



Nouvelle grille de calcul pour les dégâts de grêle

Avant-propos

Les experts de l'UPEX ont réalisé qu'il existait de grandes disparités dans le mode de calcul des dégâts de grêle par les spécialistes, belges ou étrangers, tant au niveau de la mesure des impacts qu'en ce qui concerne le temps demandé par rapport à l'importance, le nombre et la localisation de ceux-ci, ainsi que les techniques à mettre en œuvre.

Nos confrères néerlandais du NIVRE avaient entretemps sollicité l'autorisation d'utiliser la grille que nous avons redéfinie après la calamité de juin 2014 et ils sont arrivés à la même conclusion : le marché ayant évolué, il fallait réactualiser cette grille et nous avons donc travaillé de concert.

Cette commission mixte a dès lors entamé une large enquête auprès des acteurs majeurs du marché et une constante nous est apparue, celle qui consiste à prendre en considération la totalité de la déformation d'un impact, zone élastique incluse, comme le fait désormais également les scanners, et non plus comme auparavant uniquement la mesure du centre de l'impact, ce qui aboutissait à une certaine subjectivité et partant, à des discussions laborieuses et même des litiges.

La nouvelle grille que nous vous présentons se base donc également sur la mesure de l'entière zone déformée par le grêlon et c'est donc une nouveauté. Dans un souci de simplification, elle ne propose plus que deux diamètres d'impacts, de 0 à 25 mm d'une part et au-delà de 25 jusqu'à 50 mm d'autre part. Au-delà de 50 mm, ce qui est très rare sous nos latitudes, les cas deviennent tellement particuliers qu'il convient d'évaluer des temps dans leur globalité ou de procéder à une réparation en régie.

De notre consultation il est également ressorti qu'il n'était pas justifié de faire une distinction entre les impacts sur des éléments de carrosserie verticaux et horizontaux parce qu'il n'y a en pratique pas de différence dans la difficulté à les remettre en forme.

Toutes les grilles que nous avons pu analyser présentaient des temps dégressifs par rapport au nombre d'impacts sur une même zone. En effet, ce sont les premiers impacts qui coûtent chers, puisqu'ils comprennent le temps nécessaire à positionner les lampes et l'appareillage dans ladite zone. Nous avons alors relevé l'aberration suivante : pour un véhicule donné nous obtenions des résultats différents suivant qu'il avait trois ou cinq portes, alors que le travail était le même. Nous avons donc conclu que le flanc d'une voiture pouvait être considéré comme une seule zone.

Nous avons isolé le toit des deux autres zones horizontales, à savoir le capot moteur et le couvercle de malle, car ces derniers nécessitent la plupart du temps une dépose et un travail sur tréteaux. Le capot moteur est en outre, sur certains modèles, parfois suffisamment bon marché pour qu'on le remplace.

Enfin, les brancards ont également été considérés séparément puisqu'ils requièrent très souvent de faire appel à une technique de collage.

Nous avons maintenu le supplément nécessaire à l'utilisation de cette technique et ainsi que celui nécessaire à travailler l'aluminium.

Une fois que toutes ces précisions ont été définies, des tests en grandeur nature ont été effectués avec succès des deux côtés de la frontière.

Cette nouvelle grille est donc une méthode de calcul proposée par l'UPEX à l'intention de ses membres et de tous ceux qui voudraient l'utiliser.

Retenons cependant qu'il peut exister des accords cadre entre parties précisant une autre méthode d'évaluation et qu'il convient donc de rester attentifs au souhait des donneurs d'ordre.





Nombre	<=25mm	>25mm<50mm
1	5	2
2	6	3
3	7	3
4	7	5
5	8	5
6	9	6
7	10	6
8	10	8
9	11	8
10	12	9
13	13	10
16	14	11
19	15	12
22	16	13
25	17	13
28	18	14
31	19	14
34	19	16
37	20	16
40	21	17
45	22	18
50	23	20
55	25	20
60	26	22
65	27	23
70	28	25
75	30	25
80	31	27
85	32	28
90	33	30
95	35	30
100	36	32
110	38	35
120	41	37
130	43	40
140	46	42
150	48	45
160	51	47
170	53	50
180	56	52
190	58	55
200	61	57

Nombre	<=25mm	>25mm<50mm
210	63	60
220	66	62
230	68	65
240	71	67
260	75	73
280	77	76
300	79	79
320	81	82
340	83	85
360	85	88
380	87	91
400	89	94
420	91	97
440	93	100
460	95	103
480	97	106
500	99	109

7 zones : flanc gauche
flanc droit
capot moteur
couverture de coffre / hayon
toit
brancard gauche
brancard droit

mesure : zone élastique comprise

Compter par zone le total du nombre d'impacts et relever le nombre d'UT dans la 1^{ère} colonne.

