

RAPPORT COMPARATIF 3 MODÈLES

Toyota C-HR Dacia Duster Peugeot 3008

Budget 23 000 € · 10 000 km par an · détention 5 ans
8 671 annonces analysées.

Établi pour
Jean Bonocaz

Référence
LC-2608-0147

Budget cible
23 000 € (± 10 %)

Usage
10 000 km/an pendant 5 ans

Annonces analysées
8 671

Établi le
2 août 2026

1. Cahier des charges

Modèles à comparer	Toyota C-HR, Dacia Duster, Peugeot 3008
Budget d'achat	23 000 €, tolérance ± 10 %, soit 20 700 à 25 300 €
Âge maximum	5 ans
Kilométrage maximum à l'achat	80 000 km
Kilométrage annuel prévu	10 000 km
Durée de détention	5 ans
Typologie de trajets	80 % des trajets sous 50 km par jour
Recharge à domicile	possible
Objectif	le coût total de possession le plus bas sur 5 ans

Ce que ces critères impliquent

Le kilométrage annuel et la durée de détention fixent le point de revente : 50 000 km de plus et 5 ans de plus qu'à l'achat. C'est à cet endroit précis que la valeur de revente est estimée.

Les deux dernières lignes ne sont pas décoratives : elles conditionnent le calcul de l'hybride rechargeable. Sans recharge à domicile, un rechargeable change de catégorie et devient le plus coûteux du comparatif.

8 671

annonces relevées sur les trois modèles

760

correspondent au cahier des charges

50

configurations différentes comparées (moteur, millésime, kilométrage d'achat)

2. Synthèse

LE MEILLEUR CHOIX VOUS FERA ÉCONOMISER

2 770 € sur 5 ans

soit 554 € par an, en achetant une **Toyota C-HR 1.8 Hybride 122 de 2022 autour de 71 900 km** (21 160 €).

MODÈLE ET VERSION RETENUE	ACHAT	REVENTE À 5 ANS	VALEUR GARDÉE	COÛT TOTAL DE DÉTENTION SUR LES 5 ANS
Toyota C-HR 1.8 Hybride 122, 2022, 71 900 km	21 160 €	15 753 €	74,4 %	17 650 €
Dacia Duster ECO-G 100 GPL, 2025, 11 500 km	21 720 €	12 446 €	57,3 %	20 140 €
Peugeot 3008 PHEV 225, 2022, 68 500 km	21 464 €	12 232 €	57,0 %	20 420 €

Les trois choses à retenir

- **Le prix d'achat ne dit rien du coût réel.** Les trois véhicules retenus tiennent dans **560 € d'écart à l'achat** (21 160 € à 21 720 €), et pourtant 2 770 € les séparent sur cinq ans. Et si l'on compare aussi les exemplaires à budget réduit (section 8), l'écart entre le meilleur et le pire choix de ce rapport monte à **6 116 € sur cinq ans**.
- **Ce qui décide, c'est ce que le véhicule a déjà perdu.** La C-HR retenue garde 74,4 % de sa valeur sur la période, contre 57,0 % pour le dernier : elle a déjà encaissé la marche la plus coûteuse.
- **À budget imposé, le récent se paie.** Pour atteindre 23 000 €, un Duster doit être un 2025 presque neuf et un 3008 un 2022. Ils entament donc la partie brutale de leur décote pendant que vous les possédez.

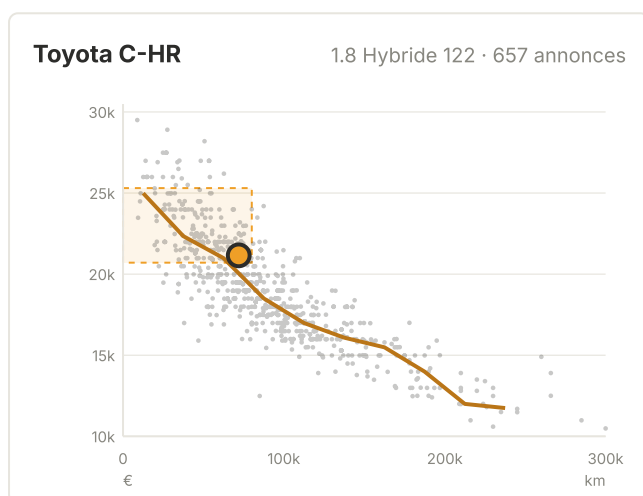
3. Toyota C-HR

244 annonces correspondent à votre budget et à vos critères, réparties sur 5 motorisations.

