

# **Remboursement des frais d'utilisation en service commandé d'un véhicule particulier- Mise à jour pour l'année modèle 2010**

Étude préparée exclusivement pour  
Le Conseil national mixte de la  
fonction publique du Canada

Par les Services commerciaux stratégiques de PHH

Décembre 2009

*Mise à jour des frais de fonctionnement*

## Table des matières

<b>Résumé</b> .....	<b>1</b>
<b>Méthodologie</b> .....	<b>1</b>
<b>Évaluation</b> .....	<b>1</b>
<b>Introduction</b> .....	<b>3</b>
<b>Détermination des composantes du coût</b> .....	<b>4</b>
<b>Hypothèses</b> .....	<b>4</b>
Choix du véhicule.....	4
Période de propriété.....	5
Utilisation du véhicule.....	5
<b>Méthodologie</b> .....	<b>5</b>
<b>Analyse des frais variables</b> .....	<b>6</b>
Essence.....	6
Vidange d'huile .....	7
Pneus .....	7
Entretien .....	7
<b>Analyse des frais fixes</b> .....	<b>8</b>
Dépréciation.....	8
Taxe de vente .....	9
Financement .....	9
Assurance.....	10
Droit d'immatriculation et de permis.....	11
Frais divers .....	11
<b>Résumé relatif aux frais de fonctionnement</b> .....	<b>11</b>
<b>Recommandation de principe</b> .....	<b>12</b>
<b>Recommandation de premier choix</b> .....	<b>13</b>
<b>Recommandation subsidiaire</b> .....	<b>14</b>
<b>Sommaire des recommandations</b> .....	<b>15</b>

## Résumé

PHH est heureuse de contribuer à l'évaluation des taux de remboursement au conducteur par le Conseil national mixte. Cette mise à jour a pour objet d'évaluer les frais de fonctionnement d'un véhicule dans le même cadre que notre étude initiale, intitulée « Remboursement des frais d'utilisation en service commandé d'un véhicule particulier », qui remonte au mois de janvier 1999. Les faits saillants de la présente étude sont notamment les suivants :

- prix des véhicules de l'année modèle 2010;
- intégration des rabais et taux d'intérêt des principaux fabricants pour déterminer les frais de dépréciation et de financement;
- données à jour sur le prix de l'essence;
- différences entre les frais pour chaque province et territoire selon deux approches par rapport aux frais de fonctionnement : indemnité journalière en plus d'un taux par kilomètre ou simple remboursement selon le nombre de kilomètres parcourus.

Le présent rapport contient un résumé des hypothèses et valeurs clés et présente les niveaux recommandés de remboursement pour examen par le Conseil national mixte. Notre objectif est de fournir les données les plus récentes sur les frais de manière à ce que les taux de remboursement pour l'exercice financier 2010 puissent être établis avec exactitude.

---

## Méthodologie

Nous continuons de présenter nos conclusions sous forme de deux options de remboursement. Nous avons recommandé au Conseil national mixte d'adopter une politique de remboursement qui prend en considération la nature à la fois fixe et variable des frais que doivent assumer les particuliers qui sont propriétaires d'un véhicule à moteur et qui utilisent celui-ci. Cette option est 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 de fonctionnement pour chaque kilomètre parcouru.

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 frais de fonctionnement au kilomètre seulement.

Chaque option repose sur les frais liés à quatre catégories de véhicules : voitures compactes, voitures intermédiaires et véhicules métis. 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 entre les provinces, ce qui comprend des rajustements en raison des conditions météorologiques difficiles avec lesquelles il faut composer dans les territoires.

---

## Évaluation

Comparativement à l'année dernière, les frais de fonctionnement d'un véhicule à l'échelle nationale ont baissé de 0,522 \$ en moyenne par kilomètre. Les principaux facteurs influant sur les taux de cette année sont **significant decreases in** les prix du carburant et la dépréciation, **with financing, insurance, maintenance, and tires** qui ont légèrement augmenté.

**The decrease** du prix du carburant cette année a été un facteur dominant parmi les autres changements influant sur les frais courants. Les frais de carburant ont représenté environ 21 % du total des frais. **Despite rising steadily throughout the year due to speculative capital flowing back into oil commodities and equities, gasoline prices were, on average, \$0.169 per litre lower for this study period than when reviewed for the 2009 update. This is mainly due to less overall demand caused by the economy's contraction since last year and the record high**

**Étude de 2010 sur le remboursement des frais d'utilisation en service commandé**

prices that prevailed for much of 2008. Pump pricing used in the study reflects averages in each location from September through November and ranges from \$0.928 to \$1.169 per litre.

Au chapitre des frais fixes, les frais de dépréciation ont **down** considérablement, de 0,015 \$ le kilomètre, ce qui correspond à a decrease d'environ 7,1 % par rapport à la mise à jour de 2009. Ce rajustement tient compte des slightly lower prices for new vehicles and slightly higher trade in prices due to stabilization in the used vehicle sales market.

Finance, license and insurance costs, taxes, and maintenance and tire costs all went up slightly from last year's levels.

