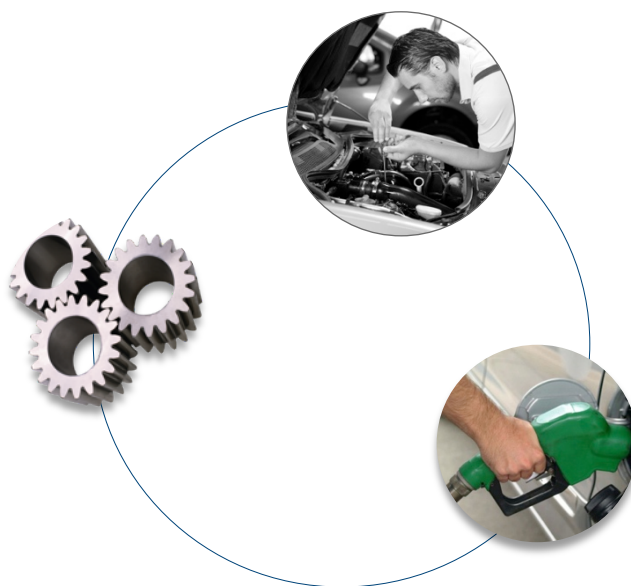


# Le coût de possession et d'usage d'une automobile Comparatif entre la Guadeloupe et la métropole

Rapport final



Ce rapport a été réalisé à la demande de l'Observatoire des prix, des marges et des revenus de la Région Guadeloupe

Mai 2015

**Auteurs**

Jean-Paul RAILLARD, Syndex

Fabien Bergua, Syndex

**Documentation**

Yvonnick Martin, Syndex

**Maquette et correction**

Pôle Édition Syndex

## Sommaire

Sommaire .....	3
<b>Avant-propos .....</b>	<b>5</b>
<b>Les caractéristiques de l'environnement du marché guadeloupéen de l'automobile .....</b>	<b>6</b>
Introduction .....	6
1. Les dépenses automobiles des ménages en métropole.....	6
2. Quelques repères démographiques et économiques pour la Guadeloupe.....	9
3. L'usage de la voiture en Guadeloupe .....	10
4. L'évolution des prix en Guadeloupe.....	11
5. L'évolution des prix des carburants aux Antilles-Guyane .....	12
<b>Le marché de l'automobile en Guadeloupe .....</b>	<b>14</b>
Introduction .....	14
1. L'évolution du parc des véhicules de particuliers (VP) .....	15
2. Les immatriculations remontent légèrement en Guadeloupe depuis juin 2014.....	16
3. La structure du marché change rapidement .....	18
4. La part de marché des principaux constructeurs en Guadeloupe .....	19
5. Les vingt modèles les plus vendus par année.....	20
<b>La construction des indicateurs du coût d'usage de l'automobile ....</b>	<b>21</b>
Introduction .....	21
1. Approche générale.....	22
2. Les caractéristiques du marché guadeloupéen de distribution automobile.....	23
3. Le choix de l'échantillon des modèles étudiés.....	25
4. Le kilométrage parcouru .....	26
5. Les éléments du budget annuel d'usage de l'automobile .....	29
6. Les résultats obtenus pour le budget annuel et le coût au kilomètre.....	37
<b>Conclusion .....</b>	<b>40</b>



## Avant-propos

Nous vous présentons ci-après l'étude qui nous a été commandée par l'Observatoire des Prix des Marges et des Revenus (O.P.M.R.) de Guadeloupe.

L'objet de cette étude, jamais réalisée de manière exhaustive, porte sur l'évaluation du coût d'usage d'un véhicule automobile en Guadeloupe et de sa comparaison avec celui observé en métropole.

Pour mener à bien ce travail et conformément aux demandes du groupe de travail *ad hoc* mis en place par M. Jean-Luc MARON, Président de l'OPMR, nous avons sélectionné une dizaine de véhicules représentatifs du marché guadeloupéen que nous avons regroupés en quatre familles. Chacune de ces familles a fait l'objet d'une analyse des éléments constitutifs du coût d'usage des véhicules qui la compose afin d'en tirer un coût moyen de l'ensemble.

Seuls, les quatre coûts moyens des familles étudiées, font l'objet d'une publication dans cette étude afin de respecter les souhaits du groupe de travail.

Les coûts ont été exprimés en euros pour la Guadeloupe comme pour la métropole, dans les budgets annuels calculés pour chaque famille et en euros par kilomètre afin de gommer les effets des distances parcourues sur chacun des territoires dont les moyennes peuvent être très différentes.

Outre la mobilisation des statistiques et études disponibles auprès des organismes publics, nous avons rencontré une bonne partie des acteurs économiques de la filière automobile guadeloupéenne et notamment les distributeurs des véhicules.

Les chiffres contenus dans l'étude ont été pour une large part tirés des enquêtes et entretiens menées auprès de ces acteurs qui furent autant d'occasions de recueil de données que de sources d'inspiration et d'indication des pistes à analyser lors des trois séjours effectués sur le territoire guadeloupéen.

Que les personnes ayant accepté de nous rencontrer soit ici chaleureusement remerciées.

Nous espérons que cette étude permettra un enrichissement du débat sur les origines des écarts de prix constatés entre la Guadeloupe et la métropole concernant le coût d'usage de l'automobile et suscitera des réflexions sur les pistes d'actions à engager pour limiter les effets de ces écarts sur les conditions de vie des Guadeloupéens.

Dans cette optique, nous avons tenté de vous livrer une information la plus fiable et la plus complète possible dans le cadre de la méthodologie arrêtée avec l'OPMR, le groupe de travail et son Président.

Le Cabinet Syndex

# 1 Les caractéristiques de l'environnement du marché guadeloupéen de l'automobile



## Introduction

Cette partie de l'étude a pour premier objet de caractériser les évolutions constatées des dépenses des ménages consacrées à l'automobile en France continentale.

Il s'agira ensuite de situer plus précisément les conditions de l'usage de l'automobile en Guadeloupe et de qualifier les évolutions du marché guadeloupéen de l'automobile dans un contexte plus général.

Cette première partie permet aussi de qualifier les caractéristiques de l'usage de l'automobile et du marché guadeloupéen au regard des autres marchés de l'ensemble Antilles-Guyane.

## 1. Les dépenses automobiles des ménages en métropole

L'Insee a publié en octobre 2014<sup>1</sup> une note de quatre pages portant sur la consommation automobile, soit les dépenses que les ménages consacrent à ce poste tous les ans.

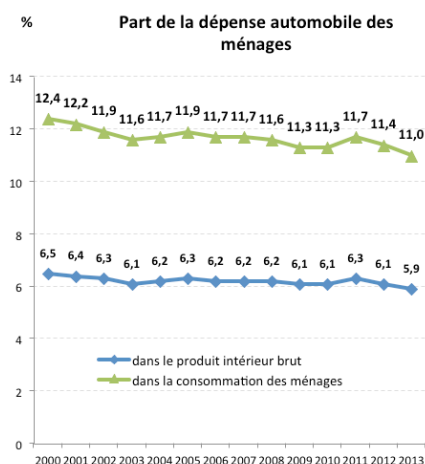
### *Une tendance baissière sur le long terme*

On relève dans cette note que, en 2013, les ménages ont consacré 11 % de leur budget à des dépenses liées à l'automobile, ces dernières représentant 5,9 % du produit intérieur brut (PIB).

<sup>1</sup> Insee Première – n° 1520 – Octobre 2014

Sur longue période, l'apogée du budget automobile se situe en 1982, année où les ménages y avaient consacré 13,2 % de leur budget. L'année 2013 constitue, à l'inverse, un point bas et un retour à ce que l'on observait au milieu des années 1970.

Cette tendance à la baisse peut s'analyser poste par poste et se décomposer en un effet volume ou un effet prix.



### Les effets de la crise de 2008 continuent de se faire sentir

Selon l'Insee, « depuis la crise économique de 2008, les dépenses liées à l'automobile se replient en volume (- 2,1 % par an entre 2007 et 2013) alors que leur prix augmente deux fois et demi plus vite que celui de l'ensemble de la dépense de consommation (+ 2,5 % en moyenne par an contre + 1,0 %). Contrairement aux récessions précédentes, la dépense automobile continue à reculer plusieurs années après la sortie de récession ».