Quelle motorisation, et pourquoi

Toutes les C-HR de ce budget sont hybrides : Toyota n'a jamais proposé d'autre motorisation sur cette génération en France, hors une 1.2 essence marginale et un rechargeable trop récent pour entrer dans l'enveloppe. Le choix ne porte donc pas sur la motorisation mais sur le **couple millésime et kilométrage**.

PUISSANCE	FISCAL	BOÎTE	ÉNERGIE	PLACES	CONSOMMATION
122 ch	4 CV	Automatique	Hybride	5	5,24 L/100



Les points d'entrée testés

VERSION	ANNÉE	KM	€/AN
1.8 Hybride 122	2022	71 900 km	3 530
2.0 Hybride 184	2021	72 100 km	3 692
1.8 Hybride 122	2023	69 800 km	3 581
1.8 Hybride 122	2021	50 900 km	3 586
1.8 Hybride 122	2022	49 000 km	3 627
1.8 Hybride 122	2021	34 600 km	3 663

LE MEILLEUR CHOIX POUR CE MODÈLE

3 530 €/an

1.8 Hybride 122, 2022, autour de 71 900 km, acheté 21 160 € et revendu 15 753 € dans cinq ans à 121 900 km.

Entre les six configurations testées, l'écart total n'est que de 133 € par an : sur cette C-HR, **le choix du bon exemplaire compte moins que sur les deux autres modèles** : peu de moyens de se tromper.

Ce qui départage les candidats est **la perte de valeur, et elle seule**. À 71 900 km, ce véhicule a déjà encaissé la partie brutale de sa décote : il ne perd plus que 1 081 € par an, quand un exemplaire deux fois moins kilométré en perd 1 214, parce qu'il est acheté plus cher sans se revendre proportionnellement plus cher. Sa valeur résiduelle atteint **74,4 %**.

Chercher un exemplaire peu kilométré ne sert à rien ici, contrairement à l'intuition : la grande révision tombe pendant votre détention dans tous les cas, car elle est déclenchée par l'âge autant que par le compteur (page suivante).

3. Toyota C-HR ce que l'annonce ne dit pas

Ce qu'elle consomme vraiment

5,24 L/100 km en moyenne relevée sur des trajets réels, contre 4,3 annoncés au catalogue. L'écart est faible pour un hybride, et il se creuse beaucoup moins que sur un rechargeable mal utilisé. En ville, c'est là qu'elle reprend l'avantage : le moteur thermique reste éteint une bonne partie du temps.

Ce qui casse, et ce qui ne casse pas

L'hybride Toyota est mécaniquement simple : **ni embrayage, ni courroie de distribution, ni alternateur, ni démarreur** classiques. Le freinage régénératif épargne les plaquettes, qui dépassent couramment 80 000 km. La batterie hybride n'est pas le point faible qu'on imagine : elle est conçue pour la vie du véhicule.

Pourquoi la grande révision coûte 800 €, alors qu'une bougie vaut 35 €

Parce que ce ne sont pas les bougies qui coûtent cher. À **6 ans ou 90 000 km, au premier des deux atteint**, plusieurs opérations tombent en même temps : vidange et filtre, filtre à air, filtre d'habitacle, **purge du liquide de frein**, remplacement des bougies, contrôle de la batterie hybride. Les factures relevées vont de **700 à 960 €** selon la concession. Deux conséquences pour vous : elle tombe pendant votre détention **quel que soit le kilométrage**, donc chercher un exemplaire peu roulé ne l'évite pas ; et un devis en garage indépendant agréé hybride divise couramment la facture par deux.

Le conseil qui rapporte

La garantie **Toyota Relax** se prolonge d'un an à chaque entretien fait dans le réseau, jusqu'à 10 ans ou 185 000 km, et **elle est transférée au propriétaire suivant**. Un exemplaire au carnet réseau complet vaut donc plus qu'un autre à kilométrage égal, à l'achat comme à la revente. Réclamez le carnet avant de négocier.