La recommandation de premier choix consiste à rembourser les frais fixes quotidiens et les frais de fonctionnement, en fonction du kilométrage. Les taux quotidiens varient de 17,00 \$ à 22,00 \$, et les taux de remboursement kilométriques varient de 0,140 \$ à 0,260 \$ par kilomètre. Une comparaison des taux provinciaux avec les recommandations de l'an dernier indique que les taux de remboursement quotidiens ont baissé de 0,25 \$ à 0,75 \$ dans l'ensemble du pays **except in Alberta and Ontario where there was no change**.

Les taux variables de kilométrage ont baissé **slightly** partout en raison des **lower running costs, generally by either \$0.010 ou \$0.015 par km dans l'ensemble des provinces sauf à l'Alberta où les taux ont baissé de 0,020 \$ For the Territories,** les taux correspondants ont baissé de 0,020 \$ par km au Nunavut et dans les Territoires du Nord-Ouest et de 0,050 \$ par km au Yukon.

Le Conseil national mixte a opté pour la solution privilégiée dans la recommandation subsidiaire : un remboursement fondé sur un taux par kilomètre selon que l'employeur ou l'employé a demandé que le véhicule de l'employé soit utilisé. Les changements constatés au niveau des taux à la demande de l'employé, appelés taux de transport quotidien dans le présent rapport, sont le reflet des variations survenues au chapitre du taux par kilomètre variable dont il est fait mention ci-dessus. Les taux relatifs à une demande présentée par l'employeur, appelés dans le présent rapport taux de voyage, ont baissé variant entre 0,010 \$ et 0,030 \$ par km dans les provinces. Des taux plus élevés sont recommandés pour les Territoires du Nord-Ouest (en raison des coûts supplémentaires imputables aux conditions météorologiques rigoureuses).

## Introduction

La présente étude met à jour les frais de fonctionnement d'un véhicule dans le même cadre que celui qui a servi à la présentation de notre étude initiale pour le Conseil national mixte, intitulée « Remboursement des frais d'utilisation en service commandé d'un véhicule particulier », qui remonte à janvier 1999. Cette étude initiale portait notamment sur les éléments suivants :

- Une évaluation de la politique en vigueur à l'époque, ainsi que de la méthodologie utilisée pour déterminer les niveaux de remboursement.
- Une enquête comparative auprès d'autres organisations canadiennes de manière à échantillonner les types de politiques et les niveaux de remboursement d'usage courant.
- La mise au point de notre méthodologie propose et les niveaux de remboursement recommandés en résultant.

La présente mise à jour des frais et du remboursement repose sur la méthodologie qui a été mise au point dans notre étude initiale. Plus particulièrement, nous avons fixé les frais pour chacune des diverses composantes des catégories de frais qui s'appliquent à la propriété d'automobiles personnelles. Certains frais sont considérés comme étant « fixes », en ce sens qu'ils doivent être engagés sans égard à la mesure dans laquelle le véhicule est utilisé. Ces frais sont notamment la dépréciation (la perte de la valeur d'un véhicule au fil des années), le financement, l'assurance, les taxes, les droits d'immatriculation et de permis, et autres frais divers peu élevés. La deuxième catégorie de frais est liée à l'utilisation du véhicule. Ces frais « variables » sont principalement l'essence et l'entretien (entretien préventif et non planifié et pneus).

Dans le cadre de l'analyse des frais de fonctionnement, les frais variables correspondent en général à un montant accordé pour chaque kilomètre parcouru, de manière qu'il soit tenu compte de la base d'activité qui influe sur le coût. Les frais fixes sont mesurés approximativement en tant que frais mensuels ou annuels, car ils sont engagés sans égard à la distance parcourue. De manière générale, les frais fixes correspondent approximativement aux deux tiers des frais de fonctionnement totaux.

Lorsqu'il y a lieu, les écarts au niveau de ces frais entre les différents territoires et les différentes provinces sont pris en considération. À chaque étape, nous avons utilisé des renseignements faisant partie du domaine public ainsi que les données internes de PHH, ses connaissances spécialisées et ses procédures.

Comme dans le cadre de notre étude initiale, nous présentons deux options de remboursement : une indemnité journalière en plus d'un taux par kilomètre, et un simple remboursement selon le nombre de kilomètres parcourus.

À partir de la mise à jour de 2003, nous avons commencé à intégrer les rabais appliqués aux nouveaux véhicules par les fabricants pour tenir compte de leur grande accessibilité à tous les acheteurs. Nous continuons de surveiller les rabais des fabricants et de les appliquer aux prix de détail suggérés pour les véhicules, *an approach that accurately reflects the current marketplace and is a truer benchmark from which to determine market depreciation costs.* Veuillez noter que les rabais qui pourraient être accordés par les détaillants ou négociés par les particuliers n'ont pas été pris en compte.

Périodiquement, des mises à jour de taux ont été établies dans le passé pour évaluer l'incidence de la modification des prix à la pompe. Une telle étude a été effectuée la dernière fois en septembre 2009. Toutes les valeurs de comparaison dans ce document se rapportent à la dernière mise à jour complète pour l'année modèle 2009.

