

Guide du reconstructeur

ÉDITION 2025



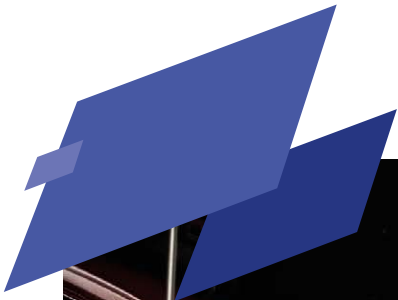


Table des matières

| | |
|--|-----------|
| Introduction | 4 |
| Exigences du Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers (RNSVR): | 5 |
| Développer ses compétences | 5 |
| Équipements | 5 |
| Sélectionner un véhicule à reconstruire | 6 |
| Dossier de reconstruction | 8 |
| Réception du véhicule | 8 |
| Préparer la reconstruction | 9 |
| Équipements | 9 |
| Démontage..... | 10 |
| Effectuer la reconstruction | 11 |
| Redressement | 11 |
| Remplacement de pièces et assemblage..... | 12 |
| Finition | 12 |
| Équipements de sécurité (sacs gonflables, ceintures, modules, etc.)..... | 13 |
| Réglage de la géométrie des roues (alignement) | 14 |
| Systèmes d'aide à la conduite (ADAS)..... | 14 |
| Expertise technique et obtention de la certification « reconstruit » | 15 |
| Aide-mémoire | 16 |
| Notes | 18 |

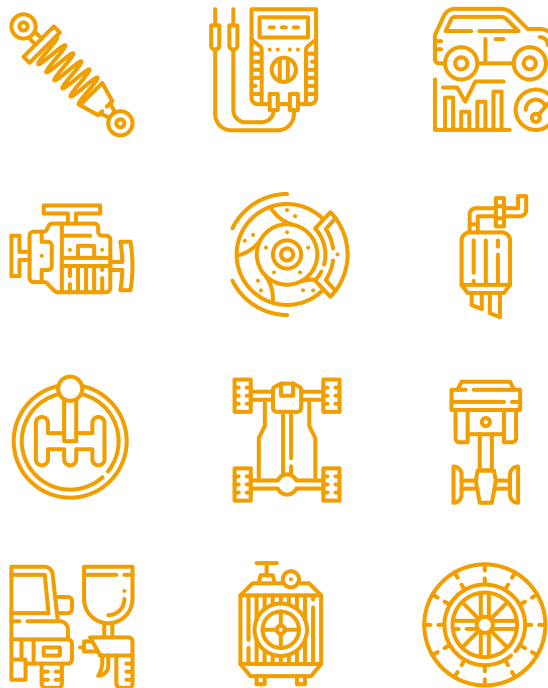
Introduction

Ce guide, conçu par la Société de l'assurance automobile du Québec (Société), a pour objectif d'accompagner le reconstruteur à chaque étape d'une reconstruction. Ainsi, il pourra reconstruire les véhicules de façon sécuritaire, tout en respectant la réglementation en vigueur. Le respect des procédures permettra également au reconstruteur de constituer un dossier de reconstruction comportant tous les éléments requis, ce qui facilitera l'expertise technique.

Exigences du Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers (RNSVR) :

- La réparation d'un véhicule routier accidenté doit permettre aux occupants de bénéficier d'une protection comparable à celle d'origine.
- Les pièces structurelles endommagées doivent être réparées et réassemblées de façon à ne pas changer les propriétés mécaniques et physiques des matériaux, conformément aux normes du fabricant.
- Les joints d'assemblage de la caisse doivent être localisés aux endroits déterminés par le fabricant dans les instructions de réparation du véhicule.
- Les joints d'assemblage doivent être accessibles et clairement visibles au moment où l'expertise technique est effectuée. Lorsque les joints sont à l'intérieur de la structure et qu'ils ne sont pas visibles pour l'expertise technique, des photos montrant le travail effectué doivent être fournies.

