHOC	IMPACT SENSOR
DÉTECTEUR DE FUITE	LEAK DETECTOR
DILUANT	THINNER
DIRECTION À 4 ROUES	FOUR WHEEL STEERING
DIRECTION	STEERING 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	WINDSHIELD 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-CHOC	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
GOIJON	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 D'ESSENCE	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
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 GOUTTIÈRE	DRIP MOULDING
MOULURE DE GOUTTIÈRE	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	DOVE 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
POLISSAGE.....	POLISHING
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 ESSENCE	FUEL DOOR
PORTE.....	DOOR
PORTE-BAGAGES	LUGGAGE RACK
PORTE-BAGAGES	ROOF RACK
PORTE-SKIS	SKI RACK
POULIE DE VENTILATEUR	FAN PULLEY

POULIE.....	PULLEY
POUSOIR.....	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-CHOC.....	BUMPER REINFORCEMENT
RENFORT DE PORTE.....	DOOR REINFORCEMENT
RÉPARTITEUR DE FREINAGE.....	PROPORTIONING VALVE
RÉSERVOIR DE RADIATEUR.....	RADIATOR TANK
RÉSERVOIR DE RÉCUPÉRATION.....	OVERFLOW JAR
RÉSERVOIR D'ESSENCE.....	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)
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
SOUDAGE 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
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

Notes

Notes

LIENS UTILES

Estimation de dommages automobiles

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 www.gaa.qc.ca/fr/informer-accompagner

Infoassurance – www.infoassurance.ca

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 [Mis à jour le 19 novembre 2012]

Audatex

Applications Audatex <https://www.audatexsolutions.com>
 Centre de formation « en ligne »..... <https://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

Service à la clientèle – « ASSURANCE »
 M. 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

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

LIENS UTILES

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

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

Formulaire en vigueur

F.P.Q. N° 1	Formule des propriétaires
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 locataires 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 – <http://www.tc.gc.ca/fra/menu.htm>

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

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 :
 - o l'assureur doit établir des mécanismes de contrôle pour s'assurer que les composants majeurs endommagés soient remplacés par des neufs d'origine (OEM);
 - o 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 (irrécupérable).
- 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, roulottes) 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 :
 - o du système complémentaire de retenue des occupants;
 - o du système contrôlant un élément du système d'entraînement;
 - o du système d'autodiagnostic;
 - o du système de chauffage, de climatisation ou de ventilation de l'habitacle;
 - o du système de désembuage ou de dégivrage;
 - o 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).

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



Estimation & réparation automobile

19 juin 2018 | Bulletin du GAA n° ERA G2018-04 | 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

DENIS JANELLE
Chef d'équipe, contrôle de la qualité
poste 2295
djanelle@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.

Vidange et recharge du système de climatisation – Mise à jour réfrigérant R134a

Entrée en vigueur le 2 juillet 2018

Les allocations relatives aux opérations de vidange et de recharge d'un système de climatisation ont fait l'objet d'une révision afin qu'elles reflètent plus la réalité, notamment quant à l'utilisation de *stations de recharge de climatisation* par la majorité des réparateurs de l'industrie.

Les stations de climatisation modernes sont 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. Certains appareils vont même au-delà des exigences de ces normes et leur efficacité permet de récupérer plus de 95 % du réfrigérant.

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.

De plus, ces appareils sont généralement équipés d'une base de données qui contient les informations relatives aux quantités requises de lubrifiant et de réfrigérant des systèmes de climatisation de chaque véhicule.

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.

Lorsqu'il faut enlever les pièces du système pour procéder au remplacement d'une pièce adjacente tel le support de radiateur et que les pièces du système de climatisation ne sont pas endommagées, ou sont endommagées sans qu'une perte de réfrigérant ne soit survenue, des opérations additionnelles doivent être effectuées étant donné que le réfrigérant qui est dans le système doit être récupéré avant de pouvoir procéder à la recharge du système une fois la réparation complétée.

Vous trouverez à la page 31 du Guide de l'estimateur l'allocation, [Vidange et recharge du système de climatisation – R134a](#) qui entrera en vigueur le 2 juillet 2018.

Consultez :

ESTIMATION
24 sur 24



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 redressage;
- 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, responsable des 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.

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.

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 technique en estimation automobile

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 dans le cas d'un VGA provenant du Québec.

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.

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

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.



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

MARTIN SAMSON
Analyste principal à l'estimation automobile,
poste 2201
msamson@gaa.qc.ca

Groupe des assureurs automobiles

800, rue du Square-Victoria
Bureau 2410, C.P. 336
Succursale Tour de la Bourse
Montréal (Québec) H4Z 0A2
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.

Nouvelle allocation Adhésif générique – colle à panneau

Nul doute que la conception des véhicules évolue sans cesse et qu'elle amène son lot de nouvelles réalités. L'utilisation grandissante de la colle pour le remplacement des panneaux extérieurs de porte en est un exemple. Rappelons que la colle à panneau n'est pas un élément considéré dans le calcul pour établir l'allocation relative au matériel d'atelier. Pour cette raison, lorsque l'utilisation de la colle est permise par le constructeur, le réparateur doit alors en référer à l'assureur.

