

Remboursement des frais d'utilisation en service commandé d'un véhicule particulier

Une étude préparée exclusivement pour

**Le Conseil national mixte de la
fonction publique du Canada**

par les Services de consultation et d'information de PHH

Janvier 1999

Rapport final

Table des matières

Résumé	1
Méthodologie et recommandations	1
Introduction	2
Évaluation de la politique actuelle.....	3
Hypothèses	4
Méthodologie.....	5
Frais courants	6
Essence.....	6
Graissage, changement de filtre et vidange d'huile	6
Pneus	7
Entretien	7
Frais permanents	7
Dépréciation	7
Taxe de vente.....	8
Financement.....	8
Assurance	9
Droits d'immatriculation et de permis	9
Frais divers	9
Considérations territoriales	9
Évaluation	9
Enquête comparative	11
Méthode de l'enquête	11
Organisations sondées	11
Constatations sommaires	12
Méthodologie.....	12
Taux.....	12
Politique.....	12
Résumé	13
Détermination des composantes du coût	14
Hypothèses.....	14
Sélection du véhicule	14
Période de propriété.....	15
Utilisation du véhicule.....	16
Méthodologie	16
Analyse des frais courants	17
Essence.....	17
Vidanges d'huile	18
Pneus	18
Entretien Maintenance	18
Analyse des frais permanents	19
Dépréciation	19
Taxe de vente.....	20
Financement.....	20
Assurance	20

Droits d'immatriculation et de permis	21
Frais divers	22
Conclusions sommaires.....	22
Recommandations de principe	23
Recommandation relative à la catégorie de produit	23
Période de propriété	24
Variation géographique	24
Recommandation de premier choix	25
Recommandation subsidiaire	26
Sujets connexes et considérations	27
Accidents	27
Location par rapport au remboursement	27
Facteurs quantitatifs	27
Facteurs qualitatifs	27
État des frais et traitement des paiements.....	28
Autres considérations	28
Véhicules d'occasion.....	29
Autres marques et catégories	29

Résumé

PHH est heureuse de présenter la présente étude pour le compte du Conseil national mixte de la fonction publique du Canada.

Cette étude a pour objectif d'accomplir trois tâches principales :

- Évaluer la politique actuelle du CNM en matière de remboursement des frais d'utilisation en service commandé;
- Faire enquête auprès de sociétés en vue de relever les méthodes communes de remboursement des frais d'utilisation en service commandé;
- Formuler une recommandation sur le remboursement de base pour utilisation par les organisations membres du CNM.

Le rapport qui suit contient des recommandations qui tiennent compte de ces objectifs, ainsi que des propositions visant à régler certaines questions soulevées dans notre analyse des conditions actuelles.

Méthodologie et recommandations

Nous recommandons au Conseil national mixte d'adopter une politique de remboursement qui prend en considération la nature fixe et variable des frais que doivent assumer les particuliers qui sont propriétaires d'un véhicule à moteur et qui utilisent celui-ci. Nous proposons une politique assortie d'un volet fixe, suivant lequel chaque jour d'utilisation du véhicule personnel en service commandé est remboursé au conducteur, et d'un volet variable, qui permet le remboursement des frais pour chaque kilomètre parcouru.

La politique recommandée repose sur les frais liés à trois catégories de véhicules : les voitures compactes et de série intermédiaire et les mini-fourgonnettes. Les frais sont établis en fonction d'une distance de déplacement annuelle hypothétique de 20 000 kilomètres et de périodes de propriété de quatre ans et de cinq ans. La dépréciation, les taxes, le financement, l'assurance, les permis et l'immatriculation, et autres éléments divers, figurent au nombre des frais fixes. Au titre des frais variables, on trouve l'essence, les vidanges d'huile, les pneus et l'entretien. Il est tenu compte également des écarts de coûts appartenant à certaines catégories entre les provinces, y compris des rajustements du coût de fonctionnement au titre des conditions météorologiques plus difficiles avec lesquelles il faut composer dans les territoires. Par conséquent, les taux de remboursement recommandés expriment les moyennes de ces facteurs dans chaque province.

En moyenne, les taux que nous recommandons sont 14,45 \$ par jour plus 11,5 cents le kilomètre. Il faut admettre qu'il s'agit là d'une dérogation à la politique habituelle, qui consiste simplement à accorder un montant d'argent pour chaque kilomètre parcouru; c'est pourquoi nous avons dressé, pour chaque province, une grille de remboursement qui tient compte des conclusions que nous avons tirées sur les frais de fonctionnement dans le présent rapport. En moyenne, ce taux est 38 cents le kilomètre.

La première section du rapport renferme une évaluation de la politique actuelle et de son mode de calcul – ainsi que l'on peut l'inférer du document intitulé « Évaluation de l'indemnité par kilomètre du gouvernement », préparé par la direction des véhicules et des produits pétroliers en février 1995 pour le Secrétariat du Conseil du Trésor. Nous croyons comprendre que la politique actuelle du Conseil national mixte repose sur ce rapport.

Notre principale conclusion dans notre évaluation est que les niveaux de remboursement progressifs utilisés dans la politique actuelle ne reflètent pas les frais de fonctionnement réels en ce qui concerne les plus importantes catégories de coûts que sont les frais de dépréciation et d'entretien. Ils sont fondés sur une hypothèse trop prudente de la distance parcourue annuellement et sur une hypothèse qui suppose un remplacement trop rapide des véhicules. Bien que les catégories de coûts soient correctement identifiées et classifiées et, dans la plupart des cas, correctement évaluées, nous suggérons, dans notre section explicative des frais, ce que nous estimons être des méthodes mieux adaptées à ces questions.

Dans le cadre du présent rapport, nous avons fait enquête auprès de quatre organisations sur la nature et les détails de leur propre politique de remboursement des frais d'utilisation en service commandé. Les membres de ces organisations canadiennes sont, à notre avis, semblables à ceux qui forment le Conseil national mixte. Bien que nos conclusions n'aient pas servi de fondement à la méthodologie privilégiée pour établir les frais de fonctionnement, elles offrent des points de référence provinciaux aux fins des politiques et des taux de remboursement (30 à 38 cents le kilomètre) actuels. Ces conclusions sont présentées dans le chapitre portant sur l'étude comparative.

Enfin, nous analysons également dans une certaine mesure des questions se rapportant au remboursement des frais d'utilisation en service commandé, et les facteurs en cause qui sont peut-être parfois laissés de côté. Ces questions sont discutées dans le dernier chapitre, intitulé « Sujets connexes et considérations ».

Introduction

Notre étude fait l'évaluation en trois étapes du remboursement pour utilisation d'un véhicule particulier pour le Conseil national mixte :

- Évaluation de la politique actuelle comprenant l'examen de la politique actuelle de remboursement du CNM et une analyse de la méthodologie privilégiée.
- Étude comparative par laquelle nous tentons de relever les méthodologies communes pour le remboursement des frais en service commandé en application dans d'autres organisations canadiennes semblables à celles qui sont membres du CNM.
- Recommandation et conclusions, fondées sur notre examen de la méthodologie, les résultats de notre enquête et la pratique actuelle de détermination des frais de fonctionnement d'un véhicule.

À chaque étape, nous avons utilisé des renseignements fournis par le Conseil national mixte, d'autres organisations de l'extérieur, ainsi que les données internes de PHH, ses connaissances spécialisées et ses procédures.

Évaluation de la politique actuelle

La politique de remboursement actuelle qu'utilise les organisations membres du CNM est jointe à l'annexe B du bulletin du Conseil national mixte no193, avril 1998. (Les taux du CNM) Les taux de remboursement au kilomètre de la présente politique s'appliquent au déplacement dans les différentes provinces et les différents territoires. Les barèmes de taux s'appliquant à l'employé qui est appelé à utiliser son véhicule particulier varient en fonction de la distance cumulative parcourue au cours d'un exercice. Un barème de taux s'applique lorsque l'employé utilise son véhicule particulier à sa propre demande. Voici un résumé des taux :

Taux de remboursement au kilomètre (cents par kilomètre)				
Province/territoire	À la demande du voyageur	À la demande de l'employeur		
		premiers 6 500 km	6 500 à 12 900 km	> 12 900 km
Alberta	9,5	34,5	29,5	25,5
Colombie-Britannique	9,5	37,0	31,5	27,0
Manitoba	9,5	34,5	29,5	25,5
Nouveau-Brunswick	9,5	36,5	31,5	27,0
Terre-Neuve	10,5	38,0	33,0	28,5
Territoires du Nord-Ouest	13,0	42,0	36,0	30,5
Nouvelle Écosse	9,5	36,5	31,5	27,0
Ontario	10,5	37,0	31,5	27,0
Île-du-Prince-Édouard	10,5	36,5	31,5	27,0
Québec	10,5	38,0	32,0	27,5
Saskatchewan	10,5	34,5	29,5	25,5
Yukon	13,0	42,0	36,0	30,5

Outre la politique sur les taux du CNM, nous avons fourni un document concernant l'évaluation de l'indemnité par kilomètre du gouvernement qui a été préparé en février 1995 par la direction des véhicules et produits pétroliers (DVPP) de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (évaluation de la DVPP). Il semble que la structure actuelle des taux du CNM soit fondée sur une méthodologie et des conclusions présentées dans l'évaluation de la DVPP.

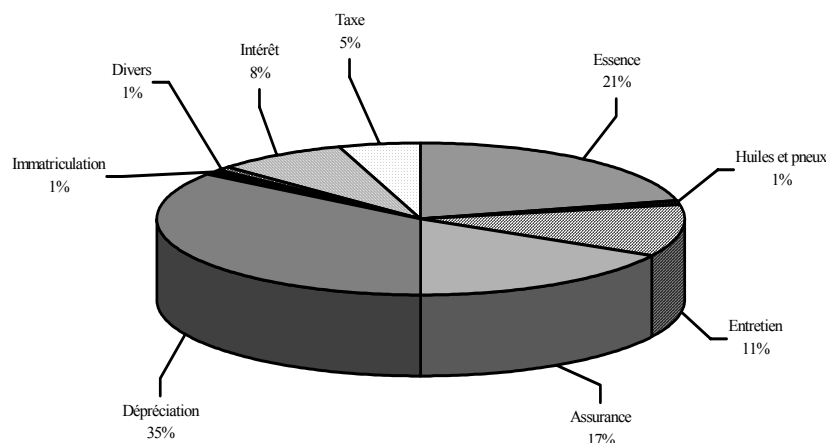
L'évaluation compare les politiques de remboursement du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux par rapport aux frais de fonctionnement énoncés dans le rapport pour divers types de véhicules et selon différents ensembles d'hypothèses.