Considérant la complexité de fabrication des véhicules récents, les fabricants développent des méthodes de réparation spécifiques à chaque véhicule. Ils assurent ainsi une solidité équivalente à celle d'origine. Seule la méthode de réparation qui a été testée par le fabricant permettra de s'assurer que le véhicule offre le même niveau de sécurité si un nouvel accident se produisait. Pour y parvenir, un reconstruteur a tout intérêt à développer ses compétences, à posséder les équipements adéquats et à bien sélectionner les véhicules qu'il reconstruit.



Développer ses compétences

Les véhicules ont énormément évolué au cours des dernières années. Leur réparation est de plus en plus complexe et l'acquisition de connaissances en continu est nécessaire. Il est fortement recommandé de suivre des formations chaque année afin d'être à l'affût de l'évolution des techniques de réparation.

Équipements

Les bons équipements sont nécessaires pour réparer adéquatement les véhicules accidentés. Il faut prévoir investir plusieurs dizaines de milliers de dollars en équipements, notamment pour l'achat d'une soudeuse par point qui respecte les spécifications de soudure (temps, ampérage et force de serrage) des fabricants.



Sélectionner un véhicule à reconstruire

Les exigences liées à la reconstruction sont passablement différentes d'un manufacturier à un autre. Par exemple, certains fabricants permettent un type de soudure qui peut être interdit par d'autres, d'où l'importance de lire les instructions de réparation attentivement. De cette manière, le reconstruteur peut, par exemple, vérifier si l'étirement d'une pièce à froid est autorisé ou si la pièce au complet doit être remplacée étant donné que le manufacturier interdit de la réparer. Généralement, le manufacturier autorise la réparation et l'étirement de pièces en acier à plus faible résistance – le reconstruteur doit cependant toujours vérifier les instructions disponibles pour chacune des composantes. Chaque véhicule a des contraintes de réparation particulières et distinctes; il n'y a pas de recette universelle. Ces contraintes sont nécessaires pour certifier que le véhicule réparé est aussi sécuritaire qu'avant l'accident.

Lorsque le reconstruteur sélectionne un véhicule accidenté à reconstruire, il doit avoir accès à l'estimation des dommages. Cet élément est obligatoire au dossier de reconstruction et permet également d'avoir un aperçu de l'étendue des dommages et des travaux à effectuer.

Il est essentiel de considérer les méthodes de réparation exigées par le fabricant du véhicule convoité **avant** d'en faire l'achat. Si, par exemple, le reconstruteur songe à se procurer un véhicule pour lequel les instructions exigent un assemblage à l'aide d'une soudeuse par point, seul cet équipement pourra être utilisé pour réparer le véhicule. Si le reconstruteur ne possède pas ce type de soudeuse, il devra faire faire les réparations en sous-traitance par une entreprise qui possède cet équipement. Les coûts de réparation ne seront donc pas les mêmes.

Il existe actuellement trois types de situations par rapport à la disponibilité des instructions de réparation :

1. Les instructions de réparation du véhicule sont à la disposition du grand public

Le reconstruteur a accès aux instructions de réparation sur le site Web du fabricant ou via des sites de référence. Il est important de bien lire et de comprendre les instructions de réparation du fabricant. Les réparations devront être effectuées en respectant les exigences mentionnées dans les instructions, notamment en ce qui concerne l'emplacement des joints et les méthodes d'assemblage. Lors de l'expertise technique, les documents utilisés ainsi que les photos de tous les joints réparés devront être fournis.

2. Les instructions de réparation sont uniquement mises à la disposition d'un atelier certifié

Les réparations structurelles devront être effectuées dans un atelier certifié par le fabricant. Lors de l'expertise technique, la facture de l'atelier certifié, qui confirme que les réparations ont été effectuées conformément aux normes du fabricant, le détail des réparations effectuées ainsi que les photos de tous les joints réparés devront être fournis.

3. Les instructions de réparation n'existent pas (situation exceptionnelle)

Lorsqu'un fabricant ne diffuse aucune instruction de réparation pour un modèle en particulier, toute pièce structurelle endommagée doit être remplacée au complet et assemblée exactement comme elle l'était à l'origine. Lors de l'expertise technique, les photos de tous les joints réparés devront être fournies et les méthodes d'assemblage devront être précisées.