Le comité sur les normes et pratiques en assurance automobile a donné son aval à l'entrée en vigueur le **1^{er} mars 2017** d'une toute nouvelle allocation lorsqu'un adhésif générique est permis pour le remplacement d'un panneau extérieur de porte. Cette nouvelle norme facilitera grandement le travail des divers intervenants. Le Guide de l'estimateur a été mis à jour en conséquence et est disponible sur **Estimation 24 sur 24**.

Il est à noter que cette nouvelle allocation comporte un **taux unique non modulable** et ce, peu importe le modèle ou la catégorie de véhicule, le type de panneau extérieur de porte à remplacer ou, la superficie de celui-ci. Son utilisation se limite également au panneau extérieur de porte.

Il est entendu qu'avant d'accorder cette allocation, une vérification des directives de réparation du constructeur concerné demeure obligatoire. Dans le cas présent, valider si l'opération de collage est permise, si elle peut l'être par l'utilisation d'une colle générique et, le cas échéant, identifier la colle autorisée par le fabricant.

L'utilisation de cette allocation est **interdite** :

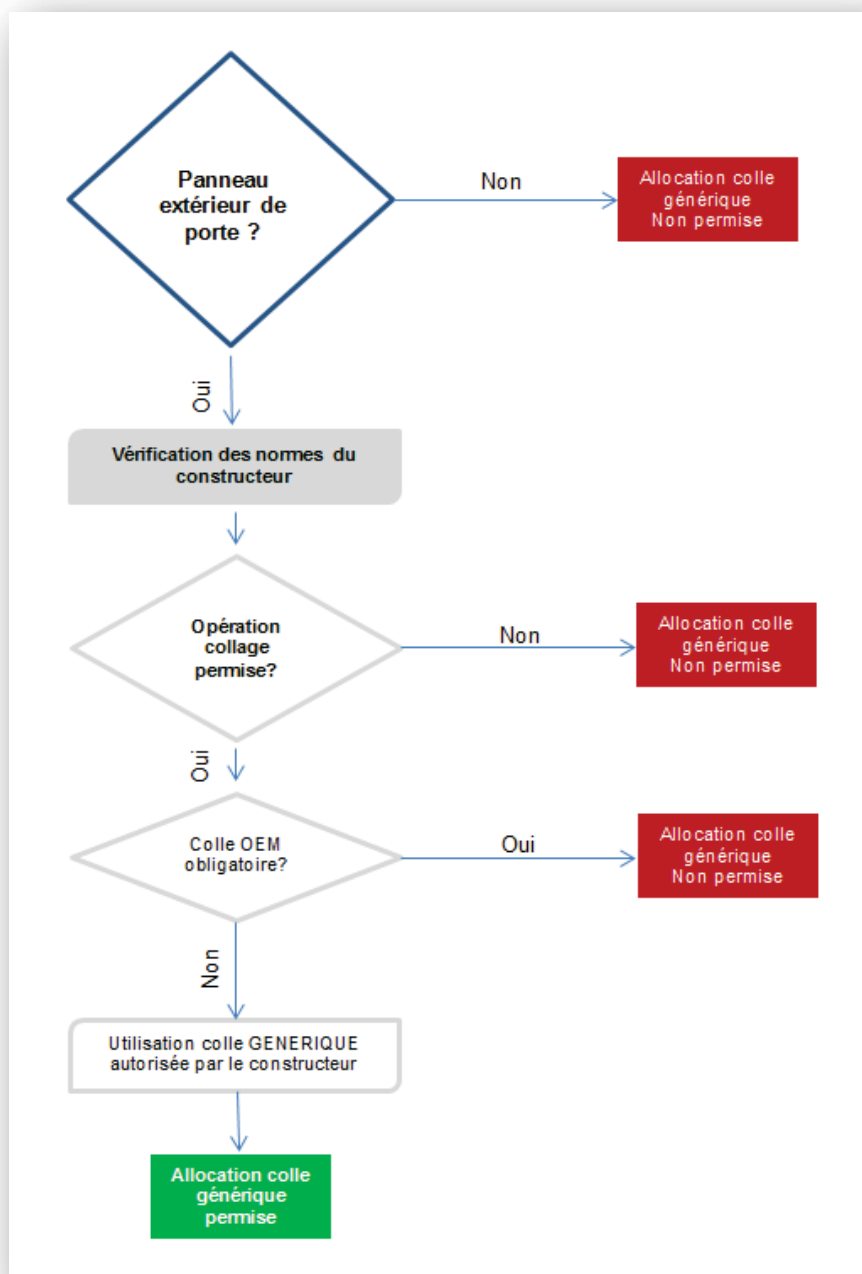
- dans tous les cas où une colle d'origine **OEM est requise par le constructeur**;
- pour le remplacement d'autres panneaux, veuillez en référer à l'assureur au préalable.



