

Remboursement des frais d'utilisation en service commandé d'un véhicule particulier- Mise à jour pour l'année modèle 2011

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

Par les Services commerciaux stratégiques de PHH

Décembre 2010

Mise à jour des frais de fonctionnement

Table des matières

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

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 2011;
- 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 par rapport aux frais de fonctionnement; et
- derniers changements et changements qui seront apportés aux taux de taxation.

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 2011 puissent être établis avec exactitude.

Méthodologie

Nous continuons de présenter nos conclusions dans une grille de remboursement, pour chaque province, qui tient compte des frais de fonctionnement au kilomètre seulement.

Les options reposent sur les frais liés à trois 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 0,524 \$ en moyenne par kilomètre. Les principaux facteurs maintenant les taux stables cette année sont la stabilité des prix de l'essence et des frais de dépréciation, et des changements modestes seulement dans d'autres catégories de coût.

Cette année, on n'a pas connu de changement important dans le prix de l'essence à la pompe, qui a été auparavant un facteur parmi les dépenses courantes. Les frais de carburant ont représenté environ 21 % du total des frais. En moyenne, les prix de l'essence n'étaient que de 0,035 \$ supérieurs le litre pour cette étude qu'à ceux examinés dans le cadre de la mise à jour de 2010. Cette stabilité découle principalement de la constance de la demande causée par la stabilisation de l'économie depuis l'an dernier. Le prix à la pompe utilisé dans l'étude reflète les moyennes à chaque endroit pour la période de septembre à novembre et varie de 0,937 \$ à 1,171 \$ le litre.

Au chapitre des frais fixes, les frais de dépréciation n'ont subi qu'une légère hausse de 0,002 \$ le kilomètre, ce qui correspond à une hausse d'environ 1,2 % par rapport à la mise à jour de 2010. Ce rajustement tient compte des prix stables des nouveaux véhicules et de la stabilisation également du marché de la vente des véhicules d'occasion. Les coûts de financement, les permis et les frais d'assurance, les taxes, les coûts d'entretien et le prix des pneus ont tous augmenté légèrement.

Le Conseil national mixte a utilisé la solution privilégiée : 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

**Étude de 2011 sur le remboursement des frais d'utilisation
en service commandé**

constatés au niveau des taux à la demande de l'employé, appelés taux de transport quotidien dans le présent rapport, ont subi une baisse de 0,010 \$ ou 0,005 \$ le kilomètre dans toutes les provinces, sauf au Québec où il n'y a eu aucun changement. Les taux relatifs à une demande présentée par l'employeur, appelés dans le présent rapport taux de voyage, variaient de 0,010 \$ à la baisse et 0,010 \$ à la hausse 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. Nos résultats sont présentés dans une recommandation claire de remboursement par kilomètre.

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, une approche qui vise à refléter fidèlement le marché actuel et qui constitue un point de repère plus exact pour déterminer les frais de dépréciation touchant le marché. 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 2010. Toutes les valeurs de comparaison dans ce document se rapportent à la dernière mise à jour complète pour l'année modèle 2010.

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 : les voitures compactes, intermédiaires et les véhicules multisegments. 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.

Comme les constructeurs ont ajouté et supprimé certains produits depuis l'année modèle 2010, nous avons apporté quelques modifications aux marques représentatives figurant dans chaque catégorie de produits afin de tenir compte de ces changements et de maintenir des niveaux similaires d'établissement des prix dans chaque catégorie.