ATTENTION

Les instructions du fabricant doivent être respectées en tout temps. Une réparation ne respectant pas les exigences du fabricant sera refusée et le véhicule concerné demeurera avec le statut de véhicule gravement accidenté (VGA).

Dossier de reconstruction

Afin de faciliter l'analyse du dossier de reconstruction, le reconstruteur doit fournir le plus d'informations possible concernant les réparations effectuées sur le véhicule. Il peut donc être nécessaire de prendre une grande quantité de photos afin de permettre au mandataire de bien comprendre chacune des étapes de la reconstruction et de comparer les réparations avec les instructions du fabricant. Ainsi, le mandataire pourra avoir la certitude que les réparations effectuées sont conformes.

EN RÉSUMÉ



À cette étape, le reconstruteur doit imprimer le formulaire (format 8 ½ x 14 pouces) [Demande de certification de véhicule reconstruit](#) (DCVR) à partir du site Web de la Société. L'impression permet de disposer de la version la plus récente. Les versions antérieures du formulaire ne seront pas acceptées lors de l'expertise technique.

Le reconstruteur doit également lire attentivement l'ensemble des directives sur le formulaire DCVR. Il doit commencer à le remplir en identifiant le propriétaire et le reconstruteur, et en y inscrivant l'information sur le véhicule et l'assureur. Il doit rassembler et conserver tous les éléments pour lesquels des preuves sont demandées. Ces preuves seront exigées lors de l'expertise technique.

Réception du véhicule

Dès la réception du véhicule, le reconstruteur doit prendre des photos **avant** de commencer la réparation. Ces photos, **et toutes celles qu'il prendra pour constituer le dossier**, doivent être en couleur et montrer une feuille sur laquelle la date et les huit derniers caractères du numéro d'identification (NIV) sont écrits à la main et lisibles. Le reconstruteur doit également s'assurer que l'éclairage et l'angle de la photo permettent de voir l'étendue des dommages. Il est important de porter une attention particulière aux véhicules de couleur foncée, qui demandent plus d'éclairage.

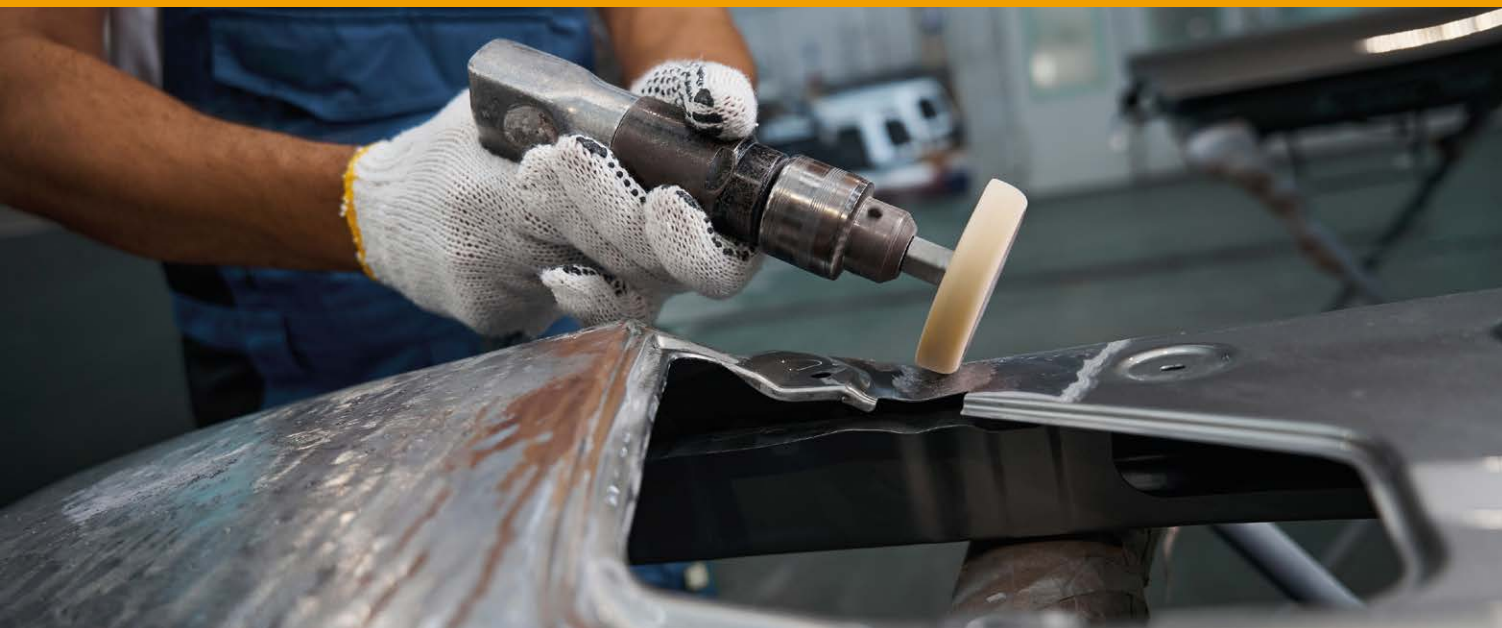
Exemple d'une photo identifiée adéquatement :