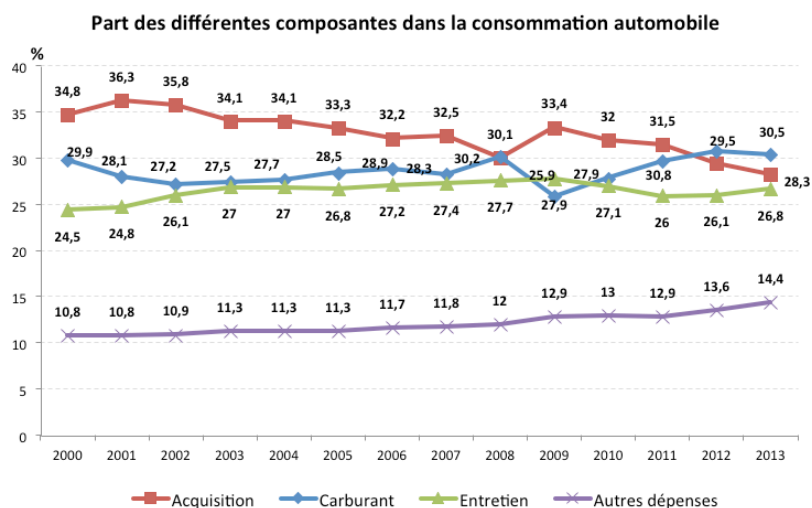
	Part dans la dépense automobile en 2013 (en %)	Consommation en 2013 (en Mds d'euros)	Évolution annuelle moyenne entre 2007 et 2013 (en %)	
			en volume	en prix
<b>Dépense automobile</b>	<b>100,0</b>	<b>124,1</b>	<b>-2,1</b>	<b>2,5</b>
Acquisitions	28,3	35,1	-3,1	1,2
véhicules neufs	18,8	23,4	-3,0	1,4
véhicules d'occasion	9,5	11,8	-3,1	1,0
Carburants	30,5	37,8	-1,8	3,6
dont gazole	18,9	23,4	0,8	3,8
dont essence	10,5	13,0	-5,4	3,3
Entretien	26,8	33,3	-2,8	3,0
pièces détachées	16,5	20,5	-2,3	2,6
services d'entretien	9,5	11,7	-4,0	3,5
contrôles techniques	0,8	1,0	0,5	3,6
Autres dépenses	14,4	17,8	1,2	2,5
assurances transports	5,6	7,0	1,4	2,9
cours de conduite et stage				
de récupération de points	1,6	1,9	2,2	3,3
autres services (péages, parking...)	7,2	8,9	0,8	2,1

Source : Insee, comptes nationaux base 2010.

Les carburants sont devenus le premier poste de dépense depuis 2012 (37,8 Md€ en 2013), dépassant les acquisitions de véhicules dont les prix ont progressé de façon moindre. En effet, les prix des carburants progressent depuis 2002 (+ 4,7 % par an), ce qui s'est traduit dans la pratique par une baisse des volumes consommés (- 1,8 % par an depuis 2007), d'autant que le parc automobile a été renouvelé et modernisé partiellement depuis les primes à la casse de 2009 et 2010 avec des véhicules disposant d'une consommation en baisse.

En revanche, le prix des carburants a diminué de 4 % sur la seule année 2014, dans le sillage de la chute des prix du pétrole au second semestre.

La consommation de gazole augmente en volume de 0,8 % par an, alors que celle de l'essence chute de 5,4 % par an depuis 2007. Les véhicules diesel coûtent plus cher à l'achat et également à l'entretien, mais ils consomment moins de carburant en moyenne et le gazole continue de bénéficier d'une fiscalité plus avantageuse. Cette situation est en train de bouger depuis le début des années 2010 avec une part croissante d'immatriculations annuelles de véhicules à essence. Ce constat se vérifie en Guadeloupe comme nous le verrons ci-dessous.



En 2013, la taxe forfaitaire par litre de carburant consommé est de 43 centimes par litre de gazole, contre 61 centimes par litre d'essence. Globalement, les taxes (TVA et taxe forfaitaire) représentent en moyenne 49 % du prix du gazole et 56 % de celui du super sans plomb 95 en 2013 (Insee, 2014).

L'acquisition de véhicules ne représente plus que 28 % du budget automobile, très proche de la part de l'entretien (27 %). Les ventes de véhicules subissent les effets de la crise : elles diminuent de - 3,1% par an en volume, alors que les prix ont augmenté à un rythme modéré de + 1,2% par an depuis 2007.

Si les moteurs diesel gardent la préférence des Français, l'écart avec les moteurs essence se réduit. En 2014, les véhicules diesel représentent environ 65 % du marché des véhicules particuliers, contre 73 % en 2012. Le diesel pâtit, d'une part, des débats autour de la pollution qu'il engendre et de ses impacts sur la santé et, d'autre part, des progrès technologiques rendant les véhicules à essence moins énergivores.

L'entretien des véhicules représente 33 Md€ en 2013. Depuis 2008, les prix ont progressé de 3 % en moyenne chaque année, une hausse plus forte que celle de l'ensemble des dépenses (+ 1 %), notamment en raison de la complexité des véhicules (électronique embarquée) et de la spécialisation de la main-d'œuvre.

Les volumes se sont en revanche contractés depuis 2007 : - 2,3 % par an sur les pièces détachées (+ 2,6 % en prix) et - 4 % en services d'entretien (+ 3,5 % en prix), probablement en raison du renouvellement du parc encouragé avec la prime à la casse en 2009 et 2010.



Par ailleurs, les prix des contrôles techniques ont augmenté en moyenne de 3,6 % par an depuis 2007.

Les autres dépenses (péages, assurances, parking, etc.) ne cessent de prendre de l'importance dans le budget automobile (effets volume et prix), même si elles demeurent nettement plus faibles (14 % des dépenses en 2013).

### **De fortes disparités selon les régions**

Les ménages ont consacré 124 Md€ à leur budget automobile, soit en moyenne 4 300 euros, par voiture et par an. En revanche, les disparités sur le territoire sont particulièrement importantes. L'enquête budget de famille de 2011 fait ressortir que, avec 0,8 voiture en moyenne, un ménage parisien consacre 6,8 points de moins que la moyenne nationale à son budget automobile, l'offre de transport en commun lui permettant de limiter plus facilement l'usage de son véhicule.

À l'inverse, un ménage rural y consacre 4,3 points de plus que la moyenne des ménages, et même 11,1 points de plus qu'un ménage parisien. Avec en moyenne 1,6 véhicule, il consomme également davantage de carburant et fait face à des coûts d'entretien plus élevés.

## **2. Quelques repères démographiques et économiques<sup>2</sup> pour la Guadeloupe**

### **Une population qui diminue et vieillit**

La population de la Guadeloupe s'établit à 403 750 habitants au 1<sup>er</sup> janvier 2014, soit 3 166 personnes de plus que début 2007. La population a enregistré une faible hausse annuelle moyenne de 0,1 % en sept ans à comparer à :

- une progression de 0,5 % en métropole ;
- une baisse de 0,3 % en Martinique ;
- une progression de 2,9 % en Guyane.

En 2011, 166 317 ménages sont répartis sur le territoire guadeloupéen. Si le nombre des ménages augmente de 12 193 entre 2006 et 2011, en revanche, les Guadeloupéens sont de moins en moins nombreux en moyenne dans chaque ménage.

Le nombre de ménages augmente en raison de la croissance démographique mais aussi du vieillissement de la population.

### **Des revenus nettement inférieurs à ceux de la métropole**

Selon la dernière enquête budget-famille de l'Insee (2006), « les Guadeloupéens dépensent en moyenne 20 500 € par an, soit 5 200 € de moins que les Martiniquais et 3 900 € de moins que les Guyanais. Ils dépensent essentiellement pour le transport (19 %), les produits alimentaires (17 %) et le logement (15 %).

<sup>2</sup> Source : Insee.

Le poids des diverses dépenses diffère quelque peu selon le département. En Martinique, les dépenses sont équivalentes dans l'alimentaire, supérieures dans le logement (16 %). En Guyane, le logement représente la dépense la plus importante (19 %), les ménages guyanais consacrent 15% de leur budget aux produits alimentaires. »

« Les ménages aisés dépensent proportionnellement plus dans le transport. Les dépenses de transport augmentent avec le niveau de vie mais restent élevées chez les ménages modestes (16 %). Les ménages aisés y consacrent 23 % de leur revenu dont 11 % à l'achat de véhicule. »

### 3. L'usage de la voiture en Guadeloupe

#### L'utilisation de la voiture progresse en Guadeloupe

Un ménage guadeloupéen dépense en moyenne 3 895 euros pour les transports selon l'enquête Insee 2006. Cette importance des dépenses de transports dans le budget ménage doit demeurer forte en 2015, notamment en raison de la hausse du coût des carburants mais également à une utilisation accrue des véhicules individuels.