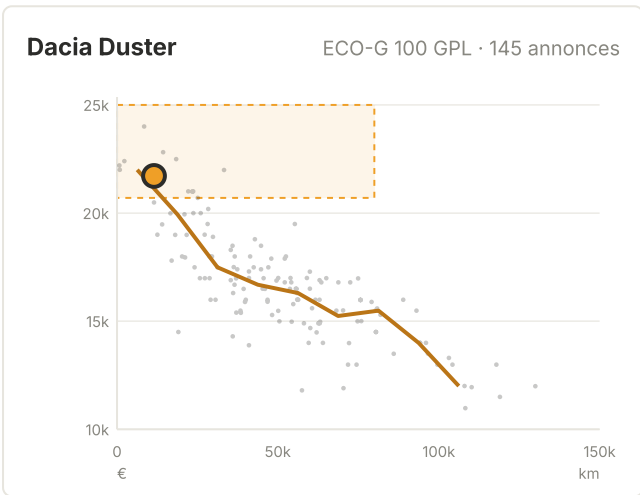
4. Dacia Duster

149 annonces correspondent à votre budget et à vos critères, réparties sur 7 motorisations.

Quelle motorisation, et pourquoi

Le Duster est le seul des trois à offrir un vrai choix de motorisations dans ce budget : GPL, essence, diesel et hybride y coexistent. C'est le GPL qui l'emporte, pour une raison de prix à la pompe et non de sobriété.

PUISSANCE	FISCAL	BOÎTE	ÉNERGIE	PLACES	CONSOMMATION
100 ch	5 CV	Manuelle	GPL	5	8,33 L/100



Les points d'entrée testés

VERSION	ANNÉE	KM	€/AN
ECO-G 100 GPL	2025	11 500 km	4 028
1.5 Blue dCi 115	2023	26 000 km	4 158
1.3 TCe 150	2023	31 700 km	4 170
1.2 TCe 130 mHEV	2024	30 500 km	4 273
1.6 Hybrid 140	2025	28 700 km	4 518
1.5 Blue dCi 115	2024	45 100 km	4 283

LE MEILLEUR CHOIX POUR CE MODÈLE

4 028 €/an

ECO-G 100 GPL, 2025, autour de 11 500 km, acheté 21 720 € et revendu 12 446 € dans cinq ans à 61 500 km.

Le GPL gagne alors qu'il est **le plus gourmand** du comparatif, à 8,33 L/100 km. La raison tient au prix du litre : 1,04 € contre 2,03 pour le sans-plomb. C'est le coût aux 100 km qui compte, jamais la consommation seule.

Son handicap est ailleurs : à ce budget, un Duster est forcément **très récent** (2025, 11 500 km). Il n'a donc rien amorti et sa valeur résiduelle tombe à **57,3 %**. Vous payez le neuf au prix du neuf, et vous en supportez la décote.

4. Dacia Duster ce que l'annonce ne dit pas

Ce qu'il consomme vraiment

8,33 L/100 km de GPL, soit la plus forte consommation du comparatif. Mais le litre est à **1,04 €** contre 2,03 pour le sans-plomb : le plein coûte moins cher qu'une essence qui consommerait 4,3 L. C'est le prix aux 100 km qui décide, jamais le chiffre sur la fiche technique.

Ce qu'il faut savoir avant de choisir le GPL

Le Duster ECO-G est **bicarburant** : il démarre à l'essence et bascule seul au GPL, et il repasse à l'essence si le réservoir de gaz est vide. Vous ne pouvez donc pas tomber en panne faute de station. On en compte **1 600 à 1 650 en France**, ce qui est peu comparé à l'essence mais suffisant sur les axes. Le réservoir de gaz prend la place de la roue de secours.

L'avantage que personne ne calcule

Un véhicule GPL est **Crit'Air 1 quels que soient son âge et sa norme Euro**. Un Duster ECO-G de 2018 reste donc autorisé dans les zones à faibles émissions là où un diesel récent est déjà exclu. Sur une détention de cinq ans, c'est une assurance contre un durcissement réglementaire, et un argument de revente qui se renforcera avec le temps.