L'évaluation établit également des frais à l'égard de voitures compactes représentatives pour diverses périodes de reprise et distances parcourues annuellement. Le rapport classe de manière adéquate certains frais comme étant des frais « courants » ou « permanents », selon s'ils sont engagés du fait de l'utilisation du véhicule ou du fait simplement de sa propriété. Les frais courants comprennent l'essence, l'huile, les pneus et l'entretien. Il s'agit des mêmes catégories qu'utilise PHH depuis longtemps au titre des frais de fonctionnement. Aux fins de la présente évaluation, les frais permanents comprennent la dépréciation, les coûts de financement, l'assurance, l'immatriculation et autres. De plus, il s'agit des mêmes catégories fondamentales qu'utilise le domaine des véhicules, à une seule exception près.

La catégorie faisant exception s'applique aux frais liés aux accidents. Cependant, les accidents ne sont habituellement pas tenus en compte dans le cadre de l'établissement des frais de fonctionnement en service commandé, pour les raisons suivantes :

- les accidents ne constituent pas normalement des frais d'utilisation d'un seul véhicule
- les frais liés aux accident sont habituellement couverts par l'assurance
- les accidents ne sont pas remboursables en fonction de la distance

Nous estimons que les catégories de dépenses énoncées dans l'évaluation permettent de déterminer de manière adéquate les frais de fonctionnement d'un véhicule. Le graphique ci-dessus illustre les catégories et leur contribution relative aux dépenses de fonctionnement générales d'un véhicule.



Dans le cadre de l'analyse des frais de fonctionnement, les frais de fonctionnement ou variables correspondent en général à un montant accordé pour chaque kilomètre parcouru, reflétant ainsi l'activité sous-tendant les frais. Les frais permanents doivent être mesurés en tant que frais mensuels ou annuels car ils constituent des frais fixes. Comme l'illustre le graphique, les frais permanents représentent environ les deux tiers de l'ensemble des frais de fonctionnement.

L'évaluation établit les coûts annuels et les coûts par kilomètre pour les frais courants et permanents. Les résultats sont donnés pour les deux catégories en fonction des cents par kilomètre, en tenant compte de différentes distances annuelles de déplacement. Bien qu'il s'agisse d'une démarche commune, les frais permanents réels sont faussés, si la distance réelle varie de manière notable au-dessous et au-dessus des niveaux acceptés.

Hypothèses

Les hypothèses sont présentées relativement aux types de véhicules, aux frais, au financement, aux emplacements géographiques et provinciaux et autres éléments. Elles sont traitées de manière détaillée plus loin.

L'évaluation est fondée essentiellement sur les voitures compactes. L'évaluation de la DVPP contient des données comparatives concernant les véhicules utilitaires légers, mais ces données ne semblent pas avoir d'incidence sur les niveaux recommandés de remboursement. Les véhicules suivants ont été utilisés pour déterminer les données relatives aux frais :

General Motors	Ford	Chrysler
Tempo L	Cavalier	Sundance

L'évaluation présume que les véhicules sont achetés au prix de détail suggéré par le fabricant (PDSF), moins les rabais et mesures incitatives du fabricant. Il est explicitement présumé dans le rapport que le véhicule est échangé tous les quatre ans. L'évaluation présume également que les employés financent entièrement la différence entre le prix d'achat et la valeur de reprise du véhicule remplacé.

Les zones géographiques sont définies en fonction des frontières provinciales et territoriales. Les coûts établis pour des villes en particulier sont présumés être représentatifs de l'ensemble de la région géographique.

Outre les hypothèses énoncées, l'évaluation cite certains facteurs de conversion métrique afin de convertir les valeurs en miles et gallons. Nous soulignons le fait que la conversion gallon/litre s'applique au gallon impérial. Il s'agit d'une conversion incorrecte pour les gallons US standards. Cela aurait eu une incidence sur les calculs du rendement énergétique et des coûts seulement si les calculs de base avaient été faits à partir de chiffres fondés sur des miles au gallon. Le cas échéant, les frais d'essence réels auraient été surévalués de 17 %. Nous ne croyons pas que l'effet sur les résultats de l'évaluation aurait été notable.

Outre les hypothèses et les conversions citées, plusieurs hypothèses peuvent être déduites du rapport. Une hypothèse clé repose sur l'échange après 72 000 km d'un véhicule ayant parcouru 11 500 km (+ 500 km) par année pour un usage autre qu'en service commandé. Nous estimons que les hypothèses concernant l'échange et l'odomètre sont sous-évaluées.

En dépit des hypothèses énoncées et apparentes, nous remarquons que la méthodologie, telle que nous croyons qu'elle est utilisée, repose sur différentes hypothèses dans des secteurs clés ayant une incidence sur les résultats. Ces hypothèses portent principalement sur la distance et les années de propriété présumées pour déterminer les frais permanents, tout particulièrement la dépréciation. Les détails sont traités plus loin.

Méthodologie

La structure de base de l'évaluation sur laquelle repose en grande partie la méthodologie et plusieurs hypothèses comporte des niveaux progressifs de remboursement au titre des voyages remboursables annuellement. Il y a quatre catégories dont la première porte sur l'utilisation du véhicule à la demande du conducteur. Dans ces cas, le niveau de remboursement est calculé de manière à couvrir les frais courants seulement. Nous croyons que, si le coût de maintien et d'administration de cette catégorie n'est pas notable, la démarche est adéquate.

Les autres catégories de remboursement établissent divers niveaux de remboursement en fonction de la distance cumulative parcourue dans l'année. Aux fins de discussion, le tableau suivant montre ces catégories, les niveaux et barèmes de remboursement moyens actuels et les hypothèses utilisées pour établir ces frais :

Méthodologie de l'évaluation de la DVPP			
Barème par kilomètre	0 – 6 500 km	6 500 – 12 900 km	plus de 12 900 km
Remboursement moyen (cents par kilomètre)	37,5	32,0	27,5
Barème de remboursement (cents par kilomètre)	34,5 – 42,0	29,5 – 36,0	25,5 – 30,5
Échange du véhicule après	4 ans	3 ans	2 ans

Il est important de mentionner deux éléments corrélatifs de ce tableau. Le premier étant que, contrairement à l'hypothèse de l'échange après quatre ans, les taux de remboursement pour les différents barèmes sont calculés en fonction de scénarios dans le cadre desquels les véhicules sont échangés après quatre ans, trois ans et ensuite deux ans. Le fait que les taux de remboursement soient inférieurs pour les véhicules remplacés plus fréquemment ne correspond pas à notre expérience et n'est pas logique en tenant compte de la dépréciation.

Le deuxième élément à mentionner est la tendance à la réduction des taux de remboursement alors que le kilométrage augmente. Ceci repose sur une certaine logique du fait que les frais fixes sont répartis sur un plus grand

nombre de kilomètres, ce qui réduit les frais par kilomètre. Cependant, plus la distance parcourue annuellement augmente, plus la durée de vie tend à raccourcir. Les frais permanents *augmentent* alors généralement. Cette question est traitée plus en profondeur dans la section sur la dépréciation.

Un autre aspect important de la méthodologie actuelle est la notion provinciale pour les niveaux de remboursement. En raison des variations des frais, notamment au chapitre de l'essence, de l'assurance, de l'immatriculation et des taxes, les frais de fonctionnement d'un véhicule varient d'une province à une autre. Par conséquent, la méthode d'établissement des niveaux de remboursement est adéquate.

En dernier lieu, nous remarquons que l'évaluation calcule des frais de fonctionnement exacts pour chacune des catégories de frais. Il ne faut pas oublier que les différentes hypothèses ajoutent un élément de variabilité (ou limitent celui-ci) de certaines catégories pouvant être plus importantes que la valeur totale d'autres catégories. Il est essentiellement question ici de la dépréciation. La dépréciation représente une portion tellement importante de l'ensemble des frais d'utilisation, que toute variation des hypothèses peut avoir une incidence sur la dépréciation beaucoup plus grande que sur le total de plusieurs autres catégories de frais. Par conséquent, dans une certaine mesure, il n'est pas particulièrement nécessaire d'établir de manière très précise les frais relatifs à l'huile ou à l'entretien, par exemple, du fait que la variabilité de la dépréciation (à moindre échelle, de l'assurance) peut être supérieure au total des plus petites catégories.

Ce qui suit est un examen de chacune des catégories de frais étudiées dans l'évaluation, expliquant en détails la méthodologie et les hypothèses utilisées. Notre évaluation et nos critiques y sont également donnés.

Frais courants

Les frais courants comprennent l'essence, l'huile, les pneus et l'entretien. Ils varient en fonction de la distance parcourue et sont donc calculés au cents par kilomètre. Des frais constants sont généralement utilisés dans l'évaluation pour chacun des barèmes par kilomètre évalués. Cependant, comme la courbe d'évolution des frais de certains de ces éléments varie en fonction de la durée de vie du véhicule, ces hypothèses fondées sur des coûts constants doivent être révisées. Nous soulignons particulièrement que les frais relatifs à l'entretien et aux pneus ne correspondent pas à l'expérience réelle.

Essence

Les frais d'essence sont évalués en divisant le prix à l'unité par le taux de consommation ou, plus simplement, en divisant le montant dépensé par la distance parcourue. En général, les frais d'essence correspondent à la durée de vie d'un véhicule, en présumant que le prix de l'essence demeure le même. L'évaluation repose sur un rendement énergétique de 9,20 litres par cent kilomètres, ou 10,87 km par litre.