## Détermination des composantes du coût

Dans la présente section, nous présentons les hypothèses ainsi que la méthodologie sur lesquelles nous nous sommes fondés pour déterminer le coût des diverses composantes requises pour établir le taux de remboursement des frais engagés en service commandé. Dans l'ensemble, cette démarche élémentaire est la même que celle qui a été décrite dans notre étude initiale. Dans la présente étude, nous cernons les changements et les différences clés et nous résumons nos résultats.

### Hypothèses

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

- choix 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, la 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.

### Choix du véhicule

Le type de véhicule pris en considération pour déterminer la politique de remboursement permettra, en bout de ligne, de déterminer le niveau de remboursement. Nous continuons d'évaluer les frais en fonction de trois catégories de véhicules utilisées dans l'étude de l'an dernier **with one minor change** : les voitures compactes, intermédiaires et les véhicules multisegments, **which was the minivan/crossover combined class last year**. Les taux finaux qui sont recommandés correspondent à la moyenne des frais liés à ces catégories de véhicules.

Pour l'année modèle en cours, le tableau suivant indique les marques et le prix au détail que nous avons utilisés. Ce prix inclut les rabais qui sont offerts en ce moment par les fabricants.

**There have been some additions and deletions in the manufacturers' product offerings since the 2009 model year, and we have made a few small changes to the representative nameplates within each product class to accommodate this and to maintain similar levels of vehicle pricing for each category.**

Catégorie	Marques représentatives	Prix de l'année Modèle 2009
Compacte	Chevrolet Cobalt	17 050 \$
	Ford Focus	19 149 \$
	Chrysler Sebring	23 495 \$
	Dodge Caliber	19 295 \$
Intermédiaire	Ford Fusion	24 249 \$
	Dodge Avenger	21 495 \$
	Chevrolet Malibu	22 495 \$
	Pontiac G6	26 700 \$
Véhicule multisegment	Jeep Compass	21 645 \$
	Ford Escape	28 699 \$
	Chevrolet Equinox	27 445 \$
	Dodge Journey	25 045 \$

**Étude de 2010 sur le remboursement des frais d'utilisation en service commandé**

For the most part, the motor companies have ceased production of the minivan category in favor of crossovers. As such, and per the recommendation from the 2009 study, the Chevrolet Uplander and the Pontiac Montana have been removed from last year's minivan/crossover vehicle class and replaced with the Chevrolet Equinox. Further, we have renamed the minivan/crossover class to simply crossover to reflect the current vehicle composition. Finally, we have added the Dodge Journey and the Dodge Caliber in the crossover and compact product classes, respectively, to provide representation for Dodge, and we have removed the Saturn Astra and Saturn Aura from the compact and midsize classes since GM is discontinuing production under this brand. The makeup of the midsize vehicle class remains unchanged. On average, these prices reflect a 1.5% decrease over 2009 model year pricing, reflecting the current competitive environment for new vehicles.

**Période de propriété**

Nous continuons d'utiliser les périodes de propriété moyennes de quatre et de cinq ans, aux fins de la détermination des frais de fonctionnement

**Utilisation du véhicule**

La dernière hypothèse clé utilisée pour établir les frais de fonctionnement est le nombre de kilomètres parcourus annuellement. Nous continuons de supposer 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 dans cette hypothèse relative à l'utilisation annuelle.

**Méthodologie**

En résumé, notre méthodologie repose sur la détermination des frais fixes et des frais variables 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, et pour les marques représentatives dans chacune des trois catégories de produit : les voitures compactes et intermédiaires et les véhicules métis.
- La dépréciation est déterminée suivant une estimation de la valeur résiduelle (essentiellement, le prix de revente ou de reprise) 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 des véhicules neufs 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 une 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 ans.
- Les primes d'assurance sont déterminées pour chaque province, sur le fondement principalement de l'expérience inflationniste des primes d'assurance automobile appliquées aux taux de base utilisés dans les années antérieures.
- Les frais variables 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 afin de tenir compte des conditions de

fonctionnement difficiles dans ces régions.

Dans les sections qui suivent, nous résumons nos réflexions pour chacune des composantes du coût et passons en revue tous les éléments et/ou changements importants.

## Analyse des frais variables

Les frais variables sont l'essence, les vidanges d'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. Bien que notre manière de calculer les frais soit demeurée la même par rapport aux années précédentes, les valeurs changent en fonction des changements dans la consommation de carburants et des prix de l'essence.

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 continuent de tenir compte de l'augmentation de 80 % du taux de consommation d'essence aux fins du nombre de litres par 100 kilomètres.

Pour les catégories de produits sélectionnées, les économies d'essence représentatives sont indiquées dans le tableau suivant. Ces données représentent les économies d'essence correspondant aux changements des produits offerts par les fabricants.