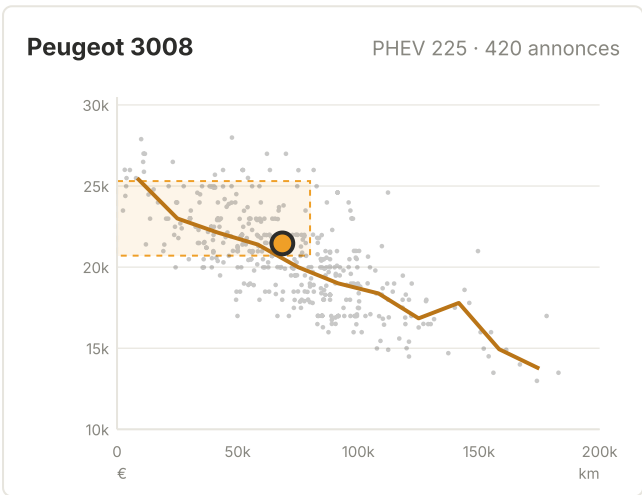
5. Peugeot 3008

367 annonces correspondent à votre budget et à vos critères, réparties sur 8 motorisations.

Quelle motorisation, et pourquoi

Le 3008 est le seul des trois à donner accès à l'**hybride rechargeable** dans cette enveloppe, et c'est même sa motorisation la plus représentée. C'est aussi lui qui rend le calcul le plus dépendant de votre situation.

PUISSANCE	FISCAL	BOÎTE	ÉNERGIE	PLACES	CONSUMMATION
225 ch	10 CV	Automatique	Hybride	5	4,71 L/100



Les points d'entrée testés

VERSION	ANNÉE	KM	€/AN
PHEV 225	2022	68 500 km	4 084
PHEV 300	2021	67 800 km	4 242
1.5 BlueHDi 130	2022	70 000 km	4 663
1.6 PureTech 180	2021	66 600 km	4 737
1.2 Hybrid 136	2024	44 700 km	5 035
1.2 PureTech 130	2024	16 400 km	5 097

LE MEILLEUR CHOIX POUR CE MODÈLE

4 084 €/an

PHEV 225, 2022, autour de 68 500 km, acheté 21 464 € et revendu 12 232 € dans cinq ans à 118 500 km.

Le rechargeable ramène l'énergie à **796 €/an**, contre environ 1 485 € pour un 3008 essence classique. C'est ce qui lui permet de rester dans la course malgré une valeur résiduelle de **57,0 %**.

Mais ce chiffre suppose que vous rechargez chez vous. Sans prise au domicile, la part électrique s'effondre, le véhicule consomme 7,3 L/100 km en transportant 300 kg de batterie inutile, et il devient le plus coûteux des trois de loin. C'est le seul modèle du comparatif dont la réponse dépend de votre logement.

5. Peugeot 3008 ce que l'annonce ne dit pas

Ce qu'il consomme vraiment

4,71 L/100 km dans notre hypothèse de recharge, mais ce chiffre n'a de sens qu'avec elle. Batterie vide, le même véhicule boit **7,3 L/100 km** : il transporte alors 300 kg de batterie sans jamais s'en servir. L'autonomie électrique réelle est de **36 km**, loin des 56 annoncés, et l'hiver l'ampute encore.

La vérification à faire avant tout le reste : le rappel constructeur

Peugeot a rappelé les 3008 hybrides rechargeables **assemblés entre le 12 mars 2019 et le 8 décembre 2022** pour un défaut du boîtier de gestion de la batterie de traction, provoquant une surchauffe et, selon le constructeur, **parfois un dégagement de fumée**. 5 114 véhicules concernés en France. La correction est une mise à jour logicielle, et dans certains cas le **remplacement complet de la batterie**. Un véhicule de millésime 2023 peut avoir été assemblé fin 2022 : **exigez la preuve que le rappel a été effectué**, numéro de série à l'appui, avant toute négociation.

Ce qui casse sur ce moteur, et ce qui n'en est pas

Le PHEV 225 est motorisé par le **1.6 PureTech**, qui a une **chaîne de distribution**, pas la courroie humide qui a fait la mauvaise réputation du 1.2. Il n'y a donc aucun remplacement programmé, et les défauts lourds de ce bloc (consommation d'huile, chaîne) concernent des millésimes bien antérieurs à celui retenu ici. Les points réellement signalés sur ces versions récentes sont la **pompe à eau** et l'électrovanne de distribution : une surchauffe ou des à-coups moteur à l'essai doivent faire renoncer.