Estimation & réparation automobile

20 février 2017 | Bulletin du GAA n° ERA G2017-01 | Division de l'estimation automobile

Pour prendre la bonne décision :



Nous ne saurions trop insister sur l'importance de consulter les directives de réparation des constructeurs automobiles afin de rédiger un devis conforme aux techniques de réparation approuvées par ceux-ci. Voir le bulletin PM G2016-01.



Estimation & réparation automobile

25 juin 2019 | Bulletin du GAA n° ERA G2019-05 | 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

Réceptiendaires du Guide de l'estimateur

RENSEIGNEMENTS

MARTIN SAMSON
Analyste principal à l'estimation automobile,
poste 2201
msamson@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.

Protecteur antiéclats – Mise à jour

Dans un souci constant de maintenir des allocations réalistes, le GAA a revu la méthode utilisée pour établir l'allocation « Protecteur antiéclats / Gravel guard ».

Une allocation maintenant en deux volets

Comme le nombre et le type de panneaux peuvent varier, l'allocation se divise maintenant en deux volets :

- **Produit** : tous les panneaux pouvant comporter le protecteur antiéclats sont listés.
- **Main-d'œuvre** : le temps de main-d'œuvre correspond aux temps proposés dans un logiciel d'estimation reconnu et représente la réalité du terrain.

****Il est à noter qu'il n'y a plus de maximum applicable.****

PROTECTEUR ANTIÉCLATS – GRAVEL GUARD [Mis à jour le 9 juillet 2019]

Produit

- Bas de caisse **A \$**
- Bas de porte **B \$**
- Bas d'un panneau latéral d'une caisse de camionnette (pick-up) **C \$**
- Aile avant **D \$**
- Panneau latéral **E \$**

Main-d'œuvre

- Premier panneau **X h**
- Chaque panneau supplémentaire **Y h**

L'allocation entrera en vigueur le **9 juillet 2019**. Le Guide de l'estimateur a été mis à jour en conséquence.

Exemples d'application

	Panneau	Produit	Main-d'oeuvre
Automobile	Bas de caisse	A \$	X h (1^{er} panneau)
	Aile avant	D \$	Y h (2^e panneau)
Camion léger (pick-up)	Bas de caisse (cabine)	A \$	X h (1^{er} panneau)
	Aile avant	D \$	Y h (2^e panneau)
	Bas d'un panneau latéral caisse camionnette	C \$	Y h (3^e panneau)

Consultez :

ESTIMATION
24 sur 24



Aux estimateurs et apprentis estimateurs qualifiés par le GAA
Aux exploitants des firmes d'estimation
Aux responsables des sinistres automobiles
Aux responsables de l'estimation automobile
Aux membres du comité technique en estimation automobile

Réparation des phares

Plusieurs manufacturiers offrent une trousse de réparation des phares pour certains modèles de véhicules. Pour les divers intervenants et les consommateurs, cette méthode de réparation peut s'avérer avantageuse, notamment parce qu'elle permet :

- de conserver la pièce d'origine;
- de faire des économies, le coût de la trousse de réparation étant inférieur au coût d'un phare réusiné ou similaire;
- d'obtenir une meilleure uniformité de la réparation puisqu'il n'y aura aucune différence sur la partie frontale en verre et que le phare réparé aura la même usure que le phare du côté opposé qui, dans plusieurs cas, ne sera pas remplacé.

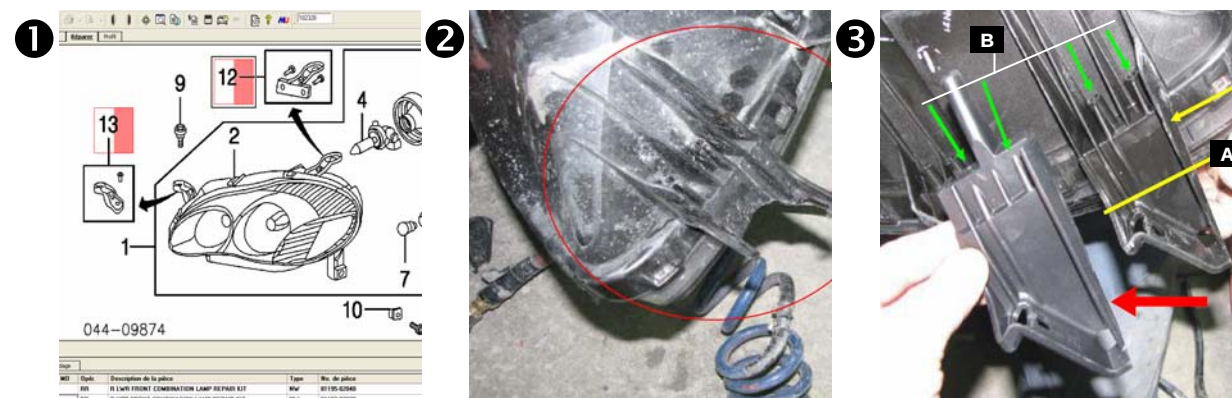


PHOTO 1 – Exemple provenant du logiciel Mitchell Ultramate. Les pièces sont également disponibles au logiciel Audatex. D'autres modèles pourraient être disponibles. L'information peut être obtenue soit des logiciels d'estimation, soit auprès du concessionnaire.