L'évaluation tient compte de la variation des prix de l'essence selon les provinces. Nous approuvons cette manière de calculer les frais d'essence, car les prix varient habituellement d'un endroit à un autre en fonction des taxes de vente, des coûts de livraison et de la concurrence locale.

Il semble que les frais d'essence soient calculés de manière adéquate pour les voitures compactes.

Graissage, changement de filtre et vidange d'huile

Cette catégorie de frais tient compte des frais représentatifs pour le graissage, la vidange d'huile et le changement de filtre à des intervalles de 5 000 km. Cet intervalle est plus court que ce que les fabricants recommandent généralement.

Dans l'évaluation, aucune distinction n'est faite entre les provinces à ce chapitre, ce qui convient compte tenu de l'importance relative de ces frais. Les variations à ce chapitre seraient inférieures à un demi-cent par kilomètre et n'auraient pas d'incidence sur les taux de remboursement finaux.

Pneus

Les frais relatifs aux pneus sont établis en présumant qu'un seul jeu de pneus de remplacement est nécessaire pendant la durée de vie du véhicule (72 000 km). Ceci correspond à notre expérience et à nos attentes.

Nous remarquons cependant qu'en pratique, il serait improbable que les pneus soient remplacés à, disons 70 000 km, en prévision d'échanger le véhicule dans quelque 2 000 km.

Un prix uniforme est établi pour toutes les provinces en fonction d'une moyenne des prix de divers fabricants. Les variations reliées à la région et à l'établissement des prix n'auraient pas une incidence notable sur le remboursement.

Entretien

Les frais d'entretien et de réparation ont été établis en fonction de « moyennes représentatives » d'après le Système d'information sur la gestion du parc automobile du gouvernement du Canada pour les berlines compactes. Aucune modification n'a été apportée aux frais d'entretien en raison de l'emplacement ou de l'âge du véhicule.

Encore une fois, nous croyons que les variations par province au chapitre des frais d'entretien seraient inférieure à un demi-cent le kilomètre. Par conséquent, nous sommes d'accord avec l'établissement de frais d'entretien uniques ne tenant pas compte de l'emplacement.

Les frais d'entretien devraient varier selon l'âge du véhicule. Comme l'évaluation tient compte des frais pour les véhicules à deux, trois et quatre ans, nous nous attendrions à ce que les frais d'entretien augmentent par kilomètre. La raison étant que l'entretien est relié à l'âge plus qu'à la distance parcourue et que les garanties couvrent moins de travaux sur les véhicules plus vieux. L'évaluation utilise des frais d'entretien constants pour tous les âges des véhicules. Nous croyons qu'il s'agit d'une erreur.

Frais permanents

Les frais permanents comprennent la dépréciation, les taxes, le financement, l'assurance, l'immatriculation et les frais divers. Ces catégories de frais varient essentiellement en fonction de la période de propriété du véhicule. L'évaluation étudie divers intervalles pour chaque barème par kilomètre établi au titre du remboursement. Nous estimons que :

- les barèmes par kilomètre ne sont pas appropriés et causent un alourdissement administratif du programme de remboursement;
- les périodes de propriété évaluées sont trop courtes;
- les distances présumément parcourues annuellement et la durée de vie du véhicule sont inférieures à l'expérience type;
- ces hypothèses entraînent un calcul erroné de la valeur en cents par kilomètre au titre des frais permanents.

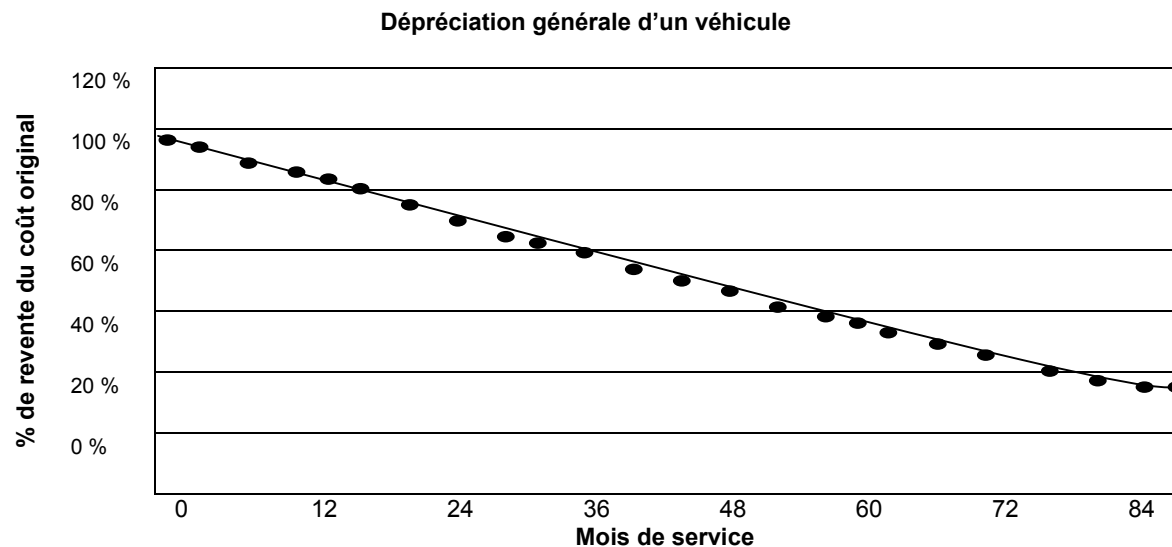
Dépréciation

La manière de calculer les frais de dépréciation dans l'évaluation n'est pas compatible avec la méthode que nous recommandons, et les résultats au chapitre des taux pour les trois niveaux par kilomètre ont tendance à réduire les remboursements plus la distance parcourue annuellement augmente.

Selon l'évaluation, le montant devant être « déprécié » consiste en la différence entre le prix du nouveau véhicule et la valeur de reprise courante du véhicule remplacé. Ce « montant de dépréciation » est le montant qui est financé pour la durée de vie (quatre ans) du nouveau véhicule.

La dépréciation est habituellement considérée comme la valeur que le nouveau véhicule perd pendant la durée de la propriété. Cette valeur est déterminée au moment de l'achat en estimant la durée de la propriété et en évaluant la durée de vie en se fondant sur plusieurs facteurs. Le principal facteur correspond à la tendance en matière de revente par le passé.

En général, la dépréciation d'un véhicule n'est pas linéaire comme en témoigne le graphique ci-après. La dépréciation réelle est très rapide la première année, et la progression diminue avec l'âge. Par conséquent, nous pourrions nous attendre à ce que les frais de dépréciation soient supérieurs pour des périodes de propriété plus courtes. À lui seul, ce facteur aurait pour effet d'augmenter le taux de remboursement en fonction de l'augmentation des barèmes par kilomètre.



Le graphique montre le pourcentage du prix original qu'une automobile type pourrait valoir à la revente au fil des années. La même courbe s'applique généralement à la plupart des automobiles, bien qu'elle variera selon la marque, le modèle et même les options choisies. Aux fins du graphique, la valeur de reprise du véhicule est considérée comme étant de 55 % du prix d'achat original après quatre ans, de 45 % après cinq et ainsi de suite.

Taxe de vente

Cette catégorie est importante car elle s'applique au montant de l'achat et est amortie selon la durée de vie présumée du véhicule. Aux fins de l'évaluation, les taxes de vente (TPS et taxes provinciales) sont déterminées en appliquant le taux en vigueur au prix net du nouveau véhicule. Le montant de la taxe est ensuite amorti selon la durée de vie du véhicule de sorte à obtenir des frais annuels. L'approche correspond bien aux montants des taxes et offre une méthode rationnelle d'établir les frais annuels.

Financement

Les frais de financement du prix d'achat sont calculés en fonction de l'emprunt de la totalité du montant (le prix du nouveau véhicule moins l'indemnité de reprise). Il semble que le taux en vigueur utilisé pour établir les frais annuels était de 7,825 %, ce qui représente une moyenne des taux offerts par huit établissements de crédit en décembre 1994. Les frais d'intérêt annuels moyens ne semblent pas s'appliquer à une location de 48 mois, comme précisé dans l'évaluation. Ils semblent plutôt s'appliquer à une période d'emprunt correspondant à la période de reprise (deux, trois ou quatre ans).

Assurance

Les frais d'assurance sont déterminés selon une moyenne des taux s'appliquant aux véhicules de « plaisance » (par opposition aux véhicules d'utilisation en service commandé) pour l'année modèle au cours de la durée de vie présumée. Autrement dit, pour une période présumée de quatre ans, les moyennes utilisées dans l'évaluation sont calculées en fonction des taux d'assurance annuels pour chacune des quatre années modèles précédentes. Cette méthode semble raisonnable compte tenu des périodes de propriété présumées.

Droits d'immatriculation et de permis

L'évaluation compile les droits de permis annuels en vigueur dans chaque province. Comme il s'agit de frais courants annuels, il est indiqué d'utiliser des frais réels courants.

Frais divers

L'évaluation comprend un montant annuel de 110 \$ au titre des frais divers, comme le lave-auto, l'antigel, la permutation des pneus, l'équilibrage et les réparations. Ce montant est plus élevé que ce à quoi nous aurions pu nous attendre par rapport à l'expérience de nos utilisateurs du parc automobile. Nous attribuons cela en partie au fait que nous considérons certains de ces éléments comme de l'entretien.

Considérations territoriales

Nous soulignons le fait que les niveaux de remboursement réels établis dans le bulletin no 193 pour les Territoires du Nord-Ouest et le Yukon sont supérieurs aux frais établis dans l'étude de la DVPP. Ces taux plus élevés, comme le démontre le tableau ci-dessous, découlent probablement de frais de fonctionnement plus élevés en raison des conditions climatiques plus difficiles. Nos données internes sur les frais de fonctionnement confirment que les frais courants sont effectivement plus élevés dans ces régions. Nous croyons qu'un rajustement s'impose.