Le conseil qui rapporte

Faites vérifier l'**état de santé de la batterie** avant l'achat et exigez la valeur mesurée. Sur un rechargeable, c'est l'équivalent d'un compteur kilométrique : une batterie fatiguée ramène l'autonomie sous 25 km et détruit tout l'avantage de coût calculé dans ce rapport. Vérifiez aussi que le **câble de recharge renforcé** est fourni, il coûte plusieurs centaines d'euros à racheter.

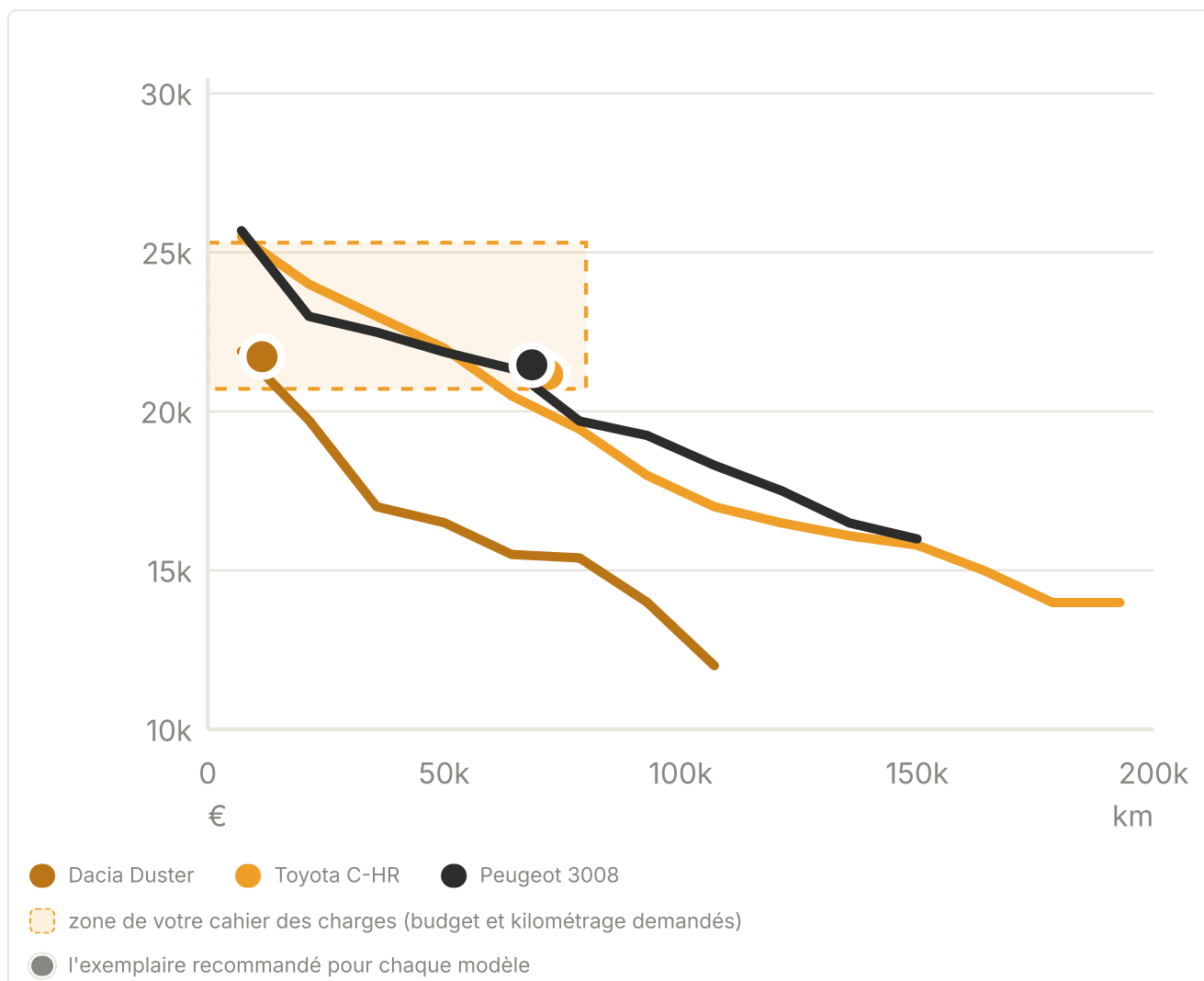
À éviter sans carnet d'entretien réseau

Sur le 1.2 PureTech, la courroie de distribution baigne dans l'huile. Mal entretenue, elle se désagrège, colmate la pompe à huile et le moteur casse sans alerte, parfois **dès 80 000 km**. Stellantis a étendu la garantie à 10 ans ou 175 000 km pour les moteurs produits entre avril 2014 et le 20 juin 2022, mais **uniquement sur présentation des trois dernières factures d'entretien réseau**. Sans ce carnet, l'exemplaire n'est pas une affaire, c'est un risque à quatre chiffres.

La limite à connaître sur ce modèle. L'hybride rechargeable est trop récent pour qu'on ait observé sa valeur à 9 ans : le plus ancien exemplaire en circulation en a 6. Sa revente est donc **estimée** à partir du comportement des motorisations thermiques du même modèle, pas mesurée. C'est l'hypothèse la moins solide de ce rapport, et elle joue sur son plus gros poste. **Si le marché de l'occasion rechargeable se tient mieux que le thermique, ce 3008 remonte au classement ; s'il se tient moins bien, il descend.** Les deux autres modèles ne dépendent pas d'une telle extrapolation.

6. Le marché observé

Le prix médian des trois modèles selon le kilométrage, sur la motorisation retenue pour chacun, à la même échelle.