PHOTOS 2 et 3 – Exemple de la technique de réparation sur un phare Toyota endommagé. Il s'agit de couper la pièce endommagée, tel qu'indiqué par la ligne jaune (réf. « A ») paraissant à la photo 3, et d'installer la pièce de remplacement à l'aide des deux vis fournies avec la trousse de réparation, tel que démontré par les quatre flèches vertes (réf. « B »).

Pour renseignements M. Mario Lépine, responsable des normes et pratiques en estimation automobile, poste 201, mlepine@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

Aux estimateurs et apprentis estimateurs qualifiés par le GAA
Aux exploitants des firmes d'estimation
Aux responsables des sinistres automobiles
Aux responsables de l'estimation automobile
Aux membres du comité technique en estimation automobile

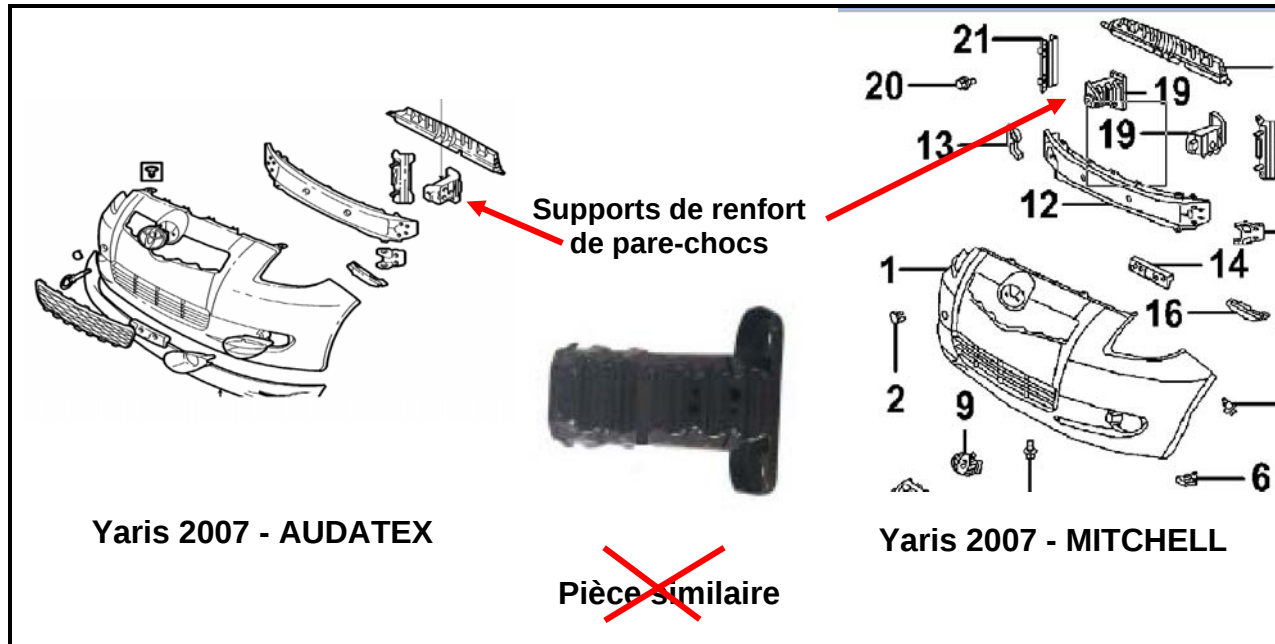
PIÈCES DE REMPLACEMENT

Supports de renfort de pare-chocs – Prolongement de longeron

La présente intervention du Groupement des assureurs automobiles (GAA) vise à sensibiliser les estimateurs sur l'importance de ne pas remplacer une pièce structurale par une pièce similaire, même si celle-ci est disponible sur le marché, **comme cela est indiqué clairement** à la page **27** du *Guide de l'estimateur*.

29

En effet, toute pièce qui fait partie de la structure du véhicule ne doit pas être remplacée par une pièce similaire. Or, certains modèles de supports de renfort de pare-chocs, de par leur conception et du fait qu'ils constituent le prolongement de longeron, ont des propriétés d'absorption d'énergie. Il s'agit donc de pièces structurales et elles devraient être remplacées uniquement par des **pièces d'origine**, neuves ou recyclées (usagées).



Pour renseignements

M. Mario Lépine, responsable des normes et pratiques en estimation automobile, poste 201, mlepine@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

Aux estimateurs et apprentis estimateurs qualifiés par le GAA
Aux exploitants des firmes d'estimation
Aux responsables des sinistres automobiles
Aux responsables de l'estimation automobile
Aux membres du comité technique en estimation automobile

PIÈCES DE REMPLACEMENT

Temps de main-d'œuvre non disponibles aux logiciels d'estimation

La conception de plus en plus complexe des véhicules et l'utilisation plus importante des nouveaux alliages d'aciers lors de leur fabrication ont fait en sorte que certains fabricants ne recommandent pas le remplacement d'une section de véhicule par un ensemble de pièces recyclées. Par conséquent, l'information relative aux temps de main-d'œuvre nécessaires pour effectuer une telle réparation n'est pas toujours disponible aux logiciels d'estimation.