Catégorie	Marques représentatives	Prix de l'année Modèle 2011
Compacte	Chevrolet Cruze	20 045 \$
	Chrysler 200	21 495 \$
	Dodge Caliber	20 995 \$
	Ford Focus	19 499 \$
Intermédiaire	Chevrolet Malibu	24 045 \$
	Dodge Avenger	21 495 \$
	Ford Fusion	24 649 \$
Véhicule multisegment	Chevrolet Equinox	26 545 \$
	Dodge Journey	27 495 \$
	Ford Escape	27 099 \$
	Jeep Patriot	19 395 \$

Étude de 2011 sur le remboursement des frais d'utilisation en service commandé

Dans la catégorie des véhicules compacts, le Chevrolet Cruze et le Chrysler 200 ont remplacé le Chevrolet Cobalt et Chrysler Sebring, respectivement. Nous avons supprimé le Pontiac G6 de la catégorie des véhicules intermédiaires, puisque GM a cessé la production sous cette marque. Finalement, le Jeep Patriot a remplacé le Jeep Compass dans la catégorie des véhicules multisegments. Tandis que le Cruze a poussé le prix moyen à la hausse de 3,9 % dans la catégorie des véhicules compacts, les prix dans les catégories des véhicules intermédiaires et multisegments ont baissé de 1,4 % et 2,2 %, respectivement, de sorte que les prix dans l'ensemble reflètent une baisse de 0,4 % en moyenne par rapport aux prix des modèles 2010.

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	Véhicule métis
Provinces	8,6	8,9	10,3
Territoires	15,4	16,0	18,5

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 2010. Les prix de l'essence des années antérieures et la plus récente mise à jour provisoire des prix de l'essence sont indiqués à titre de référence.

Province/Territoire	Prix de l'essence actuel	Mise à jour de septembre 2010	Mise à jour de 2010	Mise à jour de 2009	Mise à jour de 2008	Mise à jour de 2007
Alberta	0,937 \$	0,925 \$	0,928 \$	1,133 \$	0,990 \$	0,828 \$
Colombie-Britannique	1,106 \$	1,179 \$	1,054 \$	1,224 \$	1,045 \$	0,948 \$
Manitoba	0,971 \$	0,957 \$	0,985 \$	1,129 \$	1,014 \$	0,885 \$
Nouveau-Brunswick	1,001 \$	0,989 \$	0,971 \$	1,146 \$	1,011 \$	0,889 \$
Terre-Neuve	1,114 \$	1,103 \$	1,089 \$	1,267 \$	1,116 \$	1,005 \$
Nord-Ouest/Nunavut	1,171 \$	1,180 \$	1,169 \$	1,303 \$	1,119 \$	1,005 \$
Nouvelle-Écosse	1,072 \$	1,050 \$	1,023 \$	1,166 \$	1,070 \$	0,935 \$
Ontario	1,039 \$	1,027 \$	0,949 \$	1,088 \$	0,973 \$	0,837 \$
Île-du-Prince-Édouard	1,009 \$	0,995 \$	0,988 \$	1,149 \$	1,013 \$	0,917 \$

Étude de 2011 sur le remboursement des frais d'utilisation en service commandé

Québec	1,070 \$	1,038 \$	1,015 \$	1,143 \$	1,029\$	0,894 \$
Saskatchewan	1,016 \$	0,997 \$	0,991 \$	1,168 \$	01,044 \$	0,901 \$
Yukon	1,143 \$	1,146 \$	1,074 \$	1,349 \$	1,187 \$	1,023 \$

Les prix à la pompe sont demeurés relativement stables au cours de la dernière année, tandis que l'économie mondiale et la demande de pétrole brut ont plafonné. Les prix à la pompe sont demeurés essentiellement les mêmes que ceux inscrits dans la mise à jour de l'an dernier dans tous les domaines, les écarts variant de 0,014 \$ à la baisse à 0,090 \$ à la hausse le litre, soit une hausse moyenne de 0,035 \$.

Les nouveaux taux de taxation prendront effet le 1^{er} janvier 2011 au Québec, et les taux de remboursement recommandés sont fonction des prix actuels du carburant, majorés au nouveau taux de taxation. Le prix global le litre utilisé pour cette mise à jour au Québec est de 1,079 \$.