Rendement énergétique (litres par 100 km)	Catégorie		
	Compacte	intermédiaire	Fourgonnette/véhicule métis
Provinces	8,8	9,1	11,1
Territoires	15,8	16,3	20,1

Les prix de l'essence représentatifs actuels par province sont indiqués en cents le litre dans le tableau suivant. Les données représentent les prix de l'essence ordinaire indiqués à la pompe pour septembre, octobre et novembre 2008. Les prix de l'essence des années antérieures et le prix de l'essence le plus récent sont indiqués à titre de référence.

Province/Territoire	Prix de l'essence actuel	Mise à jour de Septembre 2008	Mise à jour de 2008	Mise à jour de 2007	Mise à jour de 2006	Mise à jour de 2005
Alberta	1,133 \$	1,301 \$	0,990 \$	0,828 \$	0,884 \$	0,759 \$
Colombie-Britannique	1,224 \$	1,406 \$	1,045 \$	0,948 \$	0,977 \$	0,829 \$
Manitoba	1,129 \$	1,323 \$	1,014 \$	0,885 \$	0,923 \$	0,787 \$
Nouveau-Brunswick	1,146 \$	1,351 \$	1,011 \$	0,889 \$	0,987 \$	0,842 \$
Terre-Neuve	1,267 \$	1,447 \$	1,116 \$	1,005 \$	1,045 \$	0,922 \$
Nord-Ouest/Nunavut	1,303 \$	1,490 \$	1,119 \$	1,005 \$	1,080 \$	0,937 \$

Nouvelle-Écosse	<b>1,166 \$</b>	1,401 \$	0,070 \$	0,935 \$	0,979 \$	0,840 \$
Ontario	<b>1,088 \$</b>	1,305 \$	0,973 \$	0,837 \$	0,875 \$	0,748 \$
Île-du-Prince-Édouard	<b>1,149 \$</b>	1,358 \$	1,013 \$	0,917 \$	0,981 \$	0,853 \$
Québec	<b>1,143 \$</b>	1,380 \$	1,029 \$	0,894 \$	0,931 \$	0,814 \$
Saskatchewan	<b>1,168 \$</b>	1,352 \$	1,044 \$	0,901 \$	0,937 \$	0,802 \$
Yukon	<b>1,349 \$</b>	1,461 \$	1,187 \$	1,023 \$	1,092 \$	0,945 \$

Les prix pétrol à la pompe avaient atteint des niveaux records l'été dernier, mais ont ensuite chuté, tout comme les prix du brut, à partir de la mi-septembre, en raison du ralentissement de l'économie à l'échelle mondiale. Bien que les prix à la pompe soient beaucoup plus bas que les prix atteints récemment, ils sont encore plus élevés que ceux qui s'appliquaient au moment de la mise à jour de l'année dernière dans tous les secteurs, allant de 0,096 \$ à 0,138 \$ par litre. La contribution des frais de carburant au remboursement dans son ensemble est à la hausse dans tous les endroits, et équivaut à une augmentation de 0,005 à 0,015 \$ par kilomètre dans toutes les provinces, de 0,025 \$ par kilomètre dans les Territoires du Nord-Ouest et de 0,020 \$ par kilomètre dans le Yukon.

Le total des frais de carburant était en moyenne de 0,112 \$ par km dans les provinces et de 0,231 \$ par km dans les territoires, soit une hausse de 0,007 \$ et de 0,010 \$ par kilomètre, respectivement en 2008. En général, les prix du carburant doivent connaître une modification d'environ 0,047 \$ le litre pour qu'il y ait un changement de 0,005 \$ par kilomètre pour le taux de remboursement.

## Vidange d'huile

Les frais à ce chapitre sont déterminés en tenant pour acquis une période de trois mois ou une distance de 6 000 km entre chaque vidange. Pour une distance annuelle de 20 000 kilomètres, l'intervalle de trois mois prime. L'évaluation des coûts de la vidange d'huile dans les diverses régions du Canada continue de produire un prix moyen de 40 \$ par vidange. 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 moyen est fixé à 0,008 \$ pour toutes les catégories de véhicules.

## Pneus

Les frais se rapportant aux pneus continuent de dépendre en partie de la région considérée, puisque la nécessité d'utiliser des pneus d'hiver dans les climats nordiques accroît généralement les frais à ce chapitre. Dans des conditions « normales », nous supposons que les pneus sont remplacés tous les 72 500 km. Les frais par kilomètre sont ensuite haussés de 50 % dans les territoires et de 25 % dans chaque province. On tient ainsi compte de l'utilisation exclusive de pneus toutes saisons dans les régions du sud du Canada à densité de population élevée, ainsi que de l'utilisation accrue de pneus d'hiver dans les régions au nord.

Pour la présente mise à jour, nous avons haussé les frais par kilomètre pour le Québec de 50 % pour tenir compte de l'adoption du règlement qui rend obligatoire la pose de pneus d'hiver et qui entre en vigueur dans la province le 15 décembre 2008. En vertu de ce règlement, tous les véhicules de tourisme doivent être chaussés des pneus d'hiver de marques actuellement disponibles entre le 15 décembre et le 15 mars, de 2008 à 2014; au terme de cette période, des normes plus rigoureuses seront probablement adoptées quant à la véritable définition d'un pneu d'hiver. Les pneus d'hiver achetés par les automobilistes du Québec sous ce régime seront probablement utilisés au cours des mois prescrits, avant d'être entreposés puis réutilisés l'hiver suivant. Nous ne prévoyons donc pas que cette hausse soit constante chaque année.