La présente intervention du Groupement des assureurs automobiles (GAA) vise à informer les estimateurs que l'utilisation d'un ensemble de pièces recyclées ne devrait pas être considérée pour effectuer la réparation d'un véhicule lorsque le logiciel d'estimation utilisé ne fournit pas l'information relative aux temps de main-d'œuvre.

Si l'information est disponible, l'utilisation de ce type de pièces peut alors être envisagée. Cependant, avant de prendre la décision de procéder ou non à une telle réparation, divers éléments dont, notamment, la sécurité, le respect des recommandations des fabricants et des procédures de réparation, doivent absolument être considérés par tous les intervenants impliqués dans ce genre de dossier. En effet, afin que la sécurité des consommateurs ne soit pas compromise, la réparation doit être effectuée en tout respect des directives du fabricant et avec un encadrement approprié.

Nous tenons à préciser que la décision finale de procéder au remplacement d'une section de véhicule par un ensemble de pièces recyclées revient toujours à l'assureur et que ce genre de dossier doit être traité au mérite par ce dernier.

Enfin, nous rappelons aux estimateurs qu'ils devraient toujours vérifier les pages de procédures du logiciel d'estimation utilisé puisque ces pages contiennent des informations importantes sur les techniques de réparation. Ils devraient également faire preuve de prudence étant donné que, dans certains cas, l'information générée par le logiciel pourrait ne pas être exacte ou ne pas prévoir certaines situations.

Plusieurs informations techniques sont également disponibles sur le site de I-CAR :
http://www.i-car.com/html_pages/technical_information/advantage.shtml (en anglais seulement)

Pour renseignements

M. Mario Lépine, responsable des normes et pratiques en estimation automobile, poste 201, mlepine@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

Aux estimateurs et apprentis estimateurs qualifiés par le GAA
Aux exploitants des firmes d'estimation
Aux responsables des sinistres automobiles
Aux responsables de l'estimation automobile
Aux membres du comité technique en estimation automobile

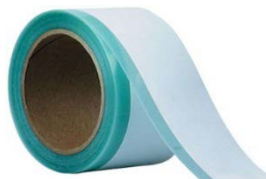
DIRECTIVES ET PROCÉDURES – PEINTURE

Temps de « dépose et pose » (R&I) ou masquage?

La présente intervention du Groupement des assureurs automobiles (GAA) vise à sensibiliser les estimateurs à la technique de masquage et l'importance de ne pas accorder systématiquement une allocation de temps pour les opérations de « dépose et pose » (R&I) de certaines pièces, notamment dans le cas des glaces.

En effet, nous constatons que l'opération d'enlever et de réinstaller certaines pièces tels un pare-brise, une glace latérale ou une lunette arrière, ne s'avère pas nécessaire et n'est donc pas toujours effectuée par les réparateurs. Dans la plupart des cas, une opération de masquage pour la pulvérisation est suffisante pour exécuter une réparation adéquate.

Le masquage consiste à appliquer une bande autocollante sur la surface extérieure de la moulure et de la glace. Cette méthode peut donc être considérée comme une alternative aux opérations de dépose et pose dans plusieurs cas. En voici quelques exemples :



À la rubrique « TEMPS DE DÉPOSE ET POSE », section DIRECTIVES ET PROCÉDURES du Guide de l'estimateur :

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.

Pour des informations sur le cours offert par I-CAR Canada à ce sujet :

- o [Préparation des surfaces et masquage \(REF02\)](#) (www.i-car.ca)

Pour renseignements

M. Mario Lépine, responsable des normes et pratiques en estimation automobile, poste 201, mlepine@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

Directives aux estimateurs autorisés

OBLIGATIONS DE L'ESTIMATEUR AUTORISÉ ⁽¹⁾

PAGE 1 DE 3

1. Conditions d'acceptation ou de refus d'un tel mandat :

- a) **ACCEPTATION** – L'estimateur ne doit accepter de préparer une évaluation que si, et uniquement si, le **consommateur** qui achète le véhicule, accidenté ou non, est identifié sur le contrat d'achat.
- b) **REFUS** – Demande de modification du nom de l'acheteur ou de la date de l'évaluation sur des documents qui ont déjà été remplis pour évaluer la valeur d'un véhicule aux fins du calcul de la TVQ : **l'estimateur doit refuser toute demande de cette nature.**

Dans un tel cas, la demande **doit** être traitée comme un nouveau dossier et l'estimateur **doit** revoir le véhicule et suivre la procédure établie pour procéder à une évaluation de la valeur aux fins du calcul de la TVQ, que ce véhicule soit :

- un **véhicule accidenté** dont les réparations à réaliser n'ont pas été effectuées;
- un **véhicule non accidenté** présentant une usure inhabituelle;
- un **véhicule accidenté** dont les réparations à réaliser ont été effectuées (reconstruit).