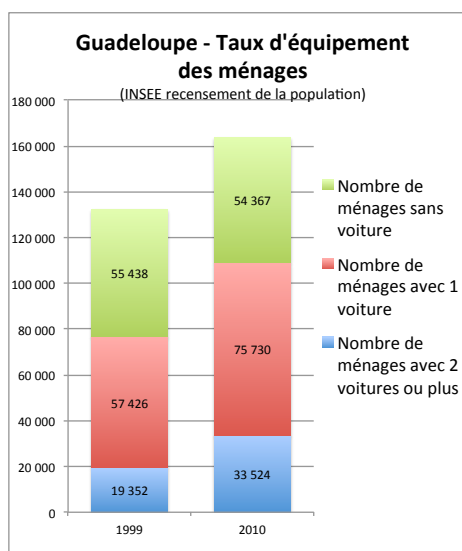
Plusieurs indicateurs statistiques vont dans ce sens :

- En 2010, les ménages sans voiture ne représentaient plus que 33 % du nombre total de ménages, contre 42 % en 1999,
- La part des ménages avec deux voitures progressait sur la période pour atteindre plus de 20%.

Équipement des ménages	1999	2010	1999	2010
Nombre total de ménages	132 216	163 621	100%	100%
Nombre de ménages sans voiture	55 438	54 367	41,9%	33,2%
Nombre de ménages avec 1 voiture	57 426	75 730	43,4%	46,3%
Nombre de ménages avec 2 voitures ou plus	19 352	33 524	14,6%	20,5%
Nombre de ménages avec 3 voitures ou plus	ND	3 882		

Cette diminution du taux des ménages sans voiture ne doit pas cacher le fait qu'il reste très supérieur à celui de la France entière (16,5 %). Il est également, supérieur à celui de la Martinique (28,5 %) mais inférieur à celui de la Guyane (42,7 %).

La part des ménages avec deux voitures ou plus progresse sur la période pour atteindre plus de 20% en 2010 ; elle est de 31 % pour la France entière.



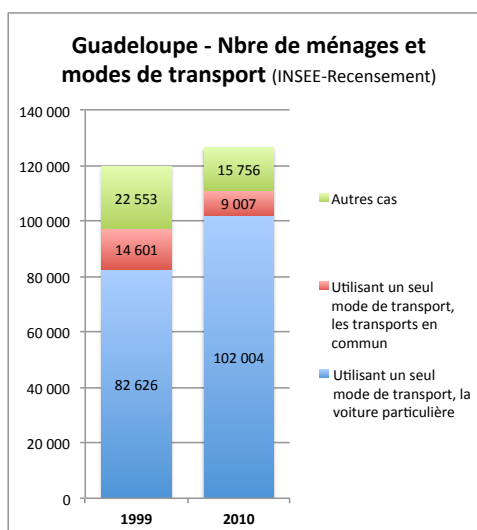
### La voiture est le mode de transport de plus en plus privilégié

La part des actifs n'utilisant que la voiture particulière pour se rendre à leur travail est passée de 66% à 80,5% entre 1999 et 2010.

L'utilisation des transports en commun apparait en retrait sur la même période : seulement 7,1% des actifs en 2010, contre 11,7% en 1999.

La marche à pied est également en recul comme mode de transport sur la période : 7% des actifs, contre plus de 11% en 1999.

Cette situation découle notamment du fait que plus de la moitié des personnes ayant un emploi travaillent en dehors de leur commune de résidence et que cette part a nettement augmenté entre 1990 et 2008 comme l'indique le tableau ci-dessous.



#### Déconnexion du lieu d'habitat et du lieu de travail en Guadeloupe

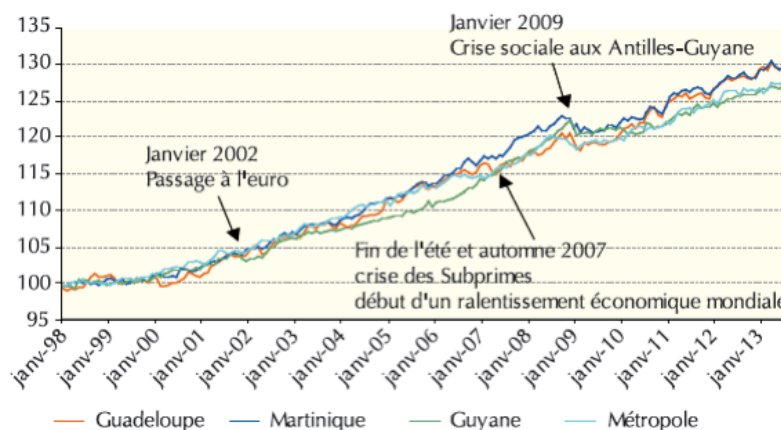
	1990	1999	2008
Nombre d'actifs ayant un emploi travaillant dans leur commune de résidence	64 991	51 645	52 675
Nombre d'actifs ayant un emploi travaillant hors de leur commune de résidence	52 525	59 173	72 378

Source INSEE

Il n'y a pas encore de statistique sur la progression du co-voiturage ces dernières années.

## 4. L'évolution des prix en Guadeloupe

Entre 1998 et 2013, les prix aux Antilles-Guyane ont évolué globalement au même rythme qu'en métropole selon l'Insee, soit entre + 1,6 % et + 1,8 % en moyenne annuelle. La Guyane se démarque néanmoins des Antilles par une inflation globalement plus modérée.



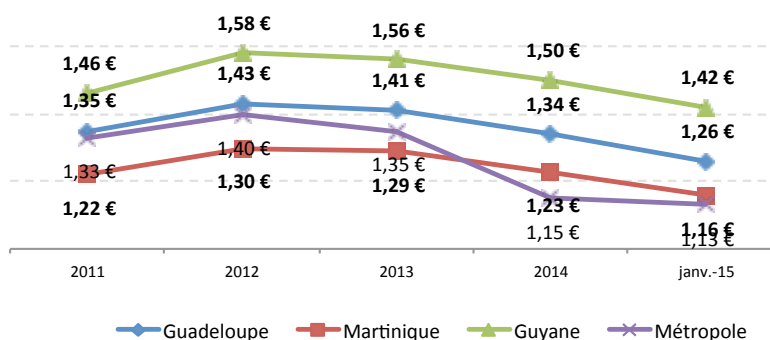
## 5. L'évolution des prix des carburants aux Antilles-Guyane

Les prix des carburants sont administrés. Un prix maximum, incluant les marges, est fixé mensuellement par les Préfets des trois régions. La formule de calcul a évolué depuis le début de l'année 2014 afin de refléter au plus près l'évolution des cours mondiaux et les coûts du raffinage.

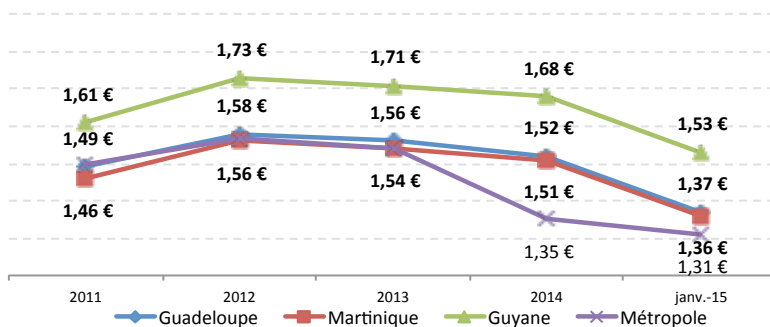
Le prix des carburants en Guadeloupe a connu de fortes évolutions en quatre ans avec une décélération continue ces trois dernières années, pour retrouver, en janvier 2015, des niveaux inférieurs à ceux de 2011.

Les prix moyens 2014 du gazole et du sans plomb reviennent à des niveaux proches de ceux de 2011.

Evolution du prix moyen du gazole dans les DOM



Evolution du prix moyen du sans-plomb dans les DOM



L'écart des prix significatif entre les trois régions s'explique principalement par des questions de fiscalité régionale, surtout pour le gazole en Guadeloupe et la Guyane.