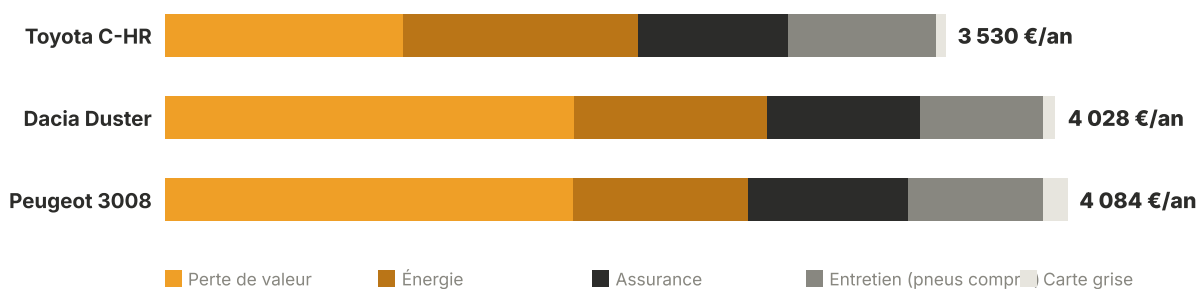
Les trois courbes se croisent, et c'est tout le sujet. Dans la zone de votre cahier des charges, elles sont presque confondues : **à ce budget, les trois véhicules se valent à l'achat**. Ce qui les sépare n'apparaît pas ici, mais dans la pente de chaque courbe, c'est-à-dire dans ce que chacun aura perdu dans cinq ans.

Deuxième lecture utile : à kilométrage égal, un même modèle se vend dans une fourchette de plusieurs milliers d'euros selon son année, sa version et son état. **C'est cette dispersion qui rend une cote unique insuffisante**, et c'est elle qui laisse de la place à une bonne affaire.

Comment ne pas mal lire ce graphique. Chaque courbe mélange tous les âges : les véhicules qui s'y trouvent à 115 000 km ont aujourd'hui **5 ans en moyenne**. Or celui que vous revendrez à ce kilométrage en aura 9. C'est pourquoi les prix de revente annoncés dans ce rapport sont **inférieurs à ce que la courbe suggère à kilométrage égal** : la différence, ce sont les années.

7. Comparaison des trois

Le meilleur exemplaire de chaque modèle, poste par poste, en euros par an.



POSTE	C - HR	DUSTER	3008
Perte de valeur	1 081 €	1 855 €	1 846 €
Énergie	1 062 €	868 €	796 €
Assurance	676 €	688 €	723 €
Entretien (pneus compris)	667 €	562 €	609 €
Carte grise	44 €	55 €	110 €
Total par an	3 530 €	4 028 €	4 084 €

Où se joue l'écart

Sur les cinq postes, **un seul explique l'essentiel de l'écart : la perte de valeur**. Elle va de 1 081 € à 1 855 € par an selon le modèle, quand l'assurance tient en 47 € d'écart et l'entretien, pneus compris, en 105 €. C'est le poste que personne ne calcule avant d'acheter.