Comparativement à la hausse annuelle moyenne du prix des pneus l'an dernier, de l'ordre de 20 % en raison d'un coût en hausse des matières premières, les niveaux des prix de cette année sont similaires à ceux de la mise à jour de 2008. Les frais se rapportant aux pneus qui en résultent (par localité) sont à peu près les mêmes que l'année dernière, les coûts allant de 0,008 \$ à 0,010 \$ par kilomètre, et n'ont pas d'incidence notable sur la recommandation d'ensemble relative aux coûts de fonctionnement.

## Entretien

Nous continuons d'utiliser notre base de données interne sur l'entretien pour calculer le montant par kilomètre utilisé dans le modèle. Cela nous permet d'obtenir des frais d'entretien pour les différentes catégories de véhicules et de montrer comment ces frais augmentent en fonction de la durée de propriété. 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 utilisées dans la présente analyse.

Entretien	Moyenne canadienne			Écart provincial	
	Compacte	Intermédiaire	Fourgonnette/véhicule métis	Supérieur	Inférieur
Période de propriété de 4 ans	0,015 \$	0,016 \$	0,019 \$	0,036 \$	0,027 \$
Période de propriété de 5 ans	0,021 \$	0,021 \$	0,026 \$	0,048 \$	0,036 \$

En moyenne, l'entretien représente environ 0,037 \$ par kilomètre de l'ensemble des frais de fonctionnement pour la présente mise à jour, comparativement à 0,044 \$ par kilomètre pour la mise à jour de 2008, ce qui donne lieu à une incidence globale nette de moins de 0,007 \$ par kilomètre. Comme pour les frais liés aux pneus, les frais d'entretien généraux sont légèrement plus bas en 2009, après une hausse sensible en 2008. Cela tient à notre avis aux changements survenus dans la composition des véhicules de chaque catégorie et aux améliorations que l'on apporte constamment à la qualité des véhicules.

## Analyse des frais fixes

Les frais fixes sont les suivants : dépréciation, taxes, financement, assurance, immatriculation et permis, 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

Comme mentionné dans l'introduction, notre méthode de calcul des frais de dépréciation tient compte des changements dans la nature de l'établissement du prix des véhicules dans le marché de consommation, qui subit à l'heure actuelle l'influence du prix en baisse des nouveaux véhicules et surtout des véhicules d'occasion. Notre méthode est résumée ci-après :

- Pour chaque catégorie de véhicule, quatre à cinq marques représentatives sont choisies.
- Pour chaque marque, l'information sur le prix en vigueur est compilée pour chaque année modèle passée. Pour l'année modèle 2009, les rabais offerts par les fabricants sont appliqués aux prix de détail suggérés.
- Pour chaque marque, des pourcentages des valeurs résiduelles pour une période de propriété de quatre ans et de cinq ans sont établis à partir de données historiques. Ils représentent la proportion du prix de détail original que le véhicule récupérerait au gros au moment de sa reprise.
- 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 valeurs kilométriques pour chaque catégorie de véhicule et période de propriété sont la moyenne parmi les

marques sélectionnées dans la catégorie.

L'information relative aux prix est tirée du Canadian Red Book de novembre 2008 et du logiciel d'établissement des prix des véhicules de PHH. Le prix de détail suggéré par le fabricant est utilisé pour des modèles comparables, en fonction des années. Les rabais du fabricant annoncés (au moment de la réalisation de l'étude) ont été appliqués aux prix de détail suggérés. Les rabais qui pourraient être obtenus à la suite de négociations n'ont pas été quantifiés.

Suivant la méthode, la dépréciation s'entend de la « perte prévue de la valeur d'un véhicule au cours de la période de propriété ». Nous estimons que cette 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 résumé des frais de dépréciation figure dans le tableau qui suit. (À des fins de comparaison, les valeurs de la mise à jour de 2008 sont indiquées entre parenthèses.)

Dépréciation	Moyenne à l'échelle du Canada		
	Compacte	Intermédiaire	Fourgonnette/véhicule métis
Prix par kilomètre			
Propriété 4 ans	0,223 \$ (0,197 \$)	0,247 \$ (0,212 \$)	0,226 \$ (0,196 \$)
Propriété 5 ans	0,178 \$ (0,165 \$)	0,185 \$ (0,183 \$)	0,193 \$ (0,175 \$)

La tendance globale cette année est une tendance à une augmentation considérable des frais de dépréciation avec une certaine variation dans chaque catégorie de véhicule et chaque période de propriété, en raison du marché déprimé de la vente de véhicules d'occasion au cours de la dernière année. Les prix de nouvelles voitures (qui incluent les effets des rabais des fabricants) sont inférieurs d'environ 4 % comparativement à l'année dernière, avec une augmentation moyenne de prix de véhicules d'environ 1 000 \$. Les valeurs de reprise sont beaucoup moins élevées que celles de l'année dernière; elles ont chuté de plus de 1 500 \$ en moyenne. Le résultat global des changements combinés est une augmentation des frais de dépréciation annuels moyens de presque 400 \$, soit l'équivalent d'une hausse de 0,021 \$ par kilomètre.