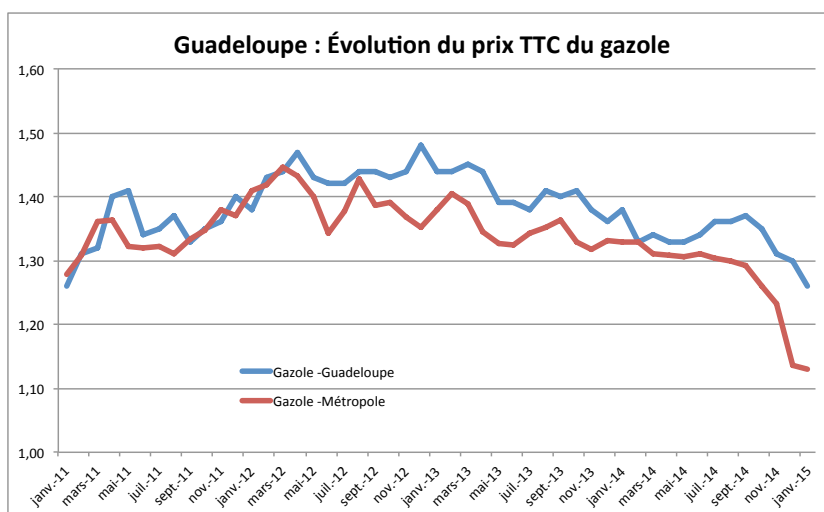
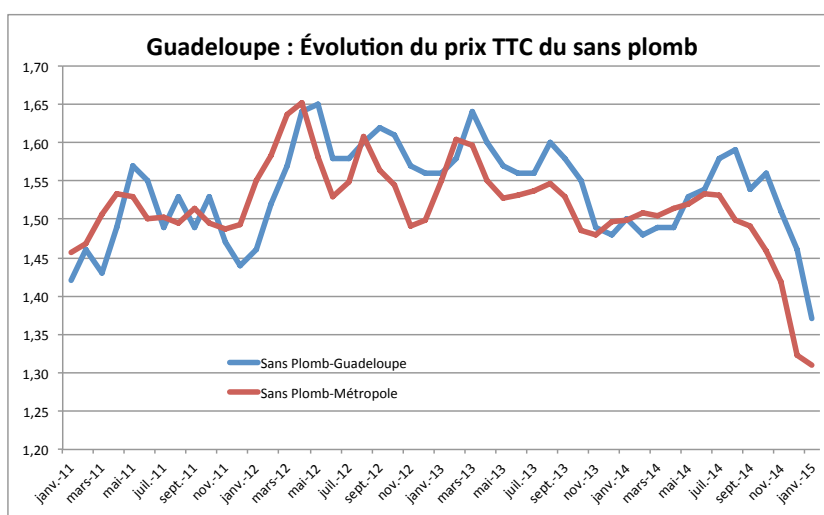
Rappelons que les coûts de transport sortie SARA sont mutualisés entre les trois régions. Les écarts entre les coûts de transport depuis la raffinerie de Martinique vers chaque territoire n'interviennent donc pas dans la formation des prix de chaque région.

### En 2014, l'écart des prix en Guadeloupe s'est creusé avec celui de la métropole

Les graphiques ci-dessous illustrent la brusque baisse des prix des carburants en métropole à partir de juillet 2014 (courbe rouge) que ce soit pour le gazole ou le sans plomb.

La baisse des prix administrés en Guadeloupe (courbe bleue) n'est intervenue qu'à partir d'octobre 2014 après une progression significative au 1<sup>er</sup> semestre, d'où un décalage important du niveau moyen des prix pour cette année-là.

Nous avons ainsi fait le choix de prendre en référence un prix moyen 2013-2014 pour valoriser le coût des carburants dans le budget des ménages consacré à l'automobile.



# 2

## Le marché de l'automobile en Guadeloupe



### Introduction

La seconde partie de cette étude a pour objet de caractériser les grandes tendances de l'évolution du marché de l'automobile guadeloupéen que ce soit en tant que parc total que d'immatriculations (entrée des véhicules dans le parc).

Il nous apparaît en effet important d'avoir en tête ces évolutions comparées entre la Guadeloupe et la métropole car ces marchés, globalement en baisse depuis la crise de 2008, se caractérisent aussi d'un côté par une concurrence plus importante entre les distributeurs et, de l'autre, par des habitudes de consommation qui ont bougé sur les territoires Guadeloupéen et métropolitains.

Nous examinerons également les parts de marché des principales marques en Guadeloupe pour le marché des véhicules de particuliers (VP) hors ceux des flottes d'entreprise et ceux destinés à la location suivant en cela la recommandation du groupe de travail de l'OPMR.

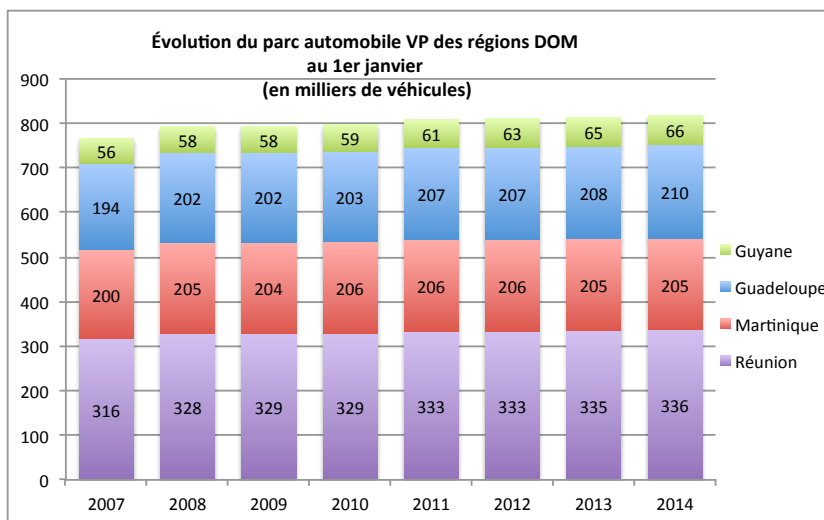
## 1. L'évolution du parc des véhicules de particuliers (VP)

### Le parc automobile VP dans les DOM

Parc au 1er janvier des voitures particulières <15 ans

Départements	Puissance administ	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Guadeloupe	1 à 6 CV	139 947	145 809	146 379	147 956	151 294	152 225	153 641	155 801
	7 à 11 CV	50 851	52 181	51 134	50 241	50 566	49 492	48 852	48 486
	12 CV et plus	3 314	3 951	4 312	4 709	5 063	5 353	5 670	5 869
	Non déterminée	47	42	35	34	31	27	23	18
<b>Total</b>		<b>194 159</b>	<b>201 983</b>	<b>201 860</b>	<b>202 940</b>	<b>206 954</b>	<b>207 097</b>	<b>208 186</b>	<b>210 174</b>
Martinique	1 à 6 CV	135 826	140 043	140 602	142 619	144 489	145 464	146 400	147 349
	7 à 11 CV	60 161	60 715	59 198	58 018	56 840	54 896	53 113	51 720
	12 CV et plus	3 668	4 114	4 556	4 863	5 111	5 365	5 669	5 895
	Non déterminée	53	45	36	24	20	18	14	13
<b>Total</b>		<b>199 708</b>	<b>204 917</b>	<b>204 392</b>	<b>205 524</b>	<b>206 460</b>	<b>205 743</b>	<b>205 196</b>	<b>204 977</b>
Guyane	1 à 6 CV	39 848	41 344	41 651	42 700	44 765	46 618	48 426	49 816
	7 à 11 CV	15 123	15 350	14 970	14 809	15 073	15 197	15 104	15 129
	12 CV et plus	763	929	1 078	1 159	1 289	1 379	1 463	1 534
	Non déterminée	9	5	4	3	2	4	6	6
<b>Total</b>		<b>55 743</b>	<b>57 628</b>	<b>57 703</b>	<b>58 671</b>	<b>61 129</b>	<b>63 198</b>	<b>64 999</b>	<b>66 485</b>
Réunion	1 à 6 CV	242 791	251 025	251 772	252 168	255 001	255 372	256 686	257 398
	7 à 11 CV	68 072	70 624	70 094	69 057	69 824	69 603	69 612	69 784
	12 CV et plus	5 283	6 326	6 954	7 469	7 992	8 382	8 690	8 940
	Non déterminée	30	28	27	31	35	32	29	27
<b>Total</b>		<b>316 176</b>	<b>328 003</b>	<b>328 847</b>	<b>328 725</b>	<b>332 852</b>	<b>333 389</b>	<b>335 017</b>	<b>336 149</b>
<b>Total</b>		<b>765 786</b>	<b>792 531</b>	<b>792 802</b>	<b>795 860</b>	<b>807 395</b>	<b>809 427</b>	<b>813 398</b>	<b>817 785</b>

Source : Fichier central des automobiles jusqu'en 2010, SOeS-RSVERO à partir de 2011



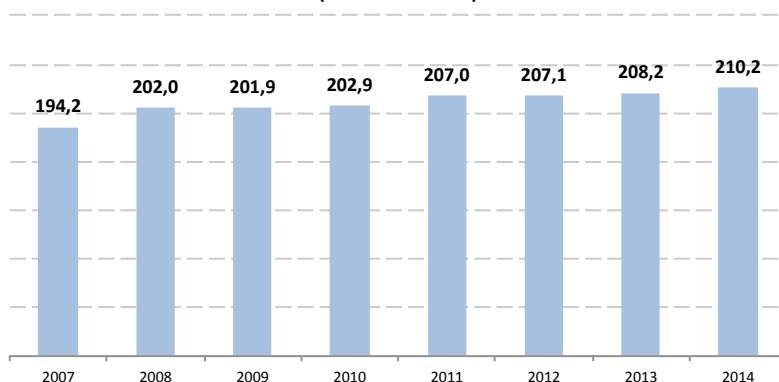
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Guadeloupe	25,4%	25,5%	25,5%	25,5%	25,6%	25,6%	25,6%	25,7%
Martinique	26,1%	25,9%	25,8%	25,8%	25,6%	25,4%	25,2%	25,1%
Guyane	7,3%	7,3%	7,3%	7,4%	7,6%	7,8%	8,0%	8,1%
Réunion	41,3%	41,4%	41,5%	41,3%	41,2%	41,2%	41,2%	41,1%

Le parc des VP continue de croître modérément ces dernières années. Les parts de chaque région restent relativement stables, notamment celle de la Guadeloupe.