Barème par kilomètre	< 6 500 km	6 500 à 12 900 km	> 12 900 km
Le bulletin n° 193 prévoyait une augmentation des cents par kilomètre par rapport à l'étude de la DVPP	7,0	5,5	4,0

Évaluation

Voici notre évaluation sommaire de la politique de remboursement du CNM, d'après l'évaluation de DVPP :

- la méthodologie couvre les principaux facteurs ayant une incidence sur les frais de fonctionnement d'un véhicule encourus par un propriétaire;
- il est pertinent d'établir des taux différents selon les provinces car les frais d'assurance, d'immatriculation, d'essence, de taxes et d'entretien varient en fonction de la région;
- il est logique d'avoir des taux de remboursement différents selon que la demande d'utilisation émane de l'employé ou de l'employeur; les frais permanents et courants sont remboursés si la demande est faite par l'employeur, alors que seuls les frais courants sont remboursés si l'employé décide d'utiliser sa voiture;
- les taux par kilomètre annuels et de reprise sont trop faibles;

- la détermination de la dépréciation repose en partie sur les niveaux de remboursement en trois volets, et cette méthode ne colle pas correctement à la nature réelle de la dépréciation d'une automobile;
- les rajustements des frais de fonctionnement pour les territoires sont justifiés en raison des conditions climatiques difficiles.

Enquête comparative

Afin d'évaluer la pertinence de la politique actuelle du CNM, ainsi que des recommandations potentielles, PHH a effectué une enquête sommaire visant à déterminer les pratiques actuelles au Canada. Cette analyse visait à trouver quatre organisations ayant des caractéristiques semblables à celles des organisations membres du CNM et à leur demander de participer à une enquête sommaire et informelle sur leurs pratiques, politiques et méthodes de remboursement. Les sections suivantes traitent de la méthode utilisée, des organisations ayant participé à l'enquête et de nos constatations.

Méthode de l'enquête

L'enquête visait à recueillir des données démographiques générales au sujet des organisations et de l'utilisation des véhicules. Nous avons cherché à savoir le nombre d'employés et si ceux-ci étaient syndiqués, ainsi que les provinces dans lesquelles les organisations opéraient, si un parc automobile était disponible et comment il était géré. Nous avons ensuite posé des questions sur le nombre et le type de véhicules internes, l'utilisation principale qui en était faite, le niveau d'utilisation, les frais et les politiques, afin de déterminer dans quel cadre les employés étaient appelés à utiliser leur véhicule particulier.

L'enquête s'est ensuite concentrée essentiellement sur divers aspects du programme de remboursement des organisations. Nous avons cherché à connaître les modalités et les taux de remboursement, le nombre de politiques et la raison des politiques multiples, les règles, les principes et les hypothèses. Nous avons tenté de déterminer l'élaboration méthodologique de la politique, à savoir si elle est fondée sur les limites imposées par Revenu Canada, ainsi que la fréquence des remboursements au sein des organisations. Lorsqu'il était nécessaire pour obtenir des clarifications au sujet des réponses ou des renseignements supplémentaires, nous avons assuré un suivi auprès de nos personnes-ressources dans chaque organisation.

Organisations sondées

L'information générale au sujet des organisations sondées donne une perspective utile du contexte dans lequel les politiques de remboursement sont utilisées et ont été élaborées.

Organisation	B	D	H	O
Nbre d'employés/ syndicat	40 000 / 25 000	200 à 400 dans des fonctions de ventes et services	21 000 / 15 000	60 000 / 52 000
provinces principales des opérations	Colombie- Britannique	Ontario et provinces de l'ouest	Québec	Ontario
taille du parc automobile interne	4 500	passage au remboursement complet	7 500	> 6 000
principal type de véhicule	>50 % véhicules utilitaires légers ~20 % voitures haut de gamme	s.o.	mini-fourgonnettes et petits camions	selon la fonction
proportion de la distance parcourue à des fins personnelles	~40 %	100 %	aucune estimation	~33 %

Constatations sommaires

Trois des organisations étaient dotées de politiques de remboursement pour l'utilisation de véhicules particuliers fondées sur des calculs en cents par kilomètre. La quatrième, organisation de ventes et services, s'apprêtait à adopter une indemnité mensuelle versée aux employés devant utiliser leurs véhicules particuliers. Les résultats de l'enquête peuvent se résumer en trois catégories : la méthodologie, les taux et la politique.

Méthodologie

L'enquête n'a pas permis de recueillir des données comparatives importantes sur la manière dont les taux de remboursement par kilomètre sont établis. Chaque organisation établissait ses taux en étudiant le marché local pour voir ce que les autres faisaient. Aucune n'avait établi ces taux selon des principes de base fondés sur une méthodologie précise permettant d'évaluer les éléments déterminants des frais de fonctionnement.

Chaque organisation avait pris le soin de mettre ses taux à jour régulièrement, dans la plupart des cas une fois par année.

Quant aux considérations géographiques, les méthodes variaient. Deux organisations avaient établi des taux uniques pour tous les déplacements. Comme la grande majorité des déplacements se faisaient à l'intérieur d'une même province, les frais de fonctionnement ne tenaient pas compte des variations provinciales. Cette reconnaissance était implicite puisque les taux en vigueur étaient différents selon les provinces où les organisations étaient basées.

Une organisation avait deux niveaux de remboursement pour des régions différentes, ceci afin de reconnaître les variations des frais de fonctionnement (p.ex. essence, assurance) entre ces régions, au sein de l'Ontario. La quatrième organisation ne faisait pas de distinction géographique car elle estimait que, même si certains frais étaient plus élevés dans une région que dans une autre, ces écarts étaient généralement compensés par d'autres frais qui étaient moins élevés.

Taux

Au sein des organisations dont les politiques étaient fondées sur un calcul de cents par kilomètre, les taux variaient comme suit :

Endroit	Taux de remboursement (cents par kilomètre)
Québec	33
Nord de l'Ontario	32
Sud de l'Ontario	30
Colombie-Britannique	38

Politique

Chacune des organisations sondées qui étaient dotées d'une politique de remboursement par kilomètre estimaient que le taux de remboursement constituait une indemnité équitable pour les frais engagés par une personne ayant utilisé son véhicule particulier en service commandé. Elles ont également affirmé que leur intention était d'offrir une indemnité équitable par l'entremise de leur politique de remboursement.

Deux des organisations ont fourni des estimations du pourcentage des déplacements effectués pour l'organisation dans des véhicules particuliers. Ces chiffres étaient sensiblement les mêmes, soit entre 30 et 40 %. Chaque organisation utilisait des véhicules de son propre parc automobile et des voitures de location et était doté de mécanismes de remboursement pour les employés utilisant leur véhicule particulier en service commandé. Une organisation disait encourager la location de véhicules (si un parc automobile n'existait pas) pour des voyages de plus de 250 km. Cependant, elle a expliqué que les employés percevaient les niveaux élevés de remboursement reçus

pour des longs déplacements comme une compensation pour les remboursements moins élevés lors des petits déplacements.

Résumé

L'enquête n'a pas permis de recueillir des données importantes sur les méthodes utilisées pour établir les frais de fonctionnement à partir de principes de base. La plupart des organisations utilisaient les taux en vigueur dans le cadre de leurs politiques et versaient un montant fixe de cents par kilomètre. Ces politiques étaient revues annuellement et comportaient certaines variations en fonction de la province. Les taux actuels varient entre 30 et 38 cents par kilomètre. Aucune organisation n'utilisait de méthode à échelons.

Détermination des composantes du coût

Dans la présente section, nous expliquons la méthodologie que nous avons privilégiée pour déterminer le coût des divers frais requis pour établir un taux de remboursement des frais engagés en service commandé. Dans un premier temps, nous exposons les principaux facteurs qui influent sur la détermination du taux de remboursement, nos hypothèses et notre raisonnement. Dans un deuxième temps, nous faisons le résumé de la méthodologie que nous proposons, en nous attardant davantage sur les principaux éléments qui, en bout de ligne, nous permettront d'établir le taux. Enfin, nous analysons chacun des facteurs qui entrent en jeu aux fins d'établir les frais fixes ou permanents.

La méthodologie que nous proposons suit de près celle qui est utilisée dans l'évaluation de la DVPP. Notre méthode s'en distingue cependant au niveau des hypothèses posées à l'égard des catégories de véhicules considérées, de la période de propriété et des distances parcourues annuellement. En outre, notre traitement des frais de dépréciation et d'entretien est différent du traitement qui est réservé à ces frais dans l'évaluation.

Les hypothèses générales et la méthodologie que nous utilisons pour établir les frais de fonctionnement sont analysées ci-dessous. Suit ensuite le calcul des frais propres à chaque composante du coût. Le régime de remboursement recommandé est présenté dans le prochain chapitre et repose sur l'établissement des composantes du coût qui suit.

Hypothèses

Les trois facteurs clés qui déterminent le taux de remboursement ultime sont les suivants :

- sélection du véhicule;
- période de propriété;
- distance parcourue annuellement et pendant la durée de vie du véhicule.

Ces facteurs sont les principaux inducteurs indépendants des frais de dépréciation, composante la plus importante de tous les frais de fonctionnement, et ils permettent d'établir les composantes déterminantes dans chacune des autres catégories de frais. Essentiellement, la sélection du véhicule détermine le coût initial, tandis que la période de propriété et la distance parcourue sont les principaux facteurs qui permettent de déterminer la valeur de revente.

Sélection du véhicule

Le type de véhicule pris en considération pour déterminer la politique de remboursement permettra, en bout de ligne et plus que tout autre facteur, de déterminer le niveau de remboursement. Nous avons évalué trois catégories de véhicules : les automobiles compactes et de série intermédiaire et les mini-fourgonnettes. Nous pourrions ainsi montrer comment les frais de fonctionnement varient selon le choix du véhicule. Les frais étant évalués dans chaque catégorie de coût, nous prenons la moyenne du groupe des marques représentatives pour chaque catégorie de produit. L'établissement du prix des modèles représentatifs est fondé sur le Canadian Red Book ou l'Auto Hebdo, livre bleu du Québec.