EN RÉSUMÉ

À cette étape, le reconstruteur doit :

- prendre des photos identifiées adéquatement et illustrant clairement les quatre côtés du véhicule ;
- prendre des photos — toujours identifiées adéquatement — plus précises des zones endommagées ;
- s'assurer que la feuille comportant la date et le NIV ne cache pas une zone possiblement endommagée du véhicule.



Préparer la reconstruction

Le reconstruteur doit prendre connaissance de l'ensemble des réparations mentionnées dans l'estimation des dommages et ensuite comparer ces indications avec les dommages réels sur le véhicule.

Il doit se procurer les instructions de réparation du fabricant les plus récentes pour tous les éléments à réparer, les lire et s'assurer de bien les comprendre avant de commencer les travaux.

À NOTER

Les fabricants utilisent des aciers de plus en plus résistants pour fabriquer les véhicules. Par conséquent, il arrive de plus en plus souvent que les fabricants interdisent le redressement sur certaines pièces, voire sur l'ensemble du véhicule. À ce moment, les pièces doivent être remplacées, même s'il semble possible pour le reconstruteur de les réparer.

Équipements

Le reconstruteur doit s'assurer d'avoir tous les équipements requis afin de pouvoir réparer et assembler les éléments du véhicule conformément aux instructions du fabricant. Voici quelques équipements qui pourraient être nécessaires :

- banc de redressement avec attaches conçues pour le modèle du véhicule réparé ;
- soudeuse par point de type *inverter* ;
- soudeuse MIG/MAG pulsée pour le brasage et pour l'aluminium ;
- fil MIG/MAG pour acier à haute résistance ;
- riveteuse pour rivets autoperçants ;
- outil spécialisé pour le retrait des anciens rivets ;
- applicateur pour colle à deux composants ;
- pulvérisateur pour produit antirouille (appliquer après expertise seulement) ;
- éléments d'assemblage prévus par le fabricant (rivets, boulons, plaque, renfort, etc.).

Démontage

Le reconstruteur doit ensuite commencer le démontage du véhicule afin d'avoir accès à la structure.

S'il constate, lors de ce démontage, que des pièces énumérées dans l'estimation des dommages **ne sont pas endommagées**, le reconstruteur doit prendre suffisamment de photos pour être en mesure de démontrer leur état lors de l'expertise technique. Il devra aussi inscrire dans la case appropriée du formulaire DCVR la mention « tel quel », indiquant qu'aucune réparation n'a été effectuée.