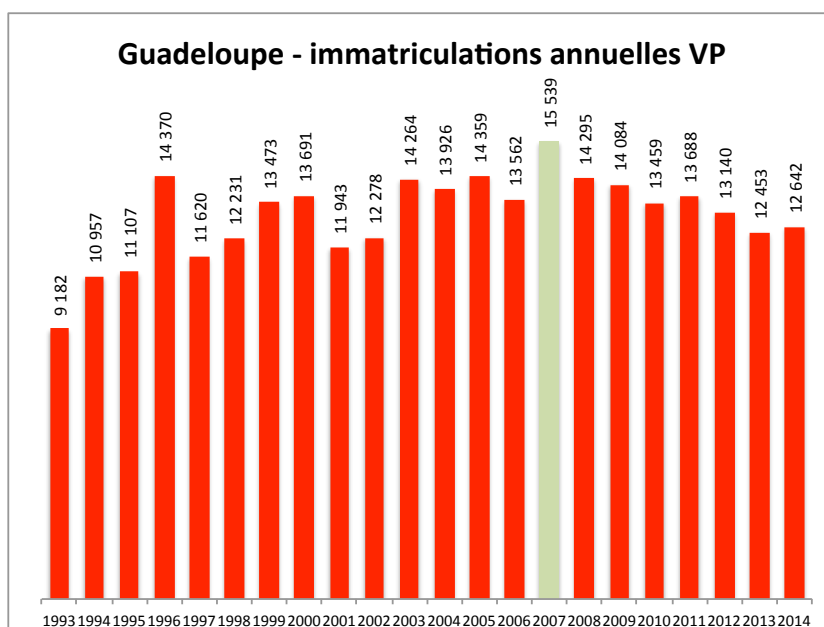
## Le parc VP en Guadeloupe est en progression régulière

Sous l'effet d'immatriculations en baisse (cf. ci-dessous) depuis 2007, le parc guadeloupéen de véhicules particuliers ne progresse que faiblement entre 2007 et 2014 soit 1,1 % en moyenne annuelle.

Guadeloupe - Parc automobile des VP inférieurs ou égal à 15 ans  
(milliers d'unités)



## 2. Les immatriculations remontent légèrement en Guadeloupe depuis juin 2014



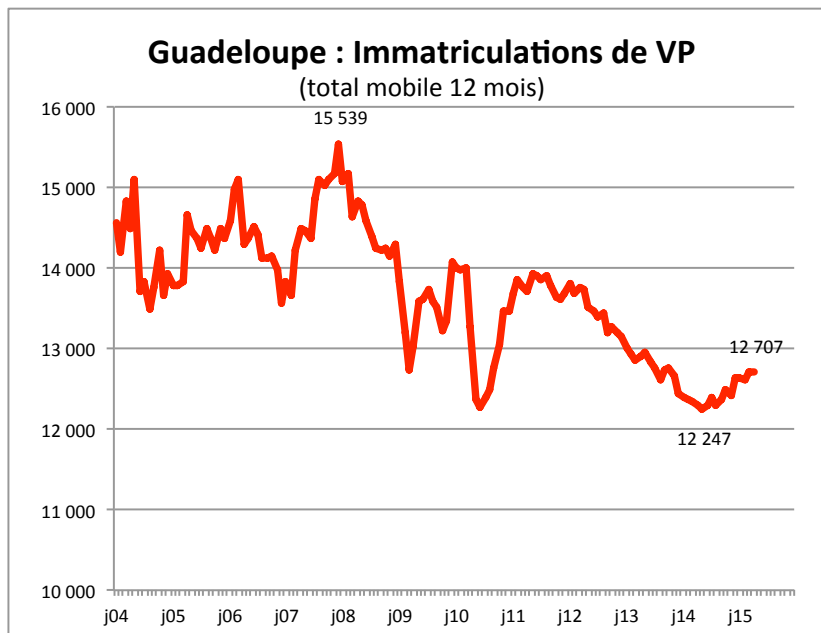
Source : Fichier central des automobiles jusqu'en 2010, SOeS-RSVERO à partir de 2011

La Guadeloupe enregistre une légère hausse des immatriculations neuves de VP en 2014 : 1,5 %, après -5,2 % en 2013. Depuis le point haut de 2007, le marché a baissé de 19 % soit une perte de plus de 2 900 véhicules par an.

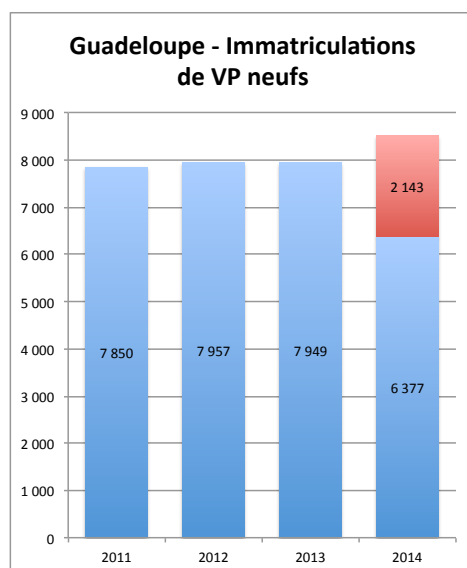


Le décrochage du marché a été plus sévère en Martinique (3 400 véhicules).

Mais une étude des chiffres mensuels d'immatriculations exprimés en cumul glissant sur 12 mois, permet de mettre en valeur l'atteinte d'un point bas historique en mai 2014 puis à hausse légère mais réelle du marché à compter de juin 2014, hausse qui s'est poursuivie début 2015.



Source : Fichier central des automobiles jusqu'en 2010, SOeS-RSVERO à partir de 2011



Source : Fichier des immatriculations

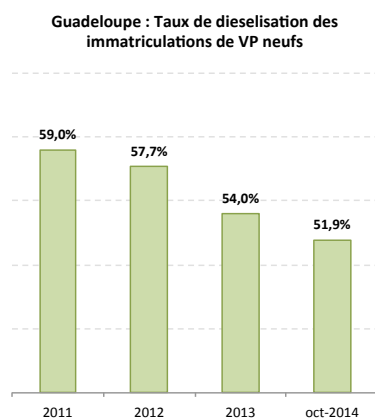
À l'intérieur du marché des VP et si nous retirons les véhicules immatriculés par les entreprises et les loueurs, la tendance n'est pas exactement la même comme le montre le graphique ci-contre avec une légère progression entre 2011 et 2013.

Le marché des particuliers atteint 64% des ventes de VP en 2013, contre 57% en 2011. **Ainsi, nous mettons en évidence que la baisse globale des immatriculations VP entre 2011 et 2013 provient exclusivement du marché des professionnels.**

Nos projections pour l'année 2014 (8 520 immatriculations), établies à partir du fichier des immatriculations des VP de particuliers arrêté à fin octobre 2014 tablent sur une progression de 7,2 % des immatriculations.

### 3. La structure du marché change rapidement

#### La part des VP Diesel continue de baisser



Si la tendance observée en octobre 2014 s'est poursuivie, les moteurs essence seraient devenus majoritaires en Guadeloupe au cours de l'année 2015.

A noter que les véhicules diesel représentaient encore 59% des immatriculations de VP neufs en 2011.

Les motorisations alternatives (essence/électrique) sont quasiment inexistantes : 0,8% du marché des particuliers en 2013.

Source : Fichier des immatriculations

#### La part des petites cylindrées progresse

La part des moteurs dont la puissance fiscale ne dépasse pas 5CV a tendance à s'accroître depuis 2011, passant de 57,3% des immatriculations neuves sur le marché des particuliers à 65% sur les dix premiers mois de l'année 2014.

Parallèlement, les plus de 8CV décroissent depuis 2012 pour n'atteindre de 5,1% des immatriculations sur 2014. La fiscalité à l'achat, mais également l'élargissement de l'offre, orientent le marché vers la gamme économique qui représente, en 2013, 62,5% du marché, soit deux points de plus qu'en 2011.