AUTRE RAISON DE REFUS

- un **véhicule** dont le statut déclaré est erroné.

2. **Rubrique « Évaluation de la valeur d'un véhicule aux fins du calcul de la TVQ » du Guide de l'estimateur** : l'estimateur doit se référer à cette procédure pour connaître les guides de références qui sont reconnus en vertu de l'article 17.0.1. de la *Loi sur la taxe de vente du Québec* et suivre les directives de cette procédure lors de la préparation d'une évaluation pour établir la valeur d'un véhicule aux fins du calcul de la TVQ.

3. **Formulaire « Évaluation de la valeur d'un véhicule aux fins du calcul de la taxe de vente du Québec »** (ci-après « Formulaire ») : l'estimateur doit s'assurer de bien remplir **toutes les sections** du Formulaire.

4. **Pièces justificatives** : l'estimateur doit conserver au dossier une copie des photos, factures et de tous les documents identifiant le véhicule et justifiant les déductions appliquées et la valeur établie (ex. : immatriculation, contrat d'achat, page du guide de référence utilisé, véhicules comparables, estimation des dommages, etc.).

5. **Préparation de l'évaluation** : l'estimateur doit **toujours** finaliser son évaluation, remplir le Formulaire et inscrire la date de l'évaluation à l'endroit approprié sur le Formulaire, et ce, dans les jours suivant l'inspection du véhicule, que le véhicule soit accidenté ou non.

6. **Signature du consommateur** : l'estimateur **doit** faire signer le **consommateur** qui achète le véhicule, accidenté ou non, à l'endroit approprié sur le Formulaire.

7. **Identification du véhicule et prise de photos** : dans tous les cas, prendre des photos des dommages et/ou de l'usure inhabituelle constatée et valider le numéro de série du véhicule avec le certificat d'immatriculation ou, dans le cas d'un véhicule importé qui est accidenté, le **TITLE**⁽²⁾, si disponible.

Directives aux estimateurs autorisés

OBLIGATIONS DE L'ESTIMATEUR AUTORISÉ ⁽¹⁾

PAGE 2 DE 3

8. **Identification du statut du véhicule** : l'estimateur **doit** toujours indiquer, à la section « STATUT DU VÉHICULE » du Formulaire, le statut inscrit sur le certificat d'immatriculation ou sur le TITRE⁽²⁾ du véhicule faisant l'objet de l'évaluation (GRAVEMENT ACCIDENTÉ, IRRÉCUPÉRABLE, RECONSTRUIT).

Particularités – L'estimateur **doit** souligner, à la section COMMENTAIRES du Formulaire, les situations suivantes :

- le statut inscrit sur le certificat d'immatriculation ou sur le TITRE⁽²⁾ ne reflète pas les dommages constatés;
- le véhicule devrait être considéré comme étant une perte totale et aucun statut n'est inscrit sur le certificat d'immatriculation ou sur le TITRE⁽²⁾;
- le véhicule est considéré comme étant non sécuritaire et l'estimateur **doit** en exposer les raisons avec pièces justificatives à l'appui.

Dans de tels cas, l'estimateur **doit** aviser le consommateur qui achète le véhicule en conséquence et il doit se rappeler qu'il ne peut ni inscrire ni modifier un statut puisqu'en vertu du *Code de la sécurité routière*, l'obligation de statuer un véhicule revient à l'assureur.

9. **Justification des réductions de la valeur** : l'estimateur doit toujours justifier la ou les déductions appliquées pour réduire la valeur estimative du véhicule provenant des guides de référence prescrits par la *Loi sur la taxe de vente du Québec* en inscrivant au Formulaire tous les dommages résultant d'une usure inhabituelle ou d'un accident constaté sur le véhicule faisant l'objet de l'évaluation et joindre l'estimation détaillée en vertu de la procédure inscrite à la rubrique « Évaluation de la valeur d'un véhicule aux fins du calcul de la TVQ » du Guide de l'estimateur.

IMPORTANT – Soyez avisé que le Formulaire est susceptible d'être révisé par Revenu Québec et que tout estimateur qui effectue une évaluation de complaisance encourt une pénalité et est passible d'une amende en vertu de la *Loi sur l'administration fiscale*.

10. **Contrat d'achat** : l'estimateur **doit** inscrire le montant de la transaction déclaré par le consommateur qui achète le véhicule à l'endroit approprié sur le Formulaire et, si disponible, l'estimateur doit annexer au Formulaire la copie du contrat d'achat.

L'estimateur **doit** également annexer au Formulaire la copie du contrat d'achat, sauf s'il s'agit d'une transaction entre particuliers qui n'a pas fait l'objet d'un contrat d'achat.

11. **Véhicule gravement accidenté qui a été reconstruit** : l'estimateur **doit** seulement déduire de la valeur estimative du véhicule provenant des guides de référence prescrits par la *Loi sur la taxe de vente du Québec* un pourcentage représentant la diminution de valeur résultant du fait qu'il s'agit d'un véhicule reconstruit. Le pourcentage applicable peut varier selon le type, le modèle, de même que l'étendue et la sévérité des dommages avant sa reconstruction. L'estimateur doit toujours justifier le pourcentage appliqué.