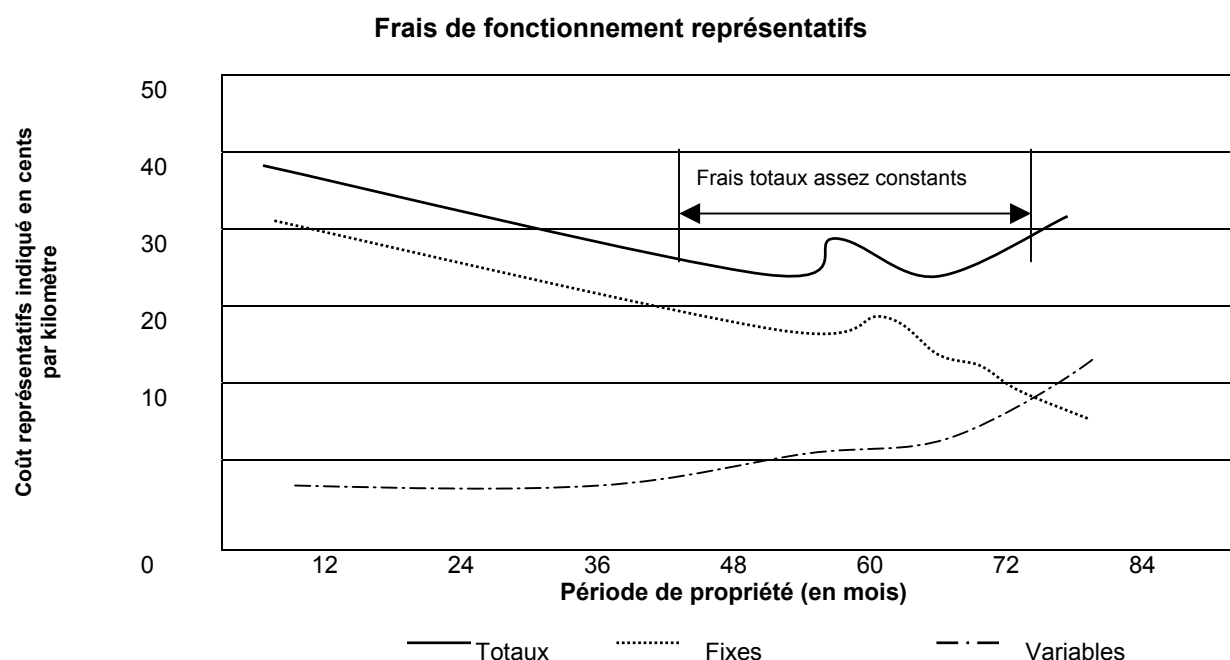
Catégorie	Marques représentatives	Prix de l'année modèle 199
Compacte	Ford Contour	20 740 \$
	Pontiac Grand Am	21 795 \$
	Dodge Stratus	21 090 \$
Intermédiaire	Ford Taurus	24 716 \$
	Chevrolet Lumina	23 749 \$
	Dodge Intrepid	25 060 \$
Mini-fourgonnette	Dodge Caravan	26 635 \$
	Ford Windstar	28 040 \$
	Pontiac Trans Sport	25 030 \$
	Chevrolet Venture/Lumina	24 564 \$

Période de propriété

Aux fins de la présente étude, le moment où le véhicule est remplacé est le deuxième inducteur clé du taux de remboursement. La période de propriété qui est sélectionnée déterminera le fondement de la valeur de revente du véhicule. En outre, elle permettra d'établir la période sur laquelle les frais de dépréciation, de financement et autres sont amortis.

Nous avons évalué les frais dans chaque catégorie de coûts pour des périodes de propriété de quatre ans et de cinq ans. Cette sélection est motivée par deux facteurs. Premièrement, les prêts sur les automobiles neuves ont en moyenne une période de maturité de 54 mois depuis plusieurs années maintenant¹. Nous croyons que cela exprime une moyenne pondérée des durées de prêts prédominantes de 48 et de 60 mois.

Deuxièmement, une étude a été récemment menée pour un client de PHH sur la manière dont les coûts liés à la propriété d'une voiture compacte varient selon les périodes de propriété. Cette étude a démontré qu'une fois prises en considération toutes les tendances relatives aux frais, le total des frais de fonctionnement varie très peu sur un éventail assez étendu de périodes de propriété. Le graphique récapitulatif qui suit illustre les conclusions de cette étude :



¹ Tiré du « 1998 Market Data Book », 27 mai 1998, Automotive News

Ce graphique illustre deux points principaux. D'une part, à mesure que le coût au mille des frais fixes diminue du fait de périodes de propriété plus longues, les frais variables augmentent de telle manière que le total des coûts au mille est relativement constant pour les périodes de 36 à 63 mois. (La « secousse » que l'on constate à 54 mois est attribuable au fait que les frais de financement s'éteignent.) D'autre part, cette période de propriété représente la période de propriété « optimale » ou donnant lieu aux coûts les plus bas. En conséquence, nous croyons que les coûts totaux pour des périodes de propriété de 48 et de 60 mois sont suffisamment semblables pour qu'il soit possible d'établir un taux de remboursement qui ne dépend pas du choix de la période de propriété.

Utilisation du véhicule

La dernière hypothèse clé sur le fondement de laquelle repose la détermination des frais de fonctionnement est le nombre de kilomètres parcourus annuellement. Nous avons supposé une distance annuelle de 20 000 kilomètres. Cela équivaut, au moment de l'échange, à un compte de 80 000 km après quatre ans et de 100 000 km après cinq ans. Nous n'établissons aucune distinction entre le déplacement à des fins personnelles et le déplacement en service commandé.

Méthodologie

La méthodologie proposée est décrite en détail dans les sections qui suivent. Essentiellement, elle suppose la détermination des frais permanents et des frais courants pour plusieurs paramètres hypothétiques :

- Les véhicules parcourent une distance de 20 000 kilomètres annuellement.
- Les frais sont calculés en fonction de périodes de propriété de quatre ans et de cinq ans, pour des marques représentatives dans trois catégories de produit : les voitures compactes et de série intermédiaire et les mini-fourgonnettes.
- La dépréciation est déterminée suivant une estimation de la valeur résiduelle d'un véhicule récemment acheté, sur le fondement des tendances passées pour chaque catégorie de véhicule.
- Les frais de financement reposent sur le coût net du véhicule; le prix d'achat du véhicule neuf moins la valeur de revente du véhicule qui est vendu.
- Les taxes sont déterminées selon le taux en vigueur dans la province, sur le coût net du véhicule, et elles sont amorties sur la période de propriété hypothétique.
- Les droits de permis et d'immatriculation sont déterminés pour chaque province et en tenant pour acquis un renouvellement tous les deux ans.
- Les frais d'assurance sont déterminés selon les taux en vigueur dans chaque province.
- Les frais courants sont fondés sur les prix en vigueur de l'essence, des services liés à la vidange d'huile, des pneus et de l'entretien.
- Les frais de fonctionnement sont rajustés pour les Territoires du Nord-Ouest et du Yukon afin de tenir compte des conditions de fonctionnement difficiles dans ces régions.

Dans les sections qui suivent, nous avons décrit comment chaque composante des coûts a été déterminée et cerné les principales variables. En outre, nous avons indiqué, dans un tableau récapitulatif, la moyenne canadienne des frais par kilomètre pour chacune des trois catégories de véhicule, et l'écart selon les régions géographiques. Lorsque cela revêt de l'importance aux fins de la recommandation finale, nous avons indiqué les frais pour les périodes de propriété de quatre ans et de cinq ans; sinon, seuls les chiffres se rapportant à la période de quatre ans figurent dans le tableau. La répartition détaillée des frais par catégorie et région est présentée avec nos recommandations dans le chapitre suivant.

Analyse des frais courants

Les frais courants sont l'essence, l'huile, les pneus et l'entretien. De manière générale, ces frais varient en fonction du nombre de kilomètres parcourus et, dans le cas des territoires, en fonction de la rigueur du climat.

Essence

L'essence représente en général la deuxième dépense en importance au titre de l'utilisation d'une automobile. Le coût direct de l'essence est fonction de son coût au litre et du rendement énergétique du véhicule.

Pour tenir compte des conditions difficiles qui règnent dans les territoires, nous avons rajusté le rendement énergétique du véhicule dans le calcul des frais d'essence pour ces régions. Nos calculs expriment une augmentation de 80 % du taux de consommation d'essence aux fins du nombre de litres par 100 kilomètres.

Pour les catégories de produit sélectionnées, le rendement énergétique représentatif est indiqué dans le tableau suivant :

Rendement énergétique (litres par 100 km)	Catégorie		
	Compacte	Intermédiaire	Mini-fourgonnette
Provinces	9 14	10 38	11.54
Territoires	16.45	18.68	20.77

Les prix de l'essence représentatifs actuels par province sont indiqués en cents le litre dans le tableau suivant :

Province/Territoire	Prix de l'essence	Province/Territoire	Prix de l'essence
Alberta	53,68	Colombie-Britannique	58,46
Manitoba	57,81	Terre-Neuve	69,87
Nouveau-Brunswick	61,31	Nord-Ouest	73,86
Nouvelle-Écosse	61,54	Ontario	58,46
Île-du-Prince-Édouard	61,46	Québec	62,72
Saskatchewan	60,84	Yukon	68,66

Ces valeurs déterminent les coûts de l'essence par kilomètre ainsi qu'ils sont résumés dans le tableau suivant. La moyenne pour toutes les catégories de produit et les régions est de 6,28 cents le kilomètre dans les provinces et de 13,28 cents le kilomètre dans les territoires.

Écart cents le kilomètre	Moyenne canadienne (propriété de 4 ans)			Range	
	Compacte	Intermédiaire	Mini-fourgonnette	supérieur	inférieur
Provinces	5,54	6,29	7,00	8,06	4,91
Territoires	11,73	13,32	14,80	15,34	11,30

Vidanges d'huile

Les frais à ce chapitre devraient être déterminés sur le fondement du coût moyen d'une simple vidange d'huile d'entretien préventif à des intervalles réguliers, ainsi que le recommande le fabricant. Les grands fabricants recommandent d'effectuer une telle vidange d'huile à des intervalles de 8 000 à 12 000 kilomètres. La période recommandée normalement entre chaque vidange d'huile est de six mois. Notre base de données canadienne de tenue à jour révèle que le coût moyen pour ce type de service se situe entre 27 \$ et 30 \$ pour les catégories de véhicules analysées.