Alors que la gamme moyenne inférieure perd du terrain (19% du marché sur 2013, 23,5% en 2011), les gammes moyenne supérieure et supérieure-luxe progressent sur la période pour atteindre respectivement 12,5 et 6,1% des immatriculations en 2013

Le marché se déplace donc progressivement vers des véhicules de petite cylindrée à moteur essence. Il faut y voir, au moins partiellement, un effet direct de la crise du pouvoir d'achat qui incite les acheteurs à se tourner vers des véhicules vendus à un prix inférieur.

#### Guadeloupe : Répartition des immatriculations par puissance fiscale

	2011	2012	2013	2014
<b>3 à 5 CV</b>	4 498	4 648	4 993	4 143
<b>6 à 8 CV</b>	2 592	2 384	2 432	1 909
<b>Supérieur à 8 CV</b>	760	925	524	325
<b>Total immatriculations</b>	<b>7 850</b>	<b>7 957</b>	<b>7 949</b>	<b>6 377</b>
en %				
<b>3 à 5 CV</b>	57,3%	58,4%	62,8%	65,0%
<b>6 à 8 CV</b>	33,0%	30,0%	30,6%	29,9%
<b>Supérieur à 8 CV</b>	9,7%	11,6%	6,6%	5,1%

Source : Fichier des immatriculations

#### 4. La part de marché des principaux constructeurs en Guadeloupe

##### **Les constructeurs français représentent autour de 45 % du marché**

La part de marché des constructeurs français dans les immatriculations de VP neufs est restée stable autour de 44,5 % du marché entre 2011 et 2013. Elle a tendance à se redresser en 2014.

**Groupe Renault :** • La montée en puissance de la Sandero et de la Clio IV ainsi que le lancement de la Captur ont permis au Groupe Renault de prendre des parts de marché. Dacia représente 43% des immatriculations du groupe en 2013 et 39% sur les 10 premiers mois de 2014.

**Groupe PSA :** Les pertes de volume de la C3 et l'arrêt de la 206 expliquent en grande partie le décrochage de PSA en 2013, et ce malgré la croissance de la 208. PSA accroît légèrement ses parts de marché pour les 10 premiers mois de l'année 2014.

Le constructeur coréen *Hyundai* est passé de 5 % des immatriculations en 2011 à plus de 8 % en 2013 et 2014, grâce notamment à la IX35 et au Sportage de *Kia*.

En revanche, le groupe *Volkswagen* affiche 14,3% de part de marché sur les 10 premiers mois de l'année 2014, avec notamment la perte de vitesse de la Golf, mais aussi de la marque *Seat*, et malgré la bonne tenue de *Audi* qui représente désormais 32,3% des immatriculations totales du groupe, contre 19,5% en 2011.

Part de marché des principaux groupe en Guadeloupe

	2011	2012	2013	oct-2014
PSA	26,1%	26,0%	24,3%	24,7%
Groupe Renault	18,6%	18,4%	20,2%	21,7%
Volkswagen	16,1%	15,4%	15,7%	14,4%
Hyundai	5,0%	6,9%	8,1%	8,2%
GM	6,4%	6,7%	7,0%	6,8%
Toyota	6,0%	6,4%	6,2%	6,0%
Nissan	6,4%	6,3%	5,6%	6,5%
BMW	5,2%	4,5%	5,1%	4,1%

Source : Fichier des immatriculations

## 5. Les vingt modèles les plus vendus par année

Le tableau ci-dessous a été réalisé à partir du fichier des immatriculations en Guadeloupe entre 2011 et octobre 2014. Ce fichier ne concerne que les VP destinés aux particuliers à l'exception des flottes d'entreprise et des véhicules de location.

Nous y avons fait figurer les véhicules sélectionnés pour l'étude.

Classement des 20 modèles les plus vendus par année											
2011			2012			2013			oct-14		
Modèle	Nb	Pénétration	Modèle	Nb	Pénétration	Modèle	Nb	Pénétration	Modèle	Nb	Pénétration
207	581	7,4%	CLIO	422	5,3%	208	597	7,5%	208	492	7,7%
DUSTER	365	4,6%	C3	371	4,7%	CLIO	460	5,8%	CLIO	432	6,8%
POLO	362	4,6%	208	356	4,5%	SANDERO	408	5,1%	2008	299	4,7%
CLIO	345	4,4%	SANDERO	334	4,2%	POLO	357	4,5%	CAPTUR	292	4,6%
C3	329	4,2%	206	316	4,0%	C3	249	3,1%	SANDERO	290	4,5%
206	293	3,7%	POLO	280	3,5%	CAPTUR	237	3,0%	POLO	254	4,0%
GOLF	264	3,4%	DUSTER	270	3,4%	JUKE	232	2,9%	C3	204	3,2%
MEGANE	242	3,1%	GOLF	237	3,0%	DUSTER	212	2,7%	MOKKA	204	3,2%
JUKE	234	3,0%	JUKE	234	2,9%	IX35	210	2,6%	DUSTER	185	2,9%
SANDERO	204	2,6%	207	233	2,9%	207	209	2,6%	JUKE	185	2,9%
308	202	2,6%	MEGANE	192	2,4%	YARIS	201	2,5%	YARIS	181	2,8%
QASHQAI	185	2,4%	QASHQAI	177	2,2%	GOLF	194	2,4%	IX35	175	2,7%
CORSA	168	2,1%	YARIS	177	2,2%	A1	171	2,2%	GOLF	162	2,5%
FIESTA	153	1,9%	308	156	2,0%	308	138	1,7%	QASHQAI	143	2,2%
SERIE 1	144	1,8%	IX35	153	1,9%	MOKKA	137	1,7%	A1	112	1,8%
YARIS	143	1,8%	CORSA	150	1,9%	SERIE 1	132	1,7%	308	94	1,5%
TWINGO	136	1,7%	A1	142	1,8%	QASHQAI	128	1,6%	AURIS	87	1,4%
IBIZA	122	1,6%	AURIS	128	1,6%	AURIS	118	1,5%	I30	80	1,3%
AURIS	121	1,5%	C4	125	1,6%	CORSA	104	1,3%	Q3	78	1,2%
C4	121	1,5%	FIESTA	115	1,4%	FIESTA	104	1,3%	FIESTA	70	1,1%
<b>Total</b>	<b>4 714</b>	<b>60,1%</b>	<b>Total</b>	<b>4 568</b>	<b>57,4%</b>	<b>Total</b>	<b>4 598</b>	<b>57,8%</b>	<b>Total</b>	<b>4 019</b>	<b>63,0%</b>

# 3

## La construction des indicateurs du coût d'usage de l'automobile

### Introduction

La troisième partie de cette étude a pour objet de présenter la méthodologie qui a été suivie pour construire des indicateurs fiables permettant d'établir un budget annuel d'usage d'une automobile en Guadeloupe au plus près de la réalité et de comparer celui-ci avec les indicateurs métropolitains.

Nous sommes ainsi au cœur de l'étude et de son objectif principal.

Les calculs qui sont présentés ont été effectués pour l'essentiel à partir des enquêtes réalisées auprès des acteurs de la filière et notamment des différents distributeurs en Guadeloupe. Ces données sont donc déclaratives.

Nous avons également utilisé des données issues de statistiques publiques lorsqu'elles existaient ainsi que des données issues d'enquêtes réalisées régulièrement par la presse spécialisée.

Nous avons, dans toute la mesure du possible, essayé de croiser les informations issues de source différentes afin de fiabiliser au maximum les chiffres présentés. Nous pensons ceux-ci fiables et représentatifs d'une réalité vécue par les consommateurs tant en Guadeloupe qu'en métropole.



## 1. Approche générale

Le Groupe de travail Auto de l'OPMR a demandé la construction de deux indicateurs illustrant le coût d'usage de l'automobile en Guadeloupe et en métropole :

- Le prix de revient kilométrique du véhicule
- Le budget annuel pour un ménage exprimé en euros

Aussi avons-nous envisagé :

- soit de construire notre propre méthodologie et de l'appliquer aux deux zones étudiées ;
- soit de prendre en référence une méthodologie déjà éprouvée en métropole, et de construire ensuite les indicateurs pour les DOM suivant ce référentiel.

Le cahier des charges de l'étude nous a dirigé vers la première solution ce qui nous permettra de pouvoir faire des comparaisons plus pertinentes entre la métropole et chacune des trois régions DOM concernées en fonction des données disponibles dans chaque région.

D'autre part, plusieurs études sont publiées régulièrement par des journaux ou instituts spécialisés dans le domaine automobile. La plus connue est celle publiée par l'Automobile Club Association en juin de chaque année et qui établit des budgets d'usage pour quelques véhicules parmi le plus diffusés sur le marché métropolitain.

Nous avons tenté plusieurs fois d'entrer en contact avec les auteurs de l'étude afin d'avoir un échange sur la méthodologie suivie et les sources d'information mais nous nous sommes heurtés à une fin de non-recevoir claire et définitive.