Les frais de dépréciation représentent la plus grande part des frais d'utilisation d'une automobile, soit approximativement 38 % du total de ces frais.

### 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. Notre mode de calcul détermine la taxe applicable au prix de vente net et l'amortit sur l'ensemble de la période de propriété.

Les taux de taxation sont différents dans les diverses régions et sont aussi appliqués différemment. 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 du 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 5.0 à 15.5 %.

### Financement

Les frais de financement dépendent du montant financé, du taux d'intérêt et de la durée. 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).

En ce qui concerne le montant à financer, nous supposons que l'acheteur finance la différence entre le prix du nouveau véhicule et la valeur de revente ou de reprise du véhicule remplacé. Nous supposons également un

## Étude de 2010 sur le remboursement des frais d'utilisation en service commandé

remplacement en nature au titre de la catégorie de véhicule, et ne considérons pas que les différences géographiques au niveau des taux de financement soient significatives.

Comme dans les mises à jour récentes, les taux de financement sont fondés sur la moyenne des taux proposés par 13 prêteurs et trois fabricants. Les taux de financement actuels pour les nouveaux véhicules sont, en moyenne 6,9 % pour les prêts de 48 mois et de 7,1 % pour les prêts de 60 mois. Ces taux ont diminué de 0,2 % par rapport aux taux utilisés dans la mise à jour de 2008. Cela correspond aux taux d'intérêt moins élevés qui caractérisent le marché actuel, dicté en partie par les contrats de financement alléchants offerts par les fabricants.

La proportion du coût fixe total d'un véhicule que représente le financement correspond à environ 0,021 \$ par kilomètre. Les frais de financement globaux sont légèrement plus élevés en raison de soldes financés plus importants. En comparaison avec la mise à jour de l'année modèle 2008, les coûts associés au financement ont augmenté d'environ 2,3 %, ce qui équivaut à moins de 1/10 d'un cent par kilomètre, en ce qui concerne les frais fixes supplémentaires.

### Assurance

Les frais d'assurance continuent à avoir une incidence notable sur les taux de remboursement. Ils représentent le troisième élément en importance après les frais de dépréciation et les frais de carburant. Dans la mise à jour de 2009, les frais d'assurance ont augmenté légèrement par rapport à la dernière mise à jour, mais les changements de taux selon l'endroit ont été considérables, tel qu'indiqué ci-dessous. La plupart des endroits ont connu une hausse des frais d'assurance.

Notre méthode consiste encore à établir les primes d'assurance sur le fondement de taux de base utilisés dans l'étude initiale de 1999, qui sont rajustés pour tenir compte des changements de prix mesurés par l'indice des prix à la consommation (IPC) pour les primes d'assurance de véhicules automobiles établies par Statistique Canada ([www.statcan.ca](http://www.statcan.ca)). En utilisant cette méthode, les estimations des coûts d'assurance peuvent varier considérablement d'une année à l'autre, mais on estime qu'elles tracent des moyennes exactes au fil du temps.

Au cours des douze derniers mois, les taux d'assurance automobile moyens au Canada ont connu une augmentation variant entre 25 \$ et 175 \$ dans la plupart des provinces sauf à Terre-Neuve, où il y a eu une baisse de 50 \$, et en Nouvelle-Écosse, où les taux sont demeurés les mêmes. Les augmentations de taux applicables aux territoires ont été d'environ 50 \$ dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut et de 225 \$ au Yukon. Le tableau ci-dessous montre les primes annuelles utilisées, par région, comme éléments de base pour établir les frais de fonctionnement aux fins de cette mise à jour. Les variations en dollars par rapport aux primes antérieures sont également indiquées.

Province/territoire	Prime/fluctuation en \$	Province/territoire	Prime/fluctuation en \$
Alberta	2 400 \$ / +125 \$	Colombie-Britannique	1 850 \$ / + 75 \$
Manitoba	1 550 \$ / +100 \$	Terre-Neuve	1 975 \$ / - 50 \$
Nouveau-Brunswick	1 675 \$ / +50 \$	Nord-Ouest/Nunavut	1 425 \$ / + 50 \$
Nouvelle-Écosse	1 625 \$ / N/C	Ontario	2 425 \$ / + 175 \$
Île-du-Prince-Édouard	1 650 \$ / +50 \$	Québec	2 575 \$ / + 125 \$
Saskatchewan	1 225 \$ / +25 \$	Yukon	2 125 \$ / + 225 \$

Dans l'ensemble, ces frais d'assurance ajoutent en moyenne 0,092 \$ par kilomètre aux frais de fonctionnement, un montant plus élevé de 0,004 \$ par kilomètre dans la mise à jour pour 2008. La part des frais d'assurance dans les frais de fonctionnement varie, selon la province, entre 0,060 \$ à 0,127 \$ par kilomètre. Dans les cas où les taux ont changé, l'incidence se situait entre 0,001 \$ et 0,006 \$ par kilomètre.