12. **Autres déductions à considérer** : l'estimateur **doit** inscrire les montants représentant la diminution de valeur résultant du fait qu'il s'agit d'un véhicule **reconstruit** et d'un kilométrage élevé à la section « E. AUTRES DÉDUCTIONS À CONSIDÉRER » du Formulaire, avec justification à l'appui. L'estimateur doit se rappeler que **ces montants ne doivent jamais être inclus dans l'estimation des dommages**.

13. **Véhicule non accidenté** : l'estimateur doit appliquer seulement les déductions qui résultent de **l'usure inhabituelle** et non de l'usure normale compte tenu de l'âge et du kilométrage du véhicule pour réduire la valeur estimative du véhicule provenant des guides de référence prescrits par la *Loi sur la taxe de vente du Québec*.

[Voir exemples de ce qui ne peut être qualifié d'usure inhabituelle à rubrique « Valeur d'un véhicule aux fins du calcul de la TVQ » du Guide de l'estimateur.](#)

Tous les ajustements doivent être inscrits de façon détaillée à la section appropriée du Formulaire avec photos et pièces justificatives à l'appui. L'estimateur doit se rappeler que l'objectif n'est pas d'établir le coût de la restauration du véhicule ou de le dévaluer pour arriver au montant de la transaction déclaré par le consommateur qui achète le véhicule, **mais bien de déterminer sa juste valeur**.

Directives aux estimateurs autorisés

OBLIGATIONS DE L'ESTIMATEUR AUTORISÉ ⁽¹⁾

PAGE 3 DE 3

14. **Bris mécaniques** : l'estimateur doit inscrire les bris mécaniques seulement s'il est possible d'en confirmer l'existence, notamment à l'aide de pièces justificatives qui doivent être conservées au dossier (ex. : une évaluation des réparations à effectuer fournie par le consommateur et qui a été préparée par un centre de réparation mécanique certifié). L'estimateur doit toutefois se rappeler qu'il doit tenir compte de l'usure inhabituelle seulement.

[Voir exemples de ce qui ne peut être qualifié d'usure inhabituelle à rubrique « Valeur d'un véhicule aux fins du calcul de la TVQ » du Guide de l'estimateur.](#)

15. **Type de pièces à utiliser aux fins de l'estimation des dommages** : l'estimateur **doit** rédiger l'estimation des dommages au véhicule à partir de pièces usagées ou similaires seulement, sauf si une directive du Guide de l'estimateur indique le remplacement obligatoire de la pièce par une pièce neuve d'origine (ex. : composants SRS). Dans l'éventualité où il serait impossible d'obtenir un prix, même approximatif, pour des pièces usagées ou similaires, l'estimateur peut alors utiliser des pièces neuves d'origine, mais il doit alors appliquer une dépréciation. L'estimateur doit se rappeler qu'il ne s'agit pas d'une estimation préparée en vue d'une indemnisation par un assureur agréé et qu'il n'y a donc aucune « valeur à neuf » sur ces véhicules, ce qui entraîne l'application de la dépréciation, et ce, peu importe l'âge du véhicule.

16. **Tarif horaire** : l'estimateur doit inscrire un tarif horaire qui tient compte du fait qu'il ne s'agit pas d'une estimation préparée en vue d'une indemnisation par un assureur agréé et qui reflète les pratiques en vigueur dans l'industrie dans une telle situation. Le tarif horaire inscrit ne devrait pas excéder 35 \$.

17. **Évaluation des dommages** : l'estimateur doit **toujours** finaliser son évaluation, et ce, même si le montant des dommages excède la valeur estimative du véhicule provenant des guides de références prescrits par la *Loi sur la taxe de vente du Québec* ou le montant inscrit au contrat d'achat. Dans les cas où la valeur obtenue est inférieure au montant inscrit au contrat d'achat, la TVQ sera calculée à partir du montant inscrit à ce contrat.

18. PRÉCISIONS DE REVENU QUÉBEC

Une évaluation peut également être effectuée alors que la TVQ a été payée sur la valeur estimative d'un véhicule routier usagé présentant un endommagement ou une usure inhabituelle dans le but de demander un remboursement de la TVQ payée en trop à l'égard de ce véhicule à Revenu Québec. Cette évaluation, pour être recevable, doit avoir été effectuée dans un délai raisonnable suivant la vente du véhicule. Généralement, Revenu Québec estime que ce délai ne devrait pas excéder 10 jours. Bien entendu, un délai plus long pourrait être acceptable dans la mesure où la personne qui réclame le remboursement peut faire la preuve de son incapacité à faire établir cette évaluation plus tôt, ainsi que la preuve démontrant que le véhicule n'a pas été endommagé depuis la date d'acquisition.

Guides de référence non disponibles : lorsqu'il n'existe aucun guide de référence pour établir la valeur estimative du véhicule faisant l'objet de la transaction parce qu'il est, par exemple, trop récent pour y figurer, la SAAQ détermine alors le montant sur lequel la TVQ payable pour sa vente sera calculée.