Si, dans l'estimation des dommages, des éléments identifiés comme étant « à remplacer » **peuvent être réparés**, et ce, en respectant les instructions du fabricant, le reconstruteur doit prendre suffisamment de photos pour être en mesure de le démontrer lors de l'expertise technique. Il devra aussi inscrire dans la case appropriée du formulaire DCVR la mention « réparé ».

ATTENTION

Bien qu'une pièce en acier à haute résistance puisse parfois paraître réparable, la plupart des fabricants n'en autorisent le redressement que lorsqu'elle ne présente qu'une légère courbure alors que d'autres interdisent toute réparation. Une pièce présentant un pli franc ne doit jamais être redressée.

Lorsque le reconstruteur constate des dommages supplémentaires ou non visibles avant le démontage, il doit prendre suffisamment de photos pour être en mesure de démontrer l'étendue des dommages et les techniques de réparation utilisées lors de l'expertise technique.

Le reconstruteur est responsable de fournir suffisamment de preuves pour que le mandataire puisse prendre une décision éclairée. Le mandataire refusera tout véhicule qui n'a pas été réparé conformément aux instructions du fabricant ou pour lequel il n'est pas en mesure de s'assurer du respect des normes du fabricant.

Une fois le démontage effectué, le reconstruteur doit prendre des photos bien identifiées afin de démontrer l'état et l'étendue des dommages non visibles avant le démontage. Ensuite, le reconstruteur doit commander les pièces nécessaires à la réparation. Pour chacune des pièces majeures mentionnées dans le formulaire DCVR, il devra remplir les cases appropriées et conserver les factures originales de celles-ci. Ces factures devront être présentées lors de l'expertise technique.

EN RÉSUMÉ

À cette étape, le reconstruteur doit :

- comparer l'estimation des dommages avec les dommages réels du véhicule ;
- se procurer les instructions de réparation pertinentes à la réparation du véhicule et bien les comprendre ;
- s'assurer d'avoir en main les équipements nécessaires à une reconstruction conforme ;
- commencer le démontage et s'assurer de prendre des photos — identifiées adéquatement — bien précises des endroits endommagés ;
- savoir qu'une pièce réparée, mais qui comporte toujours des dommages, sera refusée au moment de l'expertise technique.

Effectuer la reconstruction

Redressement

Certains fabricants exigent des systèmes de fixation au banc de redressement spécifiques à chaque modèle. D'autres fabricants interdisent complètement le redressement sur leurs véhicules. Chaque cas est particulier et le reconstruteur doit faire les vérifications appropriées selon les instructions de réparation.

Lorsque le redressement est autorisé par le fabricant, le reconstruteur peut alors installer le véhicule sur le banc de redressement et le fixer selon les recommandations. Il doit ensuite mesurer les déformations présentes en les comparant avec les chartes de mesures. Le reconstruteur peut alors effectuer le redressement, conformément aux exigences du fabricant, et corriger les déformations tout en s'assurant d'obtenir des mesures à l'intérieur des tolérances du fabricant.

À cette étape également, des photos des travaux effectués sur le banc de redressement doivent être prises afin de démontrer que le véhicule a été redressé adéquatement.

EN RÉSUMÉ

À cette étape, le reconstruteur doit :

- s'assurer que le véhicule peut être redressé selon les normes du fabricant ;
- utiliser le bon équipement pour redresser le véhicule ;
- prendre des photos identifiées adéquatement lors du redressement si celui-ci est permis et a été nécessaire.



Remplacement de pièces et assemblage

Si des pièces n'ont pas pu être redressées conformément aux instructions du fabricant, elles doivent être remplacées.

Le reconstruteur doit s'assurer à ce moment d'utiliser la technique d'assemblage recommandée par le fabricant. Les joints d'assemblage doivent être localisés aux endroits déterminés par le fabricant, selon les quantités prévues, et doivent être assemblés de la façon appropriée (soudure, rivets, colle, etc.).

Le reconstruteur devra prendre des photos identifiées adéquatement à chaque étape du remplacement des pièces afin que le mandataire puisse constater que cette étape a été effectuée conformément aux instructions.