## Droits d'immatriculation et de permis

Les droits d'immatriculation et de permis sont établis par chaque province et peuvent être déterminés facilement d'après les droits annuels qui figurent dans le tableau qui suit :

Province/Territoire	Droits d'immatriculation	Province/Territoire	Droits d'immatriculation
Alberta	73 \$	Colombie-Britannique	61 \$
Manitoba	99 \$	Terre-Neuve	140 \$
Nouveau-Brunswick	89 \$	Nord-Ouest / Nunavut	78 \$
Nouvelle-Écosse	97 \$	Ontario	74 \$
Île-du-Prince-Édouard	75 \$	Québec	323 \$
Saskatchewan	87 \$	Yukon	60 \$

En moyenne, les droits d'immatriculation contribuent dans une proportion de 0,005 \$ le kilomètre au montant total du remboursement, allant de 0,003 \$ à 0,016 \$ le kilomètre selon l'endroit.

## Frais divers

Nous fondant sur nos données internes relatives aux rapports de frais pour les groupes canadiens, nous continuons de recommander une indemnité mensuelle de 10 \$ pour les frais divers d'utilisation d'un véhicule. Cela donne lieu à un coût de 0,0005 \$ par kilomètre pour chaque catégorie de véhicule, province et période de propriété. Ce montant était le même dans l'étude initiale.

## Résumé relatif aux frais de fonctionnement

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

Frais de fonctionnement (coût par kilomètre)	Moyenne canadienne			Écart provincial	
	Compacte	Intermédiaire	Fourgonnette/véhicule métis	supérieur	inférieur
Période de propriété de 4 ans	0,528 \$	0,567 \$	0,595 \$	0,715 \$	0,476 \$
Période de propriété de 5 ans	0,495 \$	0,513 \$	0,574 \$	0,698 \$	0,442 \$

La variabilité au niveau de la durée de propriété continue d'être assez faible, malgré les écarts croissants entre les frais de dépréciation pour une propriété de quatre ans et cinq ans. La variation entre les catégories de produits est assez constante, bien qu'à la hausse. Les différences de coûts entre les différentes régions géographiques sont plus importantes.

Dans l'ensemble, les frais de fonctionnement ont augmenté par rapport à la mise à jour de 2008 et se reflètent dans les taux de remboursement recommandés, qui sont plus élevés en général, sous réserve de certaines variations par endroit. Les coûts d'essence, la dépréciation et l'assurance sont les principaux facteurs qui ont mené à la hausse des taux.

**Étude de 2010 sur le remboursement des frais d'utilisation  
en service commandé**

Les frais d'entretien ont baissé légèrement, tandis que les frais attribués au financement, à l'immatriculation, aux pneus et à la vidange d'huile, de même que les frais divers, sont essentiellement restés les mêmes par rapport à la mise à jour précédente.

## Recommandations de principe

Compte tenu des composantes de la catégorie des frais et de notre évaluation de leur variabilité, nous continuons de recommander 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 ces recommandations 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 confort, nous formulons également une recommandation subsidiaire pour cette raison. Cette recommandation figure à la rubrique intitulée « Recommandation subsidiaire ».

Nous continuons de fonder les taux que nous recommandons sur les frais de fonctionnement moyens pour les voitures compactes, voitures intermédiaire et les fourgonnettes/véhicules métis et pour les périodes de propriété de quatre ans et de cinq ans.

Nous continuons également de tenir compte des écarts provinciaux qui existent au niveau des frais de fonctionnement des véhicules. Les frais que nous avons établis selon la province et le territoire figurent dans le tableau qui est reproduit dans la section suivante.

## 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 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 compactes, intermédiaires et fourgonnettes/véhicules métis;
- la moyenne des frais calculés pour les périodes de propriété tant de quatre ans que de cinq ans;
- la reconnaissance des variations d'une province à l'autre, comme mentionné 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 fixes annuels par 365. Le taux par kilomètre représente les frais variables établis pour chaque province. Les indemnités journalières sont arrondies à 0,250 \$ près, tandis que les taux par kilomètre sont arrondis à 0,005 \$ près.

À titre de comparaison, nous avons inclus également nos recommandations de 2008.