Le total des frais de carburant était en moyenne de 0,096 \$ par km dans les provinces et de 0,192 \$ par km dans les territoires, soit une hausse de 0,002 \$ par kilomètre dans les provinces, de même que dans les territoires en 2009. Le changement dans la contribution des coûts du carburant à l'ensemble du remboursement variait d'une baisse de 0,005 \$ par kilomètre à une hausse de 0,005 \$ par kilomètre dans toutes les provinces. En général, les prix du carburant doivent connaître une modification d'environ 0,048 \$ 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 a montré une légère hausse cette année, portant le prix moyen par service à 41,50 \$. 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, malgré la hausse par service.

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.

À partir de la mise à jour de 2009, 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 est entré en vigueur dans la province le 15 décembre 2008. En vertu de ce règlement, tous les pneus des 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.

Par comparaison à la hausse globale relativement importante des prix de 12 % de 2009, les prix de cette année ont subi une hausse modérée de 2 %. Les frais se rapportant aux pneus qui en résultent (par localité) sont demeurés conformes à ce qu'ils étaient l'an dernier, variant de 0,009 \$ à 0,011 \$ 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	Véhicule métis	Supérieur	Inférieur
Période de propriété de 4 ans	0,028 \$	0,027 \$	0,032 \$	0,034 \$	0,023 \$
Période de propriété de 5 ans	0,038 \$	0,036 \$	0,043 \$	0,046 \$	0,031 \$

En moyenne, l'entretien représente environ 0,034 \$ par kilomètre de l'ensemble des frais de fonctionnement pour la présente mise à jour, comparativement à 0,042 \$ par kilomètre pour la mise à jour de 2010, ce qui donne lieu à une incidence globale nette de moins de 0,008 \$ par kilomètre. Contrairement aux frais liés aux pneus, les frais d'entretien généraux sont légèrement plus bas en 2011, après une hausse sensible en 2010.

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 de rendements sur les véhicules d'occasion. Notre méthode est résumée ci-après :

- Pour chaque catégorie de véhicule, trois à quatre 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 2011, 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.

Étude de 2011 sur le remboursement des frais d'utilisation en service commandé

L'information relative aux prix est tirée du Canadian Red Book de novembre 2010 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 2009 sont indiquées entre parenthèses.)

Dépréciation	Moyenne à l'échelle du Canada		
	Compacte	Intermédiaire	Véhicule métis
Prix par kilomètre			
Propriété 4 ans	0,191 \$ (0,191 \$)	0,208 \$ (0,206 \$)	0,225 \$ (0,218 \$)
Propriété 5 ans	0,169 \$ (0,172 \$)	0,185 \$ (0,184 \$)	0,200 \$ (0,193 \$)

La tendance globale cette année est marquée par l'absence de changements importants des frais de dépréciation avec une certaine variation dans chaque catégorie de véhicule et chaque période de propriété. Les prix de nouvelles voitures (qui incluent les effets des rabais des fabricants) sont inférieurs d'environ 0.4 % comparativement à l'année dernière, avec une augmentation moyenne de prix de véhicules d'environ 85 \$. Les valeurs de reprise sont légèrement inférieures à celles de l'année dernière, ayant décliné d'environ 475 \$ en moyenne. Le résultat global des changements combinés est une légère hausse des frais de dépréciation annuels moyens de presque 48 \$, soit l'équivalent d'une chute de 0,002 \$ 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 le 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 %.

De nouveaux taux de taxation sont entrés en vigueur en Colombie-Britannique, en Nouvelle-Écosse et en Ontario le 1^{er} juillet 2010, et le taux de la TVQ au Québec augmentera à compter du 1^{er} janvier 2011. La hausse de la taxe en Colombie-Britannique n'a pas d'incidence sur le prix de l'essence à la pompe, puisque la partie provinciale de la TVH est réduite instantanément au moment de l'achat.

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).