Nous avons calculé ces frais en fonction de deux vidanges (à 30 \$ chacune) par année ou à des intervalles de 12 000 kilomètres, le premier des deux événements à survenir prévalant. Les écarts au niveau des prix entre les régions géographiques ne sont pas pris en considération, puisqu'ils n'auraient aucun effet notable sur le taux de remboursement final recommandé. Le taux par kilomètre est fixé à 0,30 cents pour toutes les catégories de véhicules.

Pneus

Les frais se rapportant aux pneus sont déterminés en amortissant les frais normaux à cet égard sur la période de propriété du véhicule. Nous avons sélectionné un intervalle de remplacement des pneus de 72 500 km, ce qui, en pratique, signifie qu'un jeu de pneus de remplacement sera acheté au cours de la période de propriété de quatre et de celle de cinq ans. Les écarts de prix sur le plan géographique n'ont pas été pris en considération, puisqu'ils n'auraient aucun effet notable sur la recommandation finale.

Les frais hypothétiques des pneus de remplacement et les frais par kilomètre figurent dans le tableau qui suit.

Pneus	Moyenne canadienne (propriété de 4 ans)		
	Compacte	Intermédiaire	Mini-fourgonnette
\$ par jeu	440 \$	480 \$	420 \$
cents par km	0,55	0,60	0,53

Entretien

L'entretien ne représente pas la dépense la plus importante, mais il est celui dont la source de renseignements sur les coûts définitifs est la plus difficile à cerner. Nous avons utilisé notre base de données interne de tenue à jour pour calculer le montant par kilomètre utilisé dans le modèle recommandé. Cela nous permet d'obtenir des courbes de frais qui illustrent des frais d'entretien réels pour les différentes catégories de véhicules et de montrer comment ces frais augmentent à mesure que la période de propriété s'allonge. En outre, nous sommes en mesure d'estimer l'écart géographique au niveau des frais d'entretien en nous fondant sur l'expérience canadienne de nos clients collectifs.

Le tableau suivant fait état de nos frais expérimentiels par type de produit pour des périodes de propriété de quatre ans et de cinq ans, ainsi que de l'écart des frais par kilomètre entre les provinces. En bout de ligne, les frais respectifs pour les deux périodes de propriété représentent un élément clé de notre recommandation finale.

Entretien cents par kilomètre	Moyenne canadienne			Écart entre les provinces	
	Compacte	Intermédiaire	Mini-fourgonnette	supérieur	inférieur
Propriété de 4 ans	3,00	2,82	3,03	3,69	2,49
Propriété de 5 ans	3,75	3,52	3,79	4,61	3,11

Analyse des frais permanents

Les frais permanents sont les suivants : dépréciation, taxes, financement, assurance, immatriculation et frais divers. On obtient le total de ces frais en divisant les frais annuels par 20 000 kilomètres par année, ce qui permet d'obtenir un montant par kilomètre.

Dépréciation

La dépréciation est une question complexe, car il existe plusieurs définitions possibles du terme et plusieurs méthodes de calcul des coûts. L'équation comprend une valeur initiale, une valeur finale et une période de temps liée. Notre méthode est résumée ci-après :

- Pour chaque catégorie de véhicule, trois ou quatre marques représentatives sont choisies.
- Pour chaque marque, l'information sur les prix en vigueur est compilée pour chacune des cinq années modèles passées.
- Pour chaque marque, des pourcentages des valeurs résiduelles pour une propriété de quatre ans et de cinq ans sont établis à partir de données historiques.
- Un coût initial moyen pour chaque marque est calculé pour le nombre d'années modèles passées pour chaque période de propriété.
- On calcule la dépréciation totale pour chaque marque et période de propriété en appliquant le pourcentage résiduel au coût initial moyen.
- Les frais de dépréciation en cents par kilomètre sont déterminés pour chaque marque et période de propriété, compte tenu de la distance hypothétique parcourue annuellement.
- Les coûts par kilomètre pour chaque catégorie de véhicule et période de propriété sont la moyenne parmi les marques sélectionnées dans la catégorie.

Les renseignements sur l'établissement du prix sont tirés du Canadian Red Book du mois d'octobre 1998, ou du Auto Hebdo de janvier 1999. Dans tous les cas, le prix de vente au détail suggéré par le fabricant est utilisé pour des modèles comparables sur une période de douze mois.

La principale différence que présente notre méthode comparativement à celle qui a été utilisée dans l'évaluation par la DVPP concerne la manière dont la dépréciation est définie. Suivant notre méthode, la dépréciation s'entend de la « perte prévue de la valeur d'un véhicule au cours de la période de propriété ». Dans l'évaluation, on a défini la dépréciation comme étant « le coût net d'un véhicule au moment de son achat ». Si cette différence est subtile, elle revêt tout de même de l'importance. Nous estimons que notre définition est celle qui saisit le mieux l'effet financier réel de la dépréciation sur le coût de la propriété, et qu'elle permet d'établir la distinction qui s'impose entre la dépréciation et le financement du véhicule.

Un récapitulatif des frais de dépréciation fondé sur cette définition figure dans le tableau qui suit. Nous n'avons établi aucune distinction au niveau des régions géographiques car les écarts qui peuvent exister entre chaque province au niveau des prix sont normalisés si l'on s'attarde à l'écart qui existe entre les valeurs des véhicules neufs et les valeurs des véhicules au moment de la revente.

Dépréciation cents par kilomètre	Moyenne canadienne		
	Compacte	Intermédiaire	Mini-fourgonnette
Propriété de 4 ans	11,2	15,2	14,7
Propriété de 5 ans	11,0	13,6	12,8

Taxe de vente

La taxe de vente varie selon la province ou le territoire et dépend du prix de vente net, de la période de propriété hypothétique et de la manière dont les taux de taxation sont appliqués. Si ces taxes sont souvent « acquittées » au moment de l'achat, elles sont aussi souvent intégrées au financement. Nous supposons que la taxe de vente calculée est amortie sur le total de la période de propriété, et que la taxe est calculée sur le prix d'achat net.

Les taux de taxation sont différents dans les diverses régions et sont appliqués différemment également. La taxe de vente fédérale (TPS) est appliquée sur le prix net dans toutes les provinces, au taux applicable. La plupart des taxes provinciales sont appliquées sur le prix seul; certaines sont indiquées à titre de taux individuels et d'autres, comme taux de TPS supérieur. Le Québec et l'Île-du-Prince-Édouard appliquent leur taux de taxation au prix, TPS incluse. Les taux de taxation en vigueur vont de 7,0 à 17,7 pour cent.

La moyenne calculée par kilomètre est de 1,95 cents, et la répartition est illustrée ci-dessous.

cents par kilomètre	Moyenne canadienne (propriété de 4 ans)			Écart entre les provinces	
	Compacte	Intermédiaire	Mini-fourgonnette	supérieur	inférieur
Taxe de vente	1,89	2,24	2,42	3,30	1,02

Financement

Les frais de financement dépendent du montant financé, du taux d'intérêt et du terme. Comme nous prenons en considération deux périodes de propriété, les frais de financement qui y sont liés sont fondés sur des emprunts de même durée. Les frais de financement sur la période de propriété sont additionnés, puis répartis également sur cette période (alors qu'en réalité, les frais de financement diminuent au cours de la durée de l'emprunt). Suivant une enquête succincte menée auprès de plusieurs établissements de crédit canadiens, les frais de financement moyen des automobiles neuves s'élèvent en ce moment à 8,98 pour cent.

En ce qui concerne le montant à financer, nous avons supposé (comme dans l'évaluation par la DVPP) que l'acheteur finance la différence entre le prix du véhicule neuf et la valeur de revente ou de reprise du véhicule remplacé. Nous supposons également un remplacement en nature au titre de la catégorie de véhicule, et ne considérons pas que les différences géographiques au niveau des taux de financement sont significatives.

Un résumé des frais par kilomètre est donné dans le tableau suivant.

Financement cents par kilomètre	Moyenne canadienne		
	Compacte	Intermédiaire	Mini-fourgonnette
Propriété de 4 ans	2,82	3,34	3,62
Propriété de 5 ans	3,63	3,88	4,01

Assurance

Parmi toutes les composantes des coûts qu'entraînent la propriété et l'utilisation d'un véhicule personnel, l'assurance est peut-être celle qui varie le plus. Elle dépend beaucoup plus d'un large éventail de choix et de circonstances individuelles du propriétaire du véhicule que toute autre catégorie. Les facteurs qui influent sur cette catégorie sont les suivants :

- le type et l'âge du véhicule
- la province et le lieu de résidence exact

- le dossier de conduite personnel et familial, l'âge, etc.
- les services de courtier et les franchises sélectionnés

Étant donné cette grande variabilité au niveau des facteurs, et partant des taux, nous avons pris des primes d'assurance estimées pour des véhicules dans la fourchette de prix des voitures compactes et de série intermédiaire et des mini-fourgonnettes dans chaque province pour un conducteur principal jouissant d'un bon dossier de conduite. Sur ce fondement, les taux annuels provinciaux vont de 900 \$ à 3 000 \$, et il existe souvent un écart pouvant aller jusqu'à 100 pour cent à l'intérieur d'une même province.

Nous avons sélectionné des taux provinciaux qui tiennent compte de la variation entre les différentes régions et qui représentent une augmentation d'environ 20 pour cent par rapport aux taux pour voiture de plaisance de 1995 publiés dans l'évaluation de la DVPP. Les coûts de base indiqués en cents par kilomètre sont résumés dans le tableau suivant :

cents par kilomètre	Moyenne canadienne			Écart entre les provinces	
	Compacte	Intermédiaire	Mini-fourgonnette	supérieur	inférieur
Assurance	6,87	7,23	7,23	10,00	4,75

Droits d'immatriculation et de permis

Les droits d'immatriculation et de permis sont établis par chaque province et peuvent être déterminés facilement. Sur le fondement des droits annuels qui figurent dans le tableau qui suit, nous avons calculé les frais par kilomètre allant de 0,26 à 1,76 cents, selon la province et le type de modèle. Le tableau qui suit indique les taux annuels. Les droits sont déterminés compte tenu de renouvellements tous les deux ans à un taux qui est le double du taux annuel indiqué.