### ***Rappel des hypothèses de travail définies par l'OPMR***

- Les données sont recueillies directement à la source auprès des acteurs du marché (distributeurs, banques et sociétés de financement, sociétés d'assurances) et auprès de sources officielles pour les données économiques ;
- Les véhicules sont achetés neufs auprès de concessionnaires et sont entretenus dans la concession ;
- Les véhicules sont revendus au bout de 5 ans d'utilisation ;
- L'étude ne fera pas état de véhicules spécifiques identifiés, mais un travail sur quatre segments dans lesquels deux à trois véhicules représentatifs seront choisis servira de base à l'établissement des budgets. Les résultats sont donc anonymes.

## 2. Les caractéristiques du marché guadeloupéen de distribution automobile

### *L'organisation du marché*

- ✓ Les véhicules sont achetés par des importateurs directement aux constructeurs. Conformément à la loi, tout consommateur peut s'adresser à un mandataire *ad hoc* pour acheter son véhicule directement en Europe ou ailleurs pourvu que celui-ci satisfasse aux normes européennes. Dans la réalité, il semble que cette pratique soit marginale au vu de la complexité des opérations de transport, d'assurance et de sortie de port.
- ✓ Les véhicules importés sont écoulés sur le marché local par des distributeurs liés ou non par un contrat de concession avec les importateurs. Les concessionnaires peuvent être eux-mêmes importateurs pour toutes les marques qu'ils distribuent ou certaines d'entre elles.
- ✓ Les achats des consommateurs se font pour la très grande majorité sur stock et non sur commande avant fabrication comme c'est l'usage en métropole. C'est le concessionnaire qui passe commande de lots de véhicules à l'importateur ou directement au constructeur lorsqu'il est lui-même importateur. Ces commandes peuvent être mensuelles comme trimestrielles ou bimestrielles. Le concessionnaire doit sélectionner des gammes de véhicules et d'options correspondant à la demande du marché telle qu'il l'analyse. Il prend donc un risque à ce niveau en cas d'erreur d'appréciation.
- ✓ Le concessionnaire est totalement libre de la fixation de ses prix de vente et des campagnes commerciales qu'il organise. Les constructeurs ou les importateurs peuvent participer aux efforts commerciaux du concessionnaire. Certains comme les constructeurs français ont même des véhicules préparés spécifiquement pour les marchés de l'Outre-Mer.
- ✓ En dehors de l'exception citée ci-dessus, tous les véhicules vendus en Guadeloupe sont identiques à ceux commercialisés en métropole. Certains modèles sont pourvus parfois de pièces spécifiques (filtre de gazole, filtre à air, etc.) adaptées aux conditions locales mais il serait très abusif de parler de « tropicalisation ».

### *L'état du marché et de la concurrence*

- ✓ Le marché est en récession globale depuis 2007 avec passage de 15 539 véhicules neufs vendus par an à 12 642 en 2014 soit une perte de 18,6 %. Comme nous l'avons vu ci-dessus, il progresse de nouveau depuis l'été 2014.
- ✓ La perte enregistrée depuis 2007 (environ 3 000 véhicules par an) est l'équivalent de ce que vendent trois concessions de taille moyenne.
- ✓ Un marché très bataillé : la baisse des ventes de VP neufs a accru la concurrence sur plusieurs strates du marché au niveau

de la distribution des véhicules comme à celui des financements ou de l'assurance. Nous verrons que cela n'a pas empêché certains écarts de rester très significatifs par rapport à la France continentale.

- ✓ Un marché réactif : comme il s'agit essentiellement de ventes sur stock, la livraison et le financement doivent être conclus en quelques jours si ce n'est quelques heures. Cela nécessite un vrai professionnalisme de la part de la filière et des spécialistes de ce marché au niveau du financement.
- ✓ Un marché secondaire actif est alimenté également par la rotation du parc des véhicules de location mais devant l'usure relativement rapide des véhicules, liée aux conditions de circulation et aux conditions climatiques, c'est le marché du neuf qui est le plus dynamique au détriment de celui de l'occasion.
- ✓ Tous les acteurs se connaissent et cohabitent, pour les plus importants, à proximité immédiate (autour de l'ensemble de la ZI Jarry pour la Guadeloupe).

### ***Le modèle économique des concessions***

Ne disposant pas de pouvoirs d'investigation dans les comptes des sociétés exerçant l'activité de distributeur de véhicules, nous n'avons pu examiner leurs comptes et apprécier le niveau de rentabilité économique de cette activité. Malgré cela, notre connaissance du secteur, les entretiens effectués auprès des acteurs de la filière, aux contenus concordants, et la validation de certaines hypothèses auprès de l'administration économique, nous permettent de confirmer le contenu de ce qui est affirmé ci-dessous.

En métropole, la marge brute d'une concession est tirée de l'activité liée au SAV (pièces détachées, entretien, réparations) et de celle liée à la vente de véhicules d'occasion.

Le modèle est différent dans les DOM : la marge de la concession doit être tirée de l'activité de la vente de véhicules neufs car les deux autres activités peinent partout à trouver leur équilibre économique pour les raisons suivantes :

- les frais d'approche et de stockage des pièces détachées alors que celles-ci sont livrées en moins de 24h en métropole ;
- les délais d'approvisionnement en pièces lorsqu'elles ne sont pas en stock (deux mois par bateau et huit jours pas avion) pouvant nécessiter une immobilisation prolongée du véhicule et des frais de mise à disposition d'un véhicule de remplacement ;
- la nécessité de disposer d'un stock de pièces détachées suffisamment important pour assurer un objectif de taux de service de l'ordre de 90 % ;
- les coûts du personnel affecté à la gestion des stocks ;
- les coûts du cafutage (sortie à perte du stock des pièces obsolètes) ;
- les coûts de formation des salariés plus élevés qu'en métropole en raison de l'éloignement des lieux de formation ou des formateurs ; certaines concessions ont d'ailleurs choisi d'avoir un formateur dédié sur place ;



- la concurrence des ateliers de réparation officiels ou « semi-officiels » ;
- le turn-over important des mécaniciens ;
- les prix relativement faibles du marché de l'occasion.

Si le concessionnaire a la liberté de fixer ses prix de vente indépendamment des prix « conseillés » en métropole, il doit également faire face à des coûts spécifiques comme les frais d'approche du véhicule (ensemble des frais liés au transport du véhicule de son port d'embarquement près du lieu d'assemblage vers la concession) et des frais de stockage.

L'ensemble de ce process de distribution nécessite l'immobilisation de capitaux financiers permettant de faire face :

- aux décalages de paiement des commandes de véhicules ; les conditions financières faites par les constructeurs ou les importateurs peuvent être très différentes d'une marque à l'autre ;
- aux surfaces nécessaires pour stocker les véhicules neufs.

Il ne faut pas cependant perdre de vue que l'activité d'une concession s'insère, dans une grande majorité des cas, à l'intérieur d'un groupe économique exerçant de nombreux métiers dans la filière automobile ou ailleurs. Il serait alors nécessaire de considérer l'ensemble de la rentabilité consolidée de ces différents métiers et des synergies entre eux.

### 3. Le choix de l'échantillon des modèles étudiés

Nous avons sélectionné les modèles de voiture au regard de leurs positions sur le marché en 2013 et 2014 et de leurs dynamiques de vente respectives.

Nous avons demandé l'avis des concessionnaires distribuant ces véhicules qui ont été consultés sur ce choix.

En Guadeloupe, cinq concessionnaires ont été interrogés et tous ont répondu aux questionnaires envoyés ainsi qu'aux sollicitations orales.