Étude de 2011 sur le remboursement des frais d'utilisation en service commandé

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 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 deux fabricants. Les taux de financement actuels pour les nouveaux véhicules sont, en moyenne 67,4 % pour les prêts de 48 mois et de 7,6 % pour les prêts de 60 mois. Ces taux sont de 0,4 % plus élevés par rapport aux taux utilisés dans la mise à jour de 2010. Cela correspond aux taux d'intérêt plus élevés qui caractérisent le marché actuel.

La proportion du coût fixe total d'un véhicule que représente le financement correspond à environ 0,035 \$ par kilomètre. Les frais de financement globaux ont augmenté en raison d'une légère hausse des taux d'intérêt pour les locations de voiture, les prix des nouveaux véhicules ayant peu changé. En comparaison avec la mise à jour de l'année modèle 2010, les coûts associés au financement ont augmenté d'environ 0,001 \$ par kilomètre, ou 4,4 %.

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. 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). 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 150 \$ dans la plupart des provinces sauf à Colombie-Britannique et Saskatchewan où les taux sont demeurés les mêmes. Les augmentations de taux applicables aux territoires ont été d'environ 100 \$ dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut et de 175 \$ 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	2 700 \$ / +50 \$	Colombie-Britannique	Aucun change- 1 875 \$ / -ment
Manitoba	1 575 \$ / +25 \$	Terre-Neuve	2 150 \$ / +75 \$
Nouveau-Brunswick	1 825 \$ / +50 \$	Nord-Ouest/Nunavut	1 625 \$ / +100 \$
Nouvelle-Écosse	1 775 \$ / +50 \$	Ontario	2 750 \$ / +50 \$
Île-du-Prince-Édouard	1 850 \$ / +75 \$	Québec	2 775 \$ / +150 \$
Saskatchewan	Aucun change 1 225 \$ / -ment	Yukon	2 350 \$ / +175\$

Dans l'ensemble, ces frais d'assurance ajoutent en moyenne 0,100 \$ par kilomètre aux frais de fonctionnement, un montant plus élevé de 0,003 \$ par kilomètre dans la mise à jour pour 2010. La part des frais d'assurance dans les frais de fonctionnement varie, selon la province, entre 0,060 \$ à 0,136 \$ par kilomètre. Dans les cas où les taux ont changé, l'incidence se situait entre 0,001 \$ et 0,009 \$ par kilomètre.

Droits d'immatriculation et de permis

Étude de 2011 sur le remboursement des frais d'utilisation en service commandé

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	74 \$	Colombie-Britannique	61 \$
Manitoba	119 \$	Terre-Neuve	140 \$
Nouveau-Brunswick	129 \$	Nord-Ouest / Nunavut	126 \$
Nouvelle-Écosse	159 \$	Ontario	74 \$
Île-du-Prince-Édouard	135 \$	Québec	363 \$
Saskatchewan	68 \$	Yukon	80 \$

En moyenne, les droits d'immatriculation contribuent dans une proportion de 0,006 \$ le kilomètre au montant total du remboursement, allant de 0,003 \$ à 0,018 \$ 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	Véhicule métis	supérieur	inférieur
Période de propriété de 4 ans	0,493 \$	0,526 \$	0,570 \$	0,660 \$	0,429 \$
Période de propriété de 5 ans	0,480 \$	0,510 \$	0,563 \$	0,654 \$	0,414 \$

La variabilité au niveau de la durée de propriété continue d'être assez faible, et les écarts croissants entre les frais de dépréciation pour une propriété de quatre ans et cinq ans. La variation entre les catégories de produits demeure 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 diminué par rapport à la mise à jour de 2010 et se reflètent dans les taux de remboursement recommandés, qui ont très peu changé en général. Les prix de l'essence et des frais de dépréciation relativement stables ont été les principaux facteurs ayant mené à une légère hausse seulement des taux.

Étude de 2011 sur le remboursement des frais d'utilisation en service commandé

Le financement, l'assurance, les permis, l'entretien et le coût des pneus ont augmenté légèrement, tandis que les coûts attribués à l'entretien ont connu une baisse modérée par rapport à la mise à jour antérieure.