Finition

Le reconstruteur doit terminer la pose de pièces boulonnées et appliquer la peinture. Aucun enduit caoutchouté ou antirouille ne peut être appliqué **avant** l'expertise technique afin de ne pas nuire au travail du mandataire. Dans une telle situation, le mandataire exigera que le véhicule soit nettoyé. Lorsque l'expertise aura été complétée, l'antirouille devra être appliqué conformément aux instructions du fabricant.

EN RÉSUMÉ

À cette étape, le reconstruteur doit :

- assembler le véhicule et le peindre;
- appliquer l'enduit caoutchouté et l'antirouille **uniquement lorsque l'expertise technique aura été complétée.**

EN RÉSUMÉ

À cette étape, le reconstruteur doit :

- remplacer les pièces qui ne peuvent pas être réparées;
- prendre des photos — identifiées adéquatement — des réparations;
- réassembler les pièces en suivant les instructions du manufacturier;
- fournir les informations quant aux travaux d'assemblage :
 - attestation de soudure — une attestation par type de soudure (consultez le [Bulletin n° 12 : Réparations et modifications des structures de véhicules](#)),
 - factures d'achats et photos des éléments permettant l'assemblage (rivets, vis, etc.),
 - factures d'achats et photos des produits permettant l'assemblage (colle, apprêt, etc.);
- prendre des photos des travaux.



Équipements de sécurité (sacs gonflables, ceintures, modules, etc.)

Tous les équipements de sécurité doivent être remplacés selon les instructions du fabricant. Dans la plupart des cas, les éléments suivants devraient aussi être remplacés afin de respecter les exigences :

- le capteur dans la zone de l'accident ;
- le contacteur annulaire tournant (*clockspring*) lorsque le sac conducteur a été déployé ;
- les deux parties de la ceinture de sécurité qui se trouvait sur un siège occupé lors d'un impact où un sac gonflable ou un prétendeur s'est déclenché.

Actuellement, le mandataire vérifie uniquement le remplacement des sacs gonflables, des ceintures munies de prétendeurs et du module de contrôle, bien que le manufacturier puisse avoir des exigences supplémentaires.

Des sacs gonflables recyclés, provenant du programme de recyclage reconnu par la Société, peuvent être utilisés. Actuellement, les sacs gonflables du côté conducteur et du côté passager ainsi que ceux des sièges peuvent être recyclés grâce à ce programme.

Les autres sacs gonflables doivent être neufs, comme le prévoit la réglementation.

Pour le module de contrôle, trois possibilités s'offrent au reconstruteur :

- le remplacer par un neuf ;
- faire reprogrammer par le concessionnaire le module original du véhicule, lorsque le fabricant autorise d'effacer les codes générés par le déploiement (attention : le simple balayage des codes d'erreur du module n'est pas une reprogrammation) ;
- faire reprogrammer le module original du véhicule par une entreprise reconnue par la Société.

Le reconstruteur doit non seulement remplir les cases appropriées du formulaire DCVR concernant les sacs gonflables et les prétendeurs, mais aussi inclure leurs numéros de série ou les NIV de provenance lorsque ceux-ci sont usagés. Les factures de ces éléments devront être présentées lors de l'expertise technique.

EN RÉSUMÉ

À cette étape, le reconstruteur doit :

- remplir les cases prévues du formulaire DCVR ;
- prendre des photos des identifiants figurant sur les sacs gonflables et les prétendeurs ;
- remplacer les équipements du véhicule.

Réglage de la géométrie des roues (alignement)

Une attestation du réglage de la géométrie des roues doit être incluse dans le dossier de reconstruction. Celle-ci doit inclure le rapport du banc de réglage (d'alignement). Ce rapport doit démontrer que la géométrie des roues est conforme aux normes du fabricant. Il doit être daté et contenir le nom et la signature du mécanicien ou de la mécanicienne ayant effectué le réglage de la géométrie des roues. De plus, il doit comporter les informations suivantes :

- l'année ;
- la marque ;
- le modèle du véhicule ;
- le NIV ;
- les normes du fabricant ;
- les résultats du réglage du parallélisme des roues.