**Grille de remboursement selon la solution de premier choix 2009**

Province/Territoire	Indemnité journalière (coût par jour)	Taux par kilomètre (coût par km)	Valeurs de 2008 journalières/ par km
Alberta	20,50 \$	0,160 \$	18,75 \$ / 0,155 \$
Colombie-Britannique	19,75 \$	0,175 \$	18,25 \$ / 0,170 \$
Manitoba	19,00 \$	0,155 \$	17,25 \$ / 0,160 \$
Nouveau-Brunswick	19,25 \$	0,160 \$	18,00 \$ / 0,155 \$
Terre-Neuve	20,25 \$	0,180 \$	19,25 \$ / 0,175 \$
Nord-Ouest	17,75 \$	0,280 \$	16,50 \$ / 0,270 \$
Nouvelle-Écosse	19,25 \$	0,170 \$	18,00 \$ / 0,165 \$
Nunavut	17,75 \$	0,280 \$	16,50 \$ / 0,270 \$
Ontario	21,25 \$	0,165 \$	19,50 \$ / 0,165 \$
Île-du Prince-Édouard	19,50 \$	0,160 \$	18,00 \$ / 0,160 \$
Québec	22,50 \$	0,170 \$	20,75 \$ / 0,165 \$
Saskatchewan	17,75 \$	0,165 \$	16,50 \$ / 0,160 \$
Yukon	19,75 \$	0,295 \$	17,75 \$ / 0,285 \$

## Étude de 2010 sur le remboursement des frais d'utilisation en service commandé

Dans le 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 variables au moyen du taux par kilomètre, selon la province (voir le tableau qui précède). Le cas échéant, 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 variables unique, appelée taux de transport quotidien dans le tableau ci-dessous.

**Grille de remboursement pour 2009 selon l'option subsidiaire  
(cents par kilomètre)**

Province/Territoire	Transport quotidien	Voyage	Septembre 2008 Valeur Transport quotidien/ voyage	Valeurs de 2008 Transport quotidien/ voyage
Alberta	<b>0,160 \$</b>	<b>0,530 \$</b>	0,190 \$ / 0,530 \$	0,155 \$ / 0,500 \$
Colombie-Britannique	<b>0,175 \$</b>	<b>0,535 \$</b>	0,205 \$ / 0,540 \$	0,170 \$ / 0,500 \$
Manitoba	<b>0,155 \$</b>	<b>0,500 \$</b>	0,190 \$ / 0,505 \$	0,160 \$ / 0,475 \$
Nouveau-Brunswick	<b>0,160 \$</b>	<b>0,515 \$</b>	0,190 \$ / 0,520 \$	0,155 \$ / 0,485 \$
Terre-Neuve	<b>0,180 \$</b>	<b>0,550 \$</b>	0,205 \$ / 0,555 \$	0,175 \$ / 0,525 \$
Nord-Ouest	<b>0,280 \$</b>	<b>0,605 \$</b>	0,335 \$ / 0,640 \$	0,270 \$ / 0,570 \$
Nouvelle-Écosse	<b>0,170 \$</b>	<b>0,520 \$</b>	0,200 \$ / 0,525 \$	0,165 \$ / 0,495 \$
Nunavut	<b>0,280 \$</b>	<b>0,605 \$</b>	0,335 \$ / 0,640 \$	0,270 \$ / 0,570 \$
Ontario	<b>0,165 \$</b>	<b>0,555 \$</b>	0,195 \$ / 0,555 \$	0,165 \$ / 0,520 \$
Île-du-Prince-Édouard	<b>0,160 \$</b>	<b>0,515 \$</b>	0,195 \$ / 0,525 \$	0,160 \$ / 0,490 \$
Québec	<b>0,170 \$</b>	<b>0,580 \$</b>	0,200 \$ / 0,580 \$	0,165 \$ / 0,545 \$
Saskatchewan	<b>0,165 \$</b>	<b>0,490 \$</b>	0,195 \$ / 0,495 \$	0,160 \$ / 0,465 \$
Yukon	<b>0,295 \$</b>	<b>0,650 \$</b>	0,335 \$ / 0,660 \$	0,285 \$ / 0,610 \$

---

## **Sommaire des recommandations**

En ce qui concerne l'évaluation de la recommandation de premier choix, les taux de remboursement quotidiens représentent les frais fixes. En général, les taux ont connu une hausse variant entre 1,00 \$ et 1,75 \$ par jour dans toutes les provinces, et une hausse de 1,25 \$ dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut et 2,00 \$ dans le Yukon. Les taux quotidiens varient de 17,75 \$ à 22,50 \$. Les frais variables sont couverts par les taux de kilométrage et ont subi une hausse entre 0,003 \$ et 0,005 \$ par km dans la plupart des provinces, sauf au Manitoba et en Ontario, où les taux ont diminué de 0,003 \$ et l'Île du Prince Édouard, où les taux sont demeurés constants par rapport à la mise à jour de l'année dernière, ainsi qu'une hausse de 0,013 \$ par km au Nunavut et dans les Territoires du Nord-Ouest et de 0,010 \$ par km au Yukon.

Ces mêmes taux kilométriques variables s'appliquent aux taux de transport quotidien dans la recommandation subsidiaire. Les taux de voyage sont établis par l'ajout des frais fixes aux taux variables. Ces taux ont connu une hausse variant entre 0,023 \$ et 0,033 \$ par km dans l'ensemble des provinces, tandis que ces taux ont augmenté de 0,038 \$ par km dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut et de 0,043 \$ par km au Yukon. Les taux de voyage varient entre 0,490 \$ et 0,578 \$ par km dans les provinces et sont plus élevés dans les territoires.