Recommandations de principe

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 (fourgonnettes/véhicules multisegments dans la mise à jour de 2009) 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.

Les taux recommandés ci-dessous sont fondés sur une distance annuelle de 20 000 kilomètres. Le tableau qui suit énumère les taux de remboursement par kilomètre, par province, qui découlent de notre analyse.

Nous suggérons de maintenir la pratique de rembourser les frais d'utilisation du véhicule personnel de l'employé sur la base des frais variables seulement, le Transport quotidien dans le tableau suivant. Le taux de voyage doit être utilisé lorsque l'employé utilise son véhicule personnel à la demande de l'employeur; ce taux comprend les frais fixes et les frais variables.

Grille de remboursement pour 2010
(cents par kilomètre)

Province/Territoire	Transport quotidien	Voyage	Septembre 2009 Valeur Transport quotidien/ voyage	Valeurs de 2009 Transport quotidien/ voyage
Alberta	0,135 \$	0,510 \$	0,140 \$ / 0,515 \$	0,140 \$ / 0,515 \$
Colombie-Britannique	0,155 \$	0,505 \$	0,175 \$ / 0,520 \$	0,160 \$ / 0,510 \$
Manitoba	0,135 \$	0,470 \$	0,140 \$ / 0,475 \$	0,145 \$ / 0,480 \$
Nouveau-Brunswick	0,140 \$	0,495 \$	0,150 \$ / 0,495 \$	0,145 \$ / 0,495 \$
Terre-Neuve	0,160 \$	0,530 \$	0,170 \$ / 0,530 \$	0,165 \$ / 0,530 \$
Nord-Ouest	0,245 \$	0,575 \$	0,260 \$ / 0,580	0,260 \$ / 0,575 \$
Nouvelle-Écosse	0,155 \$	0,510 \$	0,160 \$ / 0,510 \$	0,160 \$ / 0,505 \$
Nunavut	0,245 \$	0,575 \$	0,260 \$ / 0,580 \$	0,260 \$ / 0,575 \$
Ontario	0,150 \$	0,545 \$	0,160 \$ / 0,550 \$	0,155 \$ / 0,545 \$
Île-du-Prince-Édouard	0,145 \$	0,500 \$	0,150 \$ / 0,500 \$	0,150 \$ / 0,500 \$
Québec	0,160 \$	0,570 \$	0,165 \$ / 0,565 \$	0,160 \$ / 0,560 \$
Saskatchewan	0,140 \$	0,455 \$	0,150 \$ / 0,460 \$	0,150 \$ / 0,460 \$
Yukon	0,245 \$	0,605 \$	0,260 \$ / 0,605 \$	0,245 \$ / 0,595 \$

Sommaire des recommandations

Les taux de transport quotidien couvrent les frais variables et sont inférieurs de 0,005 \$ ou 0,010 \$ par kilomètre dans la plupart des provinces, sauf au Québec où le taux est demeuré le même. Dans les territoires, les taux correspondants ont baissé de 0,015 \$ par kilomètre dans les territoires du Nord-Ouest/au Nunavut et n'ont pas changé au Yukon. Les taux de remboursement de transport quotidien ont peu changé cette année en raison de la stabilité des prix de l'essence à la pompe.

Les taux de voyage sont établis par l'ajout des frais fixes aux taux variables. Les changements dans le taux de remboursement variaient de 0,010 \$ à la baisse à 0,010 \$ à la hausse par kilomètre dans toutes les provinces, sauf dans les provinces suivantes où aucun changement n'a été apporté : Nouveau-Brunswick, Terre-Neuve, Ontario et l'Île-du-Prince-Édouard. Ces taux n'ont pas changé dans les territoires du Nord-Ouest ni au Nunavut et ont augmenté de 0,010 \$ par kilomètre au Yukon. Les taux de voyage varient entre 0,455 \$ et 0,570 \$ par km dans les provinces et sont plus élevés dans les territoires.