Ce que ce classement ne peut pas garantir

Estimer une revente à cinq ans suppose de savoir ce que vaudra un véhicule qui, pour les motorisations les plus récentes, n'a pas encore atteint cet âge. Nos montants reposent donc en partie sur une projection. Elle est calée sur le comportement observé des générations précédentes du même modèle, ce qui en fait la meilleure estimation disponible, **pas une certitude**. Retenez l'ordre de grandeur et le classement plutôt que l'euro près.

8. Faut-il vraiment dépenser 23 000 € ?

Vous avez fixé un budget. La question mérite d'être retournée : qu'obtiendriez-vous en dépensant nettement moins ?

Nous avons rejoué le calcul complet sur les **trois modèles** dans la tranche 9 000 à 16 000 €, en acceptant des véhicules plus âgés et plus kilométrés, puisque c'est ce qu'un budget réduit impose réellement.

MODÈLE	À VOTRE BUDGET	COÛT/AN	À BUDGET RÉDUIT	COÛT/AN	VOUS GAGNEZ
Toyota C-HR	1.8 Hybride 122, 2022 21 160 €	3 530 €	1.8 Hybride 122, 2016, 135 600 km 14 795 €	3 136 €	394 €/an
Dacia Duster	ECO-G 100 GPL, 2025 21 720 €	4 028 €	ECO-G 100 GPL, 2021, 68 200 km 14 240 €	2 861 €	1 167 €/an
Peugeot 3008	PHEV 225, 2022 21 464 €	4 084 €	1.2 PureTech 130, 2017, 129 600 km 9 326 €	3 523 €	561 €/an

Trois réponses différentes, et c'est tout l'intérêt de la question

Sur le Duster, descendre en budget est très rentable. Le même modèle, même motorisation, quatre ans de plus et 56 700 km au compteur, revient à 2 861 € par an contre 4 028 : **1 167 € économisés chaque année** pour un achat inférieur de 7 480 €. La raison est claire : à 23 000 €, un Duster est forcément un modèle presque neuf qui n'a rien amorti.

Sur la C-HR, le gain existe mais il est modeste (394 € par an), parce que le véhicule recommandé avait déjà encaissé l'essentiel de sa décote.

Sur le 3008, le gain est réel (561 € par an) mais il a une contrepartie. Le meilleur candidat à 9 326 € revient à 3 523 € par an contre 4 084, et ne garde que 63,6 % de sa valeur sur la période. Surtout, un motif n'apparaît pas dans les chiffres : ce candidat est un **1.2 PureTech** de 2017 à 129 600 km, dont les limites sont détaillées dans la fiche du 3008. L'économie sur le papier se paie en risque mécanique.

Ce qu'il faut en retenir : la bonne question n'est pas combien dépenser, mais sur quoi. Réduire son budget d'environ 8 000 € fait gagner 394 € par an sur l'un, 561 sur l'autre et 1 167 sur le troisième, avec un risque mécanique sur le seul candidat bon marché du 3008.

L'ÉCART MAXIMAL DE CE COMPARATIF

6 116 € sur 5 ans

C'est ce qui sépare le choix le plus coûteux de ces pages, une **Peugeot 3008 PHEV 225 de 2022 à 21 464 €** (20 420 € sur 5 ans), du moins coûteux, un **Dacia Duster ECO-G 100 GPL de 2021 à 14 240 €** (14 304 €). Même besoin, deux voitures, 6 116 € de différence.

9. Les bonnes affaires repérées

Uniquement les **motorisations que ce rapport recommande**, dans votre budget, sous la cote de leur propre version.