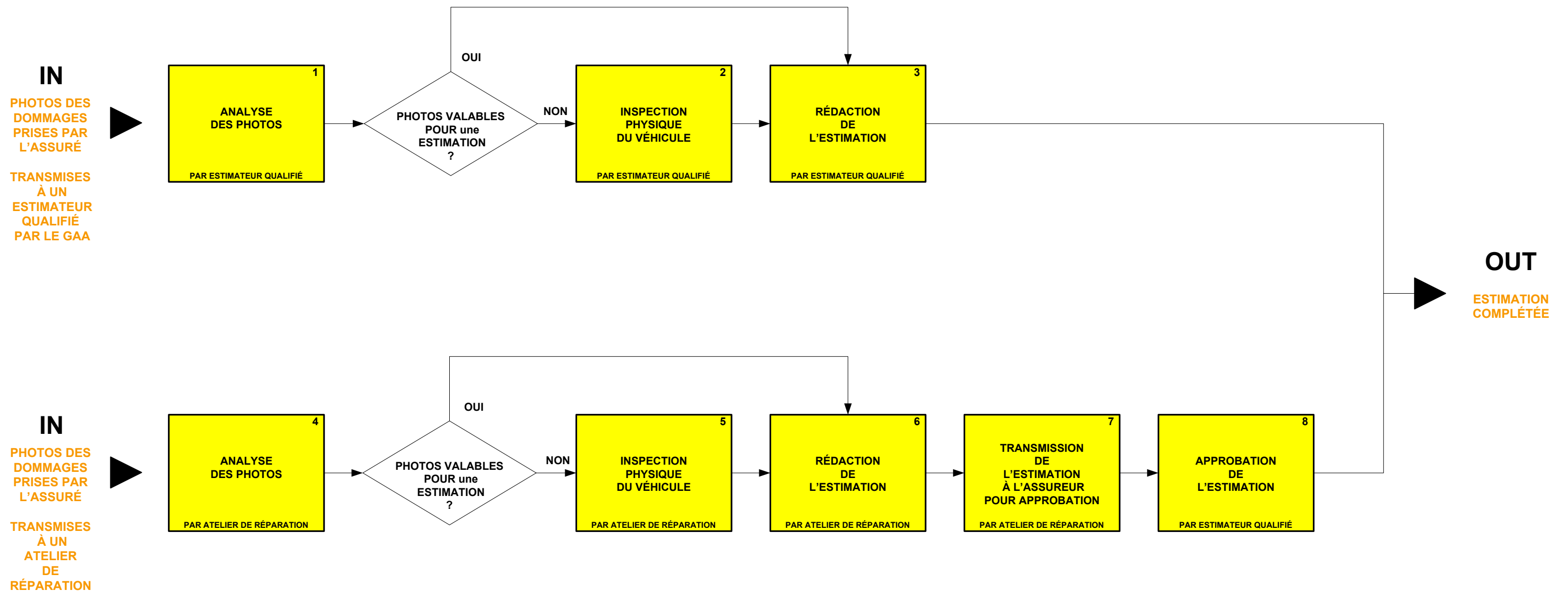
NOTES

- a) Si l'acheteur de ce véhicule jugeait que le montant déterminé par la SAAQ ne représente pas la véritable valeur du véhicule en raison d'une usure inhabituelle ou des dommages qu'il a subis, il pourrait alors demander une évaluation de la valeur d'un véhicule à un estimateur qui se qualifie aux fins de l'application de la *Loi sur la taxe de vente du Québec*. L'estimateur doit alors prendre en considération le montant qui a été déterminé par la SAAQ, tel que mentionné au paragraphe précédent et l'inscrire à l'endroit approprié du Formulaire (section G).
- b) Une évaluation ne sera généralement pas utile lorsqu'il n'existe aucun guide de référence parce que le véhicule faisant l'objet de la transaction est trop âgé pour y figurer, car, dans une telle situation, la TVQ payable sera calculée sur le montant de la transaction, hormis quelques cas particuliers comme, par exemple, s'il s'agit d'un véhicule de collection ou d'un véhicule haut de gamme.

(1) **ESTIMATEUR AUTORISÉ** : le détenteur d'un Certificat de qualification d'estimateur en dommages automobiles émis par le GAA qui est employé par un Centre d'estimation agréé par le GAA est autorisé, en vertu de l'article 55.0.3 de la *Loi sur la taxe de vente du Québec*, à rédiger, pour le compte de son employeur seulement, des évaluations de la valeur de véhicules aux fins du calcul de la taxe de vente du Québec (« TVQ »).

(2) **TITLE** : est appelé TITLE, un certificat d'immatriculation provenant de l'extérieur du Québec. En ce qui concerne le titre de propriété, aux États-Unis – à défaut du TITLE, une copie certifiée conforme à l'original par l'Agence des services frontaliers du Canada est requise.

PROCESSUS D'ESTIMATION À DISTANCE



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	✓	✓	✓