Ces informations ne doivent pas être manuscrites, à l'exception de la signature.

Les résultats du réglage du parallélisme des roues doivent être à l'intérieur des normes du fabricant pour toutes les mesures, sinon, le rapport sera refusé.

EN RÉSUMÉ

À cette étape, le reconstruteur doit :

- fournir un rapport démontrant que le réglage du parallélisme des roues est conforme.

Systèmes d'aide à la conduite (ADAS)

Lorsque le véhicule est muni de systèmes d'aide à la conduite et que les dommages subis ou les réparations effectuées peuvent les avoir affectés, un recalibrage doit être fait. Deux documents sont alors requis dans le dossier de reconstruction :

1. Le rapport de l'outil de diagnostic, qui doit démontrer que les systèmes d'aide à la conduite du véhicule ont été recalibrés avec succès et qui doit comporter les informations suivantes :
 - la date et l'heure du recalibrage ;
 - l'année, la marque, le modèle, le numéro de série et le kilométrage du véhicule recalibré ;
 - la liste des systèmes dont est équipé le véhicule et de ceux qui ont été recalibrés ;
 - les résultats du recalibrage.
2. La facture du recalibrage, qui doit indiquer :
 - le nom et l'adresse de l'atelier ayant effectué le recalibrage ;
 - l'année, la marque, le modèle et le numéro de série du véhicule sur lequel les travaux ont été effectués ;
 - la nature des travaux réalisés ;
 - la date à laquelle les travaux ont été réalisés ;
 - la signature du technicien ou de la technicienne ayant effectué le recalibrage.

Tous les systèmes électroniques du véhicule doivent être fonctionnels et ne présenter aucun code d'erreur lors d'un balayage (*scan*) complet. Même si aucun témoin lumineux n'est allumé sur le tableau de bord, cela ne veut pas dire que tous les systèmes sont fonctionnels et ne comportent pas d'erreur.

Exemples de situations requérant un recalibrage :

- Démontage d'un capteur pour remplacer une autre pièce
- Remplacement du capteur
- Redressement de la structure dans la zone du capteur
- Remplacement du pare-brise

Référez-vous aux instructions du fabricant afin de connaître toutes les situations pour lesquelles un recalibrage est requis.

Lorsque le véhicule nécessite un recalibrage dynamique sur la route, vous devez vous procurer un certificat d'immatriculation temporaire de 12 heures en vous rendant dans un point de service.

ATTENTION

Un calibrage inadéquat du système d'aide à la conduite affectera le comportement du véhicule et sa sécurité d'utilisation.

EN RÉSUMÉ

À cette étape, le reconstruteur **devrait** :

- effectuer un balayage du véhicule et un recalibrage des systèmes d'aide à la conduite ;
- obtenir le rapport de l'outil de diagnostic et la facture du recalibrage.

Expertise technique et obtention de la certification « reconstruit »

Une fois toutes ces étapes réalisées, le reconstruteur peut prendre rendez-vous pour l'expertise technique chez un mandataire en vérification de véhicules routiers offrant ce service.

Avant le rendez-vous, le reconstruteur doit s'assurer d'avoir tous les éléments requis au dossier de reconstruction et d'avoir rempli le formulaire DCVR.



Guide du reconstructeur



Aide-mémoire*

Cet aide-mémoire a pour objectif de permettre au reconstructeur de s'assurer qu'il a suivi chacune des étapes de la reconstruction. Ainsi, il pourra reconstruire les véhicules de façon sécuritaire, tout en respectant la réglementation en vigueur. Le respect des procédures permettra également au reconstructeur de constituer un dossier de reconstruction comportant tous les éléments requis, ce qui facilitera l'expertise technique et accélérera le traitement du dossier.