Compter ensuite le nombre d'impacts qui ont un diamètre supérieur à 25 mm et relever le nombre d'UT correspondant dans la 2^{ème} colonne.

Additionner les deux résultats.

Ajouter les suppléments éventuels suivants :

- si un élément en aluminium dans une zone : +25% pour la zone
- si colle utilisée dans une zone : + 15% pour la zone

Préparation, démontage, traitement, finition :
à déterminer au cas par cas lors de l'expertise





Utilisation de la grille de calcul pour les dégâts de grêle

Au moment de l'expertise, le véhicule doit être propre et sec et doit se trouver à l'intérieur, à un endroit bien éclairé.

Cette grille n'est valable que pour le débosselage sans peinture. Le coût des démontages éventuels et autres suppléments ne sont pas compris et sont à définir avec l'expert au cas par cas.

Le résultat DSP doit toujours être comparé au coût d'une réparation traditionnelle.

Dans le cas d'un véhicule fortement endommagé et compte tenu des obligations contractuelles, il se peut qu'une étude comparative doit être envisagée, sachant que les véhicules grêlés gardent souvent une certaine valeur.

Comment utiliser la grille:

On mesure la déformation totale d'un impact, zone élastique comprise.

Le véhicule est divisé en 7 zones :

Capot, toit, couvercle de coffre, brancard gauche, brancard droit, flanc gauche, flanc droit

La frontière entre l'aile arrière et le brancard est la ligne horizontale imaginaire située dans le prolongement du rétroviseur.

Lorsqu'un élément d'une zone est en aluminium, il convient d'ajouter 25% aux UT obtenus pour cette zone. Lorsqu'il faut utiliser la technique de collage dans une zone, il convient d'ajouter 15% aux UT obtenus pour cette zone.

Le nombre d'UT obtenu pour un toit est plafonné à 130 UT. Au-delà, il convient d'envisager une autre technique de réparation (push-to-paint par exemple)

En cas de déformations d'un diamètre supérieur à 50 mm on peut opter pour une réparation en régie avec le suivi qui s'impose.

Par zone il convient de compter le nombre **total** d'impacts :

1. Pour ce total, relever le temps (exprimé en UT, 1 heure = 10 UT) prévu par la Grille UPEX dans la colonne du diamètre de 0 à 25 mm
2. Le cas échéant, compter ensuite dans la même zone uniquement le nombre d'impacts dont le diamètre est supérieur à 25 mm; relever dans la grille (deuxième colonne) les UT supplémentaires correspondant au nombre d'impacts supérieurs à 25 mm.

Remarque importante : si le nombre exact n'est pas repris dans la grille, prendre en considération le nombre le plus proche au nombre relevé. Exemple: pour 15 impacts dans une zone, nombre qui n'est pas repris dans la grille, il faut retenir les UT prévues pour 16 impacts (16 est le nombre le plus proche de 15)

3. Faire le total des temps obtenus en 1 et en 2
4. Ajouter si nécessaire à ce résultat 25% ou 15% selon qu'un ou plusieurs éléments de la zone sont en aluminium ou nécessitent une technique de collage.
5. Convertir le résultat en euros compte tenu du taux horaire (1 heure = 10 UT)
6. Recommencer les points 1 à 5 pour les autres zones





Exemple 1 :

Sur le toit on dénombre **25** impacts de moins de 25mm et **23** impacts de plus de 25 mm, soit un total de **48** impacts.

La première colonne (< 25 mm) donne 23 UT pour **48** impacts (le nombre le plus proche dans la grille étant 50).

La seconde colonne donne un **supplément** de 13 UT pour les **23** impacts de plus de 25 mm (le nombre le plus proche dans la grille étant 22)

Total : $23 + 13 = 36$ UT

Exemple 2 :

Sur le toit on dénombre **75** impacts de moins de 25mm.

Sur l'aile avant gauche, qui est en aluminium, on dénombre **3** impacts de < 25mm, sur la porte avant gauche **8** impacts de <25 mm, sur la porte arrière gauche **7** impacts de < 25 mm ainsi que **3** impacts de > 25 mm et sur l'aile arrière gauche **15** impacts de < 25 mm.

Pour la zone du toit : 75 impacts dans la première colonne qui donnent 30 UT.

Pour la zone du flanc gauche : $3 + 8 + 7 + 3 + 15 = 36$ impacts qui donnent 20 UT dans la première colonne (37 est le nombre le plus proche) et un **supplément** de 3 UT dans la seconde colonne pour les 3 impacts de > 25 mm. Le total est donc de $20 + 3 = 23$ UT, auquel s'ajoutent 25% car il y a un élément en aluminium dans la zone. Le total final pour cette zone est donc de 28,75 UT, arrondi à 29 UT.

Total réparation : $30 + 29 = 59$ UT

UPEX – NIVRE version 01/2021