Province/Territoire	Droits d'immatriculation	Province/Territoire	Droits d'immatriculation
Alberta	52 \$	Colombie-Britannique	64 \$
Manitoba	55 \$	Terre-Neuve	140 \$
Nouveau Brunswick	81 \$	Nord-Ouest	60 \$
Nouvelle Écosse	70 \$	Ontario	74 \$
Île-du-Prince-Édouard	68 \$	Québec	293 \$
Saskatchewan	80 \$	Yukon	60 \$

En moyenne, le taux pour toutes les catégories de véhicules et toutes les régions est de 0,50 cent le kilomètre. Le premier niveau des coûts détaillés est indiqué ci-dessous :

Immatriculation cents par kilomètre	Moyenne canadienne		Écart entre les provinces	
	Propriété de 4 ans	Propriété de 5 ans	supérieur	inférieur
Toutes les catégories	0,46	0,55	1,76	0,26

Frais divers

Nous fondant sur nos données internes relatives aux rapports de frais pour les groupes canadiens, nous recommandons une indemnité mensuelle de 10 \$ pour les frais divers d'utilisation d'un véhicule. Cela donne lieu à un coût de 0,05 cent le kilomètre pour chaque catégorie de véhicule, province et période de propriété.

Conclusions sommaires

Nos conclusions générales sur les frais de fonctionnement figurent dans le prochain tableau. Les recommandations et l'analyse sont énoncées dans le chapitre suivant.

Frais de fonctionnement (cents par kilomètre)	Moyenne canadienne			Écart entre les provinces	
	Compacte	Intermédiaire	Mini-fourgonnette	supérieur	inférieur
Propriété de 4 ans	33,73	39,68	40,63	45,63	30,34
Propriété de 5 ans	35,06	39,13	39,63	44,88	31,57

Il ressort de ces résultats que la variabilité au niveau de la durée de propriété est très faible, et que la variation au niveau des catégories de produit est modérée. Les différences de coûts entre les différentes régions géographiques sont plus importantes.

Recommandations de principe

Compte tenu des composantes de la catégorie des frais et de notre évaluation de leur variabilité, nous recommandons au Conseil national mixte d'adopter une grille de remboursement fondée sur les frais « fixes et variables ». Cette solution tient compte de l'existence des frais fixes qu'il faut engager pour faire rouler un véhicule personnel sans égard à la distance parcourue, et des frais variables qui sont liés au nombre de kilomètres parcourus au cours d'une période donnée. Essentiellement, cette grille proposée consiste en :

- une indemnité journalière fixe pour rembourser les frais fixes quotidiens qu'il faut engager pour être propriétaire d'une automobile;
- un taux par kilomètre variable pour rembourser le coût du fonctionnement d'une automobile.

Les détails de cette recommandation sont donnés ci-dessous, sous la rubrique « Recommandation de premier choix ».

Nous estimons que cette recommandation permet le remboursement le plus exact et le plus équitable des coûts véritables qu'engendre le fonctionnement d'un véhicule. Cependant, nous admettons qu'il s'agit d'une dérogation à la méthode actuelle de remboursement au kilomètre. De fait, l'option au kilomètre est couramment utilisée par la plupart des organisations, comme l'indiquent les résultats de notre enquête. Comme nous avons compilé les frais pour chaque catégorie de composantes du coût, il est possible de concevoir plusieurs régimes de remboursement viables.

Étant entendu que la solution plus courante du remboursement au kilomètre peut apporter un certain sentiment de bien-être, nous continuons aussi d'offrir une recommandation subsidiaire pour cette raison. Cette recommandation figure à la rubrique intitulée « Recommandation subsidiaire ».

Avant de présenter nos recommandations sur le taux de remboursement, nous devons nous pencher sur deux questions. La première est la catégorie de véhicule qu'il convient d'utiliser comme fondement à la recommandation. La seconde est la nature de la variation géographique.

Recommandation relative à la catégorie de produit

Dans le cadre de la présente étude, nous avons établi les frais qu'il faut engager pour être propriétaire d'une automobile compacte ou de série intermédiaire ou d'une mini-fourgonnette. Dans le tableau suivant figurent les frais par kilomètre sur le fondement des moyennes provinciales établies pour les diverses catégories.

Moyennes canadiennes (cents par kilomètre)	Compacte	Intermédiaire	Mini-fourgonnette
Essence	6,57	7,46	8,30
Huile	0,30	0,30	0,30
Pneus	0,55	0,60	0,53
Entretien	3,00	2,82	3,03
Total partiel des frais courants	10,42	11,18	12,16
Dépréciation	11,22	15,19	14,70
Taxes	1,89	2,24	2,42
Financement	2,82	3,34	3,62
Assurance	6,87	7,23	7,23
Immatriculation	0,46	0,46	0,46

Moyennes canadiennes (cents par kilomètre)	Compacte	Intermédiaire	Mini-fourgonnette
Frais divers	0,05	0,05	0,05
Total partiel des frais permanents	23,31	28,51	28,48
Total des frais de fonctionnement	33,73	39,69	40,64

Nous recommandons le recours à un coût moyen pour ces trois catégories de produit. Cette solution permet d'obtenir les coûts des types de véhicules les plus populaires. La moyenne des frais de fonctionnement pour les trois catégories s'élève à 38,02 cents le kilomètre, ce qui se trouve à moins de onze pour cent des valeurs supérieures et inférieures.

Période de propriété

Nous recommandons également au Conseil national mixte d'adopter une politique de remboursement fondée sur les périodes de propriété moyennes de quatre et de cinq ans. De manière générale, la propriété de cinq ans est légèrement plus économique, ainsi que le démontre le tableau suivant. Si l'on se reporte aux moyennes provinciales établies pour les catégories de frais, la variation du total du coût par kilomètre pour chaque période de propriété se trouve à moins de deux pour cent de la moyenne.

Moyenne des frais de fonctionnement par année de propriété (cents par kilomètre)						
Catégorie	Compacte		Intermédiaire		Mini-fourgonnette	
Années de propriété	4	5	4	5	4	5
Frais courants	10,42	11.06	11.18	11.76	12.15	12.81
Frais permanents	23,31	24.00	28.50	27.37	28.48	26.81
Frais totaux	33,73	35.06	39.68	39.13	40.63	39.62
Moyenne de la catégorie	34,5		39.5		40.0	
Moyenne de la période	4 ans : 38,0			5 ans : 38.0		
Moyenne générale	38.0					

Ces moyennes sont arrondies à 0,5 cent près. La variation au niveau des frais par kilomètre des deux périodes de propriété se trouve à moins de 0,78 cent de la moyenne établie pour chaque catégorie. Les frais de fonctionnement moyens des trois catégories pour chaque période de propriété sont les mêmes, soit 38,0 cents le kilomètre, ce qui nous amène à recommander le recours à la moyenne des deux.

Variation géographique

Nous recommandons au Conseil de continuer de tenir compte du fait qu'il existe des écarts entre chaque province au niveau des frais de fonctionnement des véhicules. Les frais par province et territoire que nous avons établis figurent dans des tableaux dans les sections qui suivent. Nous croyons que ces données illustrent une variation suffisante pour justifier un traitement distinct.

Ainsi que le tableau récapitulatif suivant le démontre, la variation au niveau de chaque état des coûts des provinces où les coûts sont les plus élevés et de celles où les coûts sont les moins élevés va de 8 % à 18 % (à l'exception des endroits où des rajustements territoriaux ont été effectués au titre des frais d'essence). Cette variation est plus

importante que les différences constatées au niveau de la période de propriété et des catégories de produit. Nos recommandations en matière de remboursement sont le reflet de cette démarche.

Écart entre les provinces au niveau des frais de fonctionnement	Frais permanents (\$ par jour)	Frais courants (cents par km)	Coûts totaux (cents par km)
Moyenne canadienne	14,44	11,50	38,0
Régions où les coûts sont les plus élevés	16,75	18,5	42,5
Régions où les coûts sont les moins élevés	13,00	9,5	34,5

Recommandation de premier choix

Nous recommandons au Conseil national mixte d'adopter une politique de remboursement fondée sur un taux fixe et variable. Cela suppose l'établissement, pour chaque province et territoire, d'une indemnité journalière quotidienne et d'un taux au kilomètre. La personne qui est appelée à utiliser son véhicule personnel en service commandé toucherait une indemnité journalière fixe pour chaque jour en déplacement. Cette indemnité journalière permettrait de rembourser au conducteur les frais fixes ou permanents qu'il doit assumer du fait qu'il est propriétaire d'une automobile. En outre, le conducteur toucherait un remboursement au taux de principe pour chaque kilomètre parcouru en service commandé, de manière à compenser le coût réel de fonctionnement de l'automobile.

Nous recommandons que ces taux de principe soient fondés sur :

- les frais moyens, calculés pour les catégories compacte et de série intermédiaire et les mini-fourgonnettes, ainsi qu'il est défini dans le présent rapport;
- la moyenne des frais calculés pour les périodes de propriété tant de quatre ans que de cinq ans;
- les variations entre chaque province ainsi qu'il en est discuté précédemment.

Nous avons dressé le tableau des taux de remboursement suivant, qui indique l'indemnité journalière et le taux par kilomètre que nous recommandons pour chaque province et territoire. L'indemnité journalière est obtenue par la division des frais permanents annuels par 365. Le taux par kilomètre représente les frais courants établis pour chaque province. Les indemnités journalières sont arrondies à 0,25 \$ près, tandis que les taux par kilomètre sont arrondis à 0,5 cent près.