MODÈLE ET MOTORISATION	ANNÉE	KM	PRIX DEMANDÉ	COTE	ÉCART	ÉCONOMIE
Peugeot 3008 PHEV 225	2022	51 000 km	18 490 €	22 470 €	-18 %	3 980 €
Peugeot 3008 PHEV 225	2022	24 302 km	19 990 €	23 850 €	-16 %	3 860 €
Peugeot 3008 PHEV 225	2022	54 440 km	18 900 €	22 324 €	-15 %	3 424 €
Toyota C-HR 1.8 Hybride 122	2021	34 600 km	19 390 €	22 652 €	-14 %	3 262 €
Toyota C-HR 1.8 Hybride 122	2021	55 663 km	18 500 €	21 396 €	-14 %	2 896 €
Dacia Duster ECO-G 100 GPL	2024	20 240 km	17 990 €	19 658 €	-8 %	1 668 €
Dacia Duster ECO-G 100 GPL	2025	11 493 km	20 490 €	21 720 €	-6 %	1 230 €

Pourquoi c'est moins cher, et comment le vérifier gratuitement

Un écart sous la cote a toujours une cause, parfois à votre avantage, souvent non. **Au-delà de 20 %, il s'explique presque toujours par quelque chose qui ne figure pas dans l'annonce** : nous ne vous le présentons alors pas comme une occasion. Les causes à écarter en priorité :

- **Un passé accidenté.** Vérifiez-le gratuitement avec **Histovec**, le service de l'État : le vendeur vous transmet un lien donnant l'historique officiel (sinistres, propriétaires successifs, kilométrages relevés aux contrôles techniques, gages et oppositions). **Un vendeur honnête n'a aucune raison de refuser**, et un refus est en soi une réponse.
- **Un carnet d'entretien manquant**, qui coûtera plus cher que la remise ne rapporte.
- **Un vendeur pressé** : mutation, séparation, achat déjà engagé. C'est le seul cas où l'écart est du gain net, et il existe vraiment.

Ces annonces dataient du 28 juillet 2026 : elles illustrent la méthode. **Un rapport commandé aujourd'hui repart d'un relevé du jour et donne le lien direct vers chaque annonce retenue.**

10. Méthode et hypothèses

D'où viennent les chiffres

- **8 671 annonces** relevées le 28 juillet 2026, soit la totalité du marché français de ces trois modèles ce jour-là. Les annonces aberrantes sont écartées et chaque retrait est tracé.
- **La valeur de revente est lue dans le marché**, pas dans un barème : ce que vaut aujourd'hui le même véhicule cinq ans plus vieux avec 50 000 km de plus.
- **Les consommations sont réelles**, relevées par des milliers d'automobilistes, et non les valeurs d'homologation des constructeurs.
- **Carburants au 29 juillet 2026**, moyennes nationales : gazole 2,205 €, SP95-E10 2,026 €, GPL 1,042 € le litre. **Électricité** : 0,1579 €/kWh, tarif réglementé heures creuses.
- **L'assurance vient d'une source unique** pour les trois modèles (moyenne des devis d'un assureur national sur douze mois glissants), ce qui rend les écarts comparables entre eux.
- **L'entretien est différencié par motorisation**, et intègre les échéances lourdes que le véhicule traverse entre son kilométrage d'achat et celui de revente.

Les hypothèses qui vous concernent

- **Hybride rechargeable** : le calcul retient 75 % des kilomètres parcourus en électrique, déduits de vos trajets et d'une autonomie réelle de 36 km. Entre 60 et 90 % d'électrification, le coût varie d'environ 200 € par an et **le classement reste identique**.
- **Les prix relevés sont des prix demandés**, pas des prix de transaction. La marge de négociation joue dans le même sens pour les trois.
- **Nous ne prévoyons pas l'évolution générale du marché**. Les reventes sont estimées à conditions de marché constantes. Une inflation, une pénurie ou un durcissement réglementaire déplaceraient les trois montants, vraisemblablement dans le même sens : le classement y résiste mieux que les valeurs absolues.

Ce rapport a été calculé pour un budget de 23 000 €, 10 000 km par an, 5 ans de détention et ces trois modèles précisément. Ce ne sont pas des réglages cosmétiques : changez le kilométrage annuel et le GPL passe devant, allongez la détention et l'avantage de la décote déjà encaissée s'amplifie, retirez la possibilité de recharger à domicile et le rechargeable devient le plus coûteux des trois.

Un classement établi sur le profil de quelqu'un d'autre ne vous dit rien sur le vôtre. Le vôtre est calculé sur vos modèles, votre budget et votre usage réel, à partir d'un relevé du jour.