IDENTIFICATION DU VÉHICULE RECONSTRUIT

| | | |
|-------------------------------|--------|-------|
| Marque | Modèle | Année |
| | | |
| Numéro d'identification (NIV) | | |
| | | |

PRÉPARATION

● Sélection du véhicule à reconstruire

- J'analyse attentivement la disponibilité des instructions de réparation du véhicule que je convoite et je prépare la reconstruction en conséquence.
- Je vérifie que les pièces nécessaires à la reconstruction du véhicule sont disponibles.

RECONSTRUCTION

● Réception du véhicule

- Je prends des **photos** des 4 côtés du véhicule.
- Je prends des **photos** plus précises de tous les éléments endommagés du véhicule et de tout autre élément nécessitant des précisions pour l'analyse du dossier.

● Préparation de la reconstruction

- Je me procure les instructions de réparation nécessaires à la réparation.
- J'imprime le formulaire (format 8 ½ x 14 pouces) [Demande de certification d'un véhicule reconstruit](#) (DCVR), le lis attentivement et en comprends l'ensemble des directives et exigences y figurant.
- Je m'assure de rassembler et de conserver tous les éléments pour lesquels des preuves sont demandées pour constituer le dossier de reconstruction.

● Équipement

- Je possède le bon équipement pour réparer adéquatement le véhicule.

PHOTOS:



Les photos doivent toutes comporter la date et les 8 derniers caractères du NIV du véhicule. Pour ce faire, une feuille où il est possible de lire ces informations, manuscrites, doit être bien visible près de la partie photographiée (voir l'exemple d'une photo conforme à la page 8 du *Guide du reconstructeur*).

● Démontage

- Je démonte le véhicule en prenant des **photos** de **tous** les éléments endommagés sur le véhicule afin d'être en mesure de démontrer l'étendue des dommages lors de l'expertise technique.

● Reconstruction

- Je répare le véhicule en suivant les instructions de réparation du fabricant à la lettre.
- Je comprends que je suis responsable de fournir suffisamment de preuves pour que le mandataire puisse rendre une décision éclairée, sans quoi la réparation pourrait être refusée.

● Redressement

- Je m'assure que les instructions de réparation permettent de redresser le véhicule.
- J'utilise la bonne technique et le bon équipement pour redresser le véhicule, lorsque permis.

● Remplacement des pièces

- J'utilise la technique d'assemblage exigée par le fabricant lors du remplacement d'une pièce.
- Je m'assure que les joints d'assemblage sont localisés aux endroits déterminés par le fabricant, selon les quantités prévues, et assemblés de la façon appropriée (soudure, rivets, colle, etc.).
- Je produis l'attestation de soudure pour chacun des joints soudés.

● Finition

- Je m'assure que **tous** les joints accessibles n'ont pas été recouverts d'enduit caoutchouté ni d'antirouille avant l'expertise technique – l'application de ces produits **doit** avoir lieu après l'expertise.
- Je prends des **photos** permettant de bien démontrer les joints **avant** de terminer la finition d'un joint caché.

● Équipements de sécurité

- Je remplace tous les équipements de sécurité comme l'a indiqué le fabricant.
- Je note et prends en photo les identifiants figurant sur les sacs gonflables et prétendeurs nécessitant un remplacement.
- J'ai en mains toutes les factures des équipements de sécurité remplacés.

● Alignement

- Je fais aligner le véhicule selon les spécifications du fabricant, en m'assurant que les informations exigées par la Société se trouvent sur le rapport d'alignement.

● Systèmes d'aide à la conduite (ADAS)

- Je fais recalibrer les systèmes d'aide à la conduite de manière conforme en m'assurant d'avoir le rapport de l'outil de diagnostic **et** la facture du recalibrage comportant toutes les informations exigées par la Société.

EXPERTISE

● Expertise technique et obtention de la certification « reconstruit »

- Je révise attentivement la liste de **tous** les documents nécessaires pour l'expertise technique et m'assure que la reconstruction a été effectuée en suivant les exigences du fabricant.

* Document disponible à saaq.gouv.qc.ca/reconstructeur



**Société de l'assurance
automobile**

Québec 

Avec vous,
au cœur de votre sécurité