Grille de remboursement recommandée		
Province/Territoire	Indemnité journalière (\$ par jour)	Par kilomètre (cents par km)
Alberta	14,00	9,5
Colombie-Britannique	14,75	10,5
Manitoba	14,50	10,0
Nouveau Brunswick	14,75	10,0
Terre-Neuve	15,00	11,0
Nord-Ouest	13,00	18,5
Nouvelle Écosse	14,50	10,0
Ontario	15,00	11,0

Grille de remboursement recommandée		
Province/Territoire	Indemnité journalière (\$ par jour)	Par kilomètre (cents par km)
Île-du-Prince-Édouard	14,25	10,0
Québec	16,75	10,0
Saskatchewan	13,25	10,0
Yukon	13,50	17,5

Dans les cas où les employés demandent l'autorisation d'utiliser leur véhicule personnel en service commandé, nous recommandons au Conseil national mixte de maintenir sa pratique actuelle de remboursement des frais courants au moyen du taux par kilomètre, par province, qui est indiqué dans le tableau qui précède. Dans le cas où c'est l'employé qui fait la demande, aucune indemnité journalière ne serait versée à titre de remboursement.

Recommandation subsidiaire

Nous reconnaissons que notre recommandation d'un remboursement des frais fixes et variables constitue une dérogation à la norme consistant à appliquer un taux de remboursement des frais fixes. L'établissement de données sur les frais tel que nous l'avons présenté ici a ceci d'avantageux que les mêmes renseignements peuvent être utilisés pour établir un taux fixe. Les taux recommandés ci-après sont fondés sur une distance parcourue annuellement de 20 000 kilomètres. Le tableau suivant énumère les taux de remboursement par kilomètre, par province, qui découlent de notre analyse.

Comme dans notre recommandation de premier choix, nous suggérons de maintenir la pratique de remboursement des frais d'utilisation d'un véhicule particulier à la demande de l'employé sur le fondement des frais courants uniquement.

Grille de remboursement recommandée (cents par kilomètre)		
Province/Territoire	À la demande de l'employé	À la demande de l'employeur
Alberta	9,5	35,0
Colombie-Britannique	10,5	37,5
Manitoba	10,0	37,0
Nouveau Brunswick	10,0	37,0
Terre-Neuve	11,0	38,5
Nord-Ouest	18,5	42,5
Nouvelle Écosse	10,0	36,5
Ontario	11,0	38,0
Île-du-Prince-Édouard	10,0	36,0
Québec	10,0	41,0
Saskatchewan	10,0	34,5
Yukon	17,5	42,5

Sujets connexes et considérations

Les prochaines sections traitent, aux fins de discussion, de sujets reliés au remboursement pour utilisation d'un véhicule particulier en service commandé, tels que les facteurs déterminants au titre des coûts et les considérations organisationnelles.

Accidents

Les frais reliés aux accidents sont habituellement compris dans l'évaluation des frais de fonctionnement d'un parc automobile. Nous ne les avons pas inclus dans les évaluations des frais en raison de la nature individuelle du remboursement pour service commandé, ainsi que du rôle joué par l'assurance.

Les accidents constituent des frais inhérents aux affaires qu'une société dotée d'un parc automobile doit assumer. Il est normal que des accidents se produisent au fil des années compte tenu du nombre de véhicules et de conducteurs. On peut généralement prévoir un taux d'accidents en fonction du nombre de véhicules. Les frais sont alors répartis selon la distance parcourue par l'ensemble des véhicules.

Cependant, pour un particulier, le taux est bimodal. Autrement dit, une personne a un accident ou elle n'en a pas. Il n'y a pas de frais à répartir avant qu'un accident se produise. Dans le cas de véhicules particuliers, trois facteurs entrent en jeu. Premièrement, la société n'a pas à assumer de responsabilité au chapitre des accidents survenant en dehors des voyages d'affaires. Deuxièmement, la police d'assurance du conducteur couvre normalement la plupart des frais reliés à un accident (ce dont on tient compte dans les calculs des remboursements). Il ne serait pas indiqué de verser un deuxième remboursement séparé pour ces frais. En dernier lieu, il y a la question des accidents avec responsabilité. Les organisations peuvent couvrir ou non les frais reliés aux accidents si le conducteur était responsable.

Le seul aspect des accidents dont il serait indiqué de discuter porte sur les franchises à payer dans le cas d'un accident non responsable impliquant un véhicule particulier survenu pendant un voyage d'affaires. Une des organisations sondées permet le remboursement des dommages causés à un véhicule particulier lors d'un voyage d'affaires. Sa politique permet le remboursement d'un minimum des frais de réparation ou de la franchise jusqu'à concurrence de 500 \$.

Location par rapport au remboursement

Plusieurs sociétés se demandent si elles devraient fournir un véhicule à leurs employés ou leur demander d'utiliser leurs propres véhicules. Il faut tenir compte de divers facteurs avant de répondre à cette question. L'utilisation d'un véhicule particulier est souvent nécessaire dans le cadre des affaires et peut généralement être classée comme régulière ou périodique. Dans plusieurs cas, l'organisation fournit un véhicule qui est loué à long ou à court terme ou qui appartient à la société. La question de la location ou du remboursement repose sur des facteurs quantitatifs et qualitatifs.

Facteurs quantitatifs

Au point de vue quantitatif, les frais reliés à la location ou au remboursement peuvent être calculés et comparés par rapport à différents montants mensuels. Bien que plusieurs facteurs entrent en jeu, nous avons constaté que, de manière générale, il est moins coûteux pour une organisation de fournir un véhicule de location si la distance mensuelle devant être parcourue ne dépasse pas 1 600 kilomètres. Par conséquent, si l'employé doit régulièrement parcourir une distance plus grande, il pourrait être utile d'évaluer la pertinence de fournir un véhicule de fonction.

Facteurs qualitatifs

Les facteurs qualitatifs sont reliés à des questions telles que l'image de la société, le contrôle de la société sur l'âge et la condition des véhicules, la sécurité et la productivité et le moral des employés.

Certains points de discussion sont présentés ci-dessous. Bien que plusieurs de ces facteurs puissent s'appliquer davantage au secteur privé, il peut être utile d'en tenir compte.

Les aspects positifs et négatifs de fournir des véhicules de fonction ou de demander aux employés d'utiliser leurs véhicules.

Pour :	Positifs	Négatifs
Société	La direction établit la politique en matière d'achat, d'entretien, de réparation et de vente des véhicules. Le choix par les employés d'un véhicule et des options est compatible avec les objectifs de l'entreprise. L'utilisation personnelle et commerciale est compatible avec la politique relative au parc automobile. Il est possible d'atteindre un niveau de satisfaction et de motivation des employés plus élevé. Les frais peuvent être gérés plus efficacement.	Les perceptions personnelles du caractère adéquat et de la sécurité des véhicules peuvent être très variables. La direction ne peut pas assurer de contrôle sans une expertise et des ressources internes ou imparties. Peut empêcher l'organisation de faire d'autres investissements. Les employés peuvent faire coïncider des voyages personnels avec des voyages d'affaires.
Employé	Plus facile pour l'employé au plan administratif. Plus faisable financièrement au chapitre de l'entretien, de l'assurance, des paiements des véhicules et de la vente des véhicules d'occasion. Responsabilité réduite Diminution de l'usure des véhicules particuliers	Choix limité de véhicules Responsabilité à l'égard des véhicules.

État des frais et traitement des paiements

Il faut aussi tenir compte du temps et des efforts consacrés à l'administration des politiques de remboursement. Les politiques qui sont trop complexes ou qui nécessitent beaucoup de paperasserie et de documents ou des vérifications entraînent des frais supplémentaires pour l'organisation. Ces frais ne sont pas toujours tenus en compte dans le cadre de l'évaluation des frais de voyages d'affaires. Une politique rationalisée et facile à administrer peut réduire les frais d'une organisation davantage qu'une politique trop complexe qui pourrait verser des remboursements moins importants, mais coûter davantage à administrer.

Autres considérations

Il serait utile d'étudier brièvement d'autres facteurs pouvant avoir une incidence sur le niveau du remboursement. Il s'agit essentiellement de réalités liées à la propriété d'un véhicule particulier dont la méthodologie ne tient pas compte. Le modelage de ces variables risquerait de donner un modèle plus compliqué et moins valable pour ce qui pourrait être considéré comme une majorité de situations.

Véhicules d'occasion

La méthodologie ne tient pas compte des caractéristiques des frais reliés à l'achat et au fonctionnement d'un véhicule d'occasion. Le profil des frais d'un véhicule d'occasion dépend grandement du moment de son acquisition ou de la durée de propriété. Plusieurs segments du marché décrivent divers scénarios relatifs aux véhicules d'occasion.

En général, les frais reliés à la dépréciation et à l'assurance sont inférieurs au fil des années, alors que les frais d'entretien sont souvent supérieurs. En moyenne, nous croyons que les frais de fonctionnement par kilomètre pour un véhicule d'occasion seraient inférieurs à ceux recommandés ici.

Autres marques et catégories

L'étude a été effectuée en fonction de marques choisies dans chacune des trois catégories suivantes : compacte, intermédiaire, mini-fourgonnette. Toutes les marques choisies étaient de fabricants nord-américains : General Motors, Ford et Chrysler. Une courte discussion qualitative s'impose relativement à l'incidence que d'autres fabricants ou marques auraient pu avoir sur l'analyse.

En général, les véhicules asiatiques et européens les plus populaires conservent une valeur de revente supérieure. Toutes les autres variables sont équivalentes, mais cette valeur de revente supérieure se traduit par des frais de dépréciation inférieurs pour une période de propriété donnée. Si certaines de ces marques avaient été comprises dans l'évaluation, les taux de remboursement auraient vraisemblablement été légèrement inférieurs.

Dans les dernières années, la catégorie des camions et autres véhicules utilitaires a gagné en popularité. En général, nous constatons que les frais de fonctionnement des mini-pick-up sont comparables à ceux des super-compactes, ceux des pick-up de ½ tonne sont comparables à ceux des compactes et ceux des camions de ¾ de tonne sont comparables à ceux des intermédiaires et mini-fourgonnettes. Les frais de fonctionnement pour les véhicules utilitaires sont habituellement de 25 % supérieurs à ceux des véhicules intermédiaires.