Les modèles choisis sont les suivants :

Gamme économique	Gamme économique type 4x24/SUV	Gamme moyenne inférieure	Gamme moyenne supérieure SUV
essence	mixte	mixte	mixte
Renault Clio essence (4cv)	Renault Captur essence (5cv)	Peugeot 308 diesel (4cv)	Nissan Qashqai diesel (5cv)
Peugeot 208 essence (4cv)	Dacia Duster diesel (6cv)	VW Golf essence (5cv)	iX35 diesel (6cv)
VW Polo essence (4cv)			Opel Mokka essence (8cv)

## 4. Le kilométrage parcouru

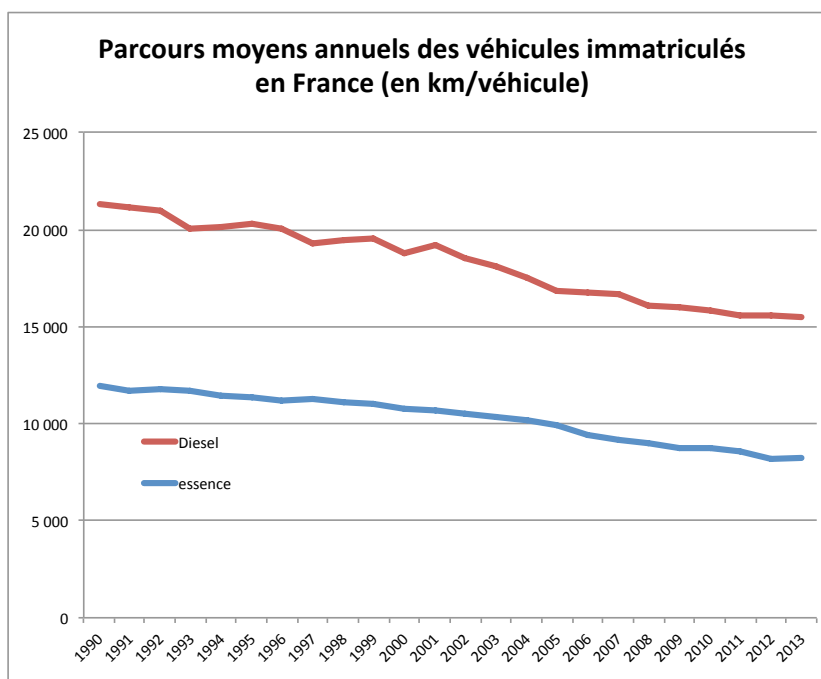
Les écarts entre le budget automobile des ménages en Guadeloupe et en France hexagonale peuvent provenir de plusieurs sources :

- Des écarts de prix sur l'achat du véhicule, son entretien et tous les coûts accessoires (financement, assurance, conditions de revente, etc.) ;
- Des écarts de coût tenant aux conditions d'usage du véhicule : conditions locales de circulation, présence ou pas de transports alternatifs, éloignement des lieux d'habitation des lieux de travail et de consommation, etc... ;
- Des écarts de coût tenant aux conditions géographiques locales pouvant entraîner une usure prématurée des pièces du véhicule (chaleur, humidité, revêtement des routes) ;

**Comme nous le verrons plus loin, la variable « kilométrage parcouru par an » est un des éléments déterminants du budget annuel.**

### *Le kilométrage parcouru en métropole*

En métropole, nous disposons de statistiques officielles permettant le suivi sur longue période du kilométrage moyen parcouru par les véhicules de tourisme selon leur source d'énergie.



Source : Fichier central des automobiles jusqu'en 2010, SOeS-RSVERO à partir de 2011

Le kilométrage parcouru par les véhicules de tourisme est en baisse régulière depuis 25 ans.

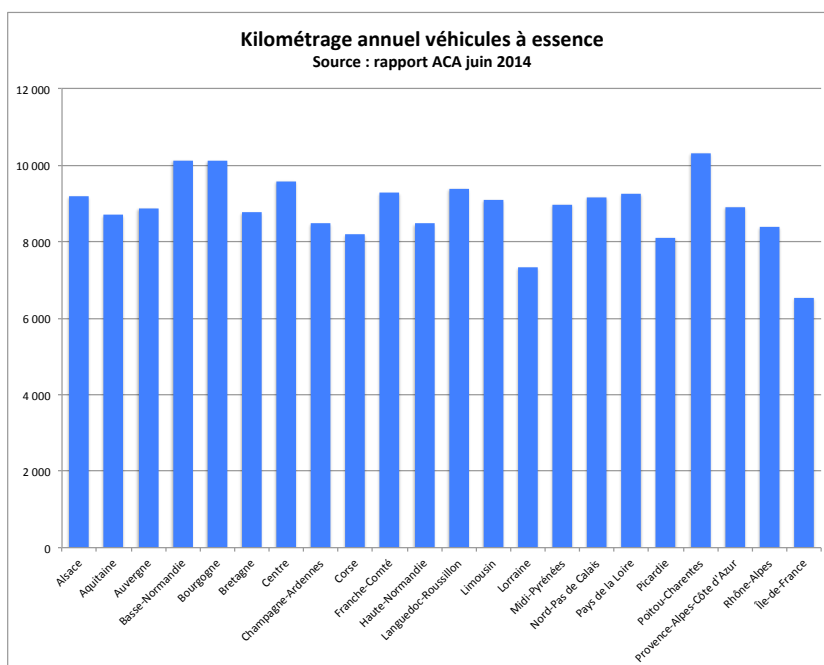
- Diesel : 15 500 km sont parcourus en 2013 contre plus de 21 000 en 1990
- Essence : 8 225 km sont parcourus en 2013 contre près de 13 000 en 1990

L'écart de kilométrage entre les deux types de VP est très significatif ; il s'est réduit en 2000 pour se stabiliser autour de 7 250 km. Le kilométrage parcouru est ainsi un élément de choix essentiel du véhicule pour ce qui concerne la motorisation essence/diesel.

### Le kilométrage par région en métropole

Il n'existe pas de statistiques officielles donnant le kilométrage moyen des véhicules par région. Cette statistique n'existe pas non plus dans les régions d'Outre-Mer.

L'ACA (Automobile Club Association) publie chaque année en juin un rapport sur l'évolution des budgets automobiles. Ce rapport présente des kilométrages par région pour des véhicules à essence (cf. ci-dessous) avec indication d'une source officielle qui est celle que nous avons utilisée pour le kilométrage global. Nous nous sommes heurtés à un refus de communiquer sur la méthodologie employée. Nous faisons état cependant de ces chiffres à titre d'information.



Source : rapport ACA, juin 2014

**Nous avons fait le choix de retenir le kilométrage moyen annuel parcouru soit 8 225 km pour les véhicules à essence et 15 500 km pour les véhicules diesel.**

## Le kilométrage parcouru aux Antilles-Guyane

Aucune donnée statistique n'étant disponible pour nous permettre de chiffrer ce kilométrage, nous avons estimé celui-ci à partir des bases de données des sites de ventes de véhicules d'occasion :

Pour la Guadeloupe, nous avons recueilli les données sur plus de 1 000 véhicules

L'estimation présentée ci-dessous nous paraît fiable, l'échantillon étant largement représentatif du parc automobile (âge, marque, type). Elle est d'ailleurs partagée avec les professionnels associés au groupe de travail.

La dispersion des données mesurée par l'écart-type et le coefficient de variation<sup>3</sup> est importante dans chacune des catégories de véhicules illustrant les écarts d'utilisation d'un automobiliste à l'autre.

	Guadeloupe		Martinique		Guyane	
	Essence	Diesel	Essence	Diesel	Essence	Diesel
Nbre de véhicules	475	549	374	529	287	313
Moyenne observée	13 867	17 899	12 494	16 432	12 818	16 498
Écart-type	5 308	6 394	4 711	5 669	4 882	5 872
Coefficient de variation	0,38	0,36	0,38	0,35	0,38	0,36
Moyenne retenue	14 000	18 000	12 500	16 500	13 000	16 500

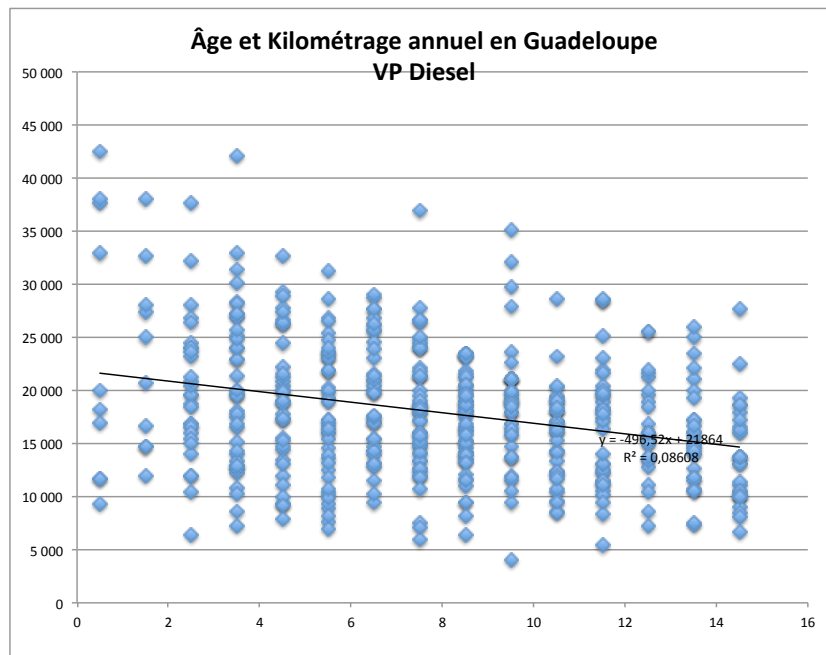
Les écarts par rapport à la métropole sont vraiment significatifs pour les véhicules à essence si l'on retient les statistiques officielles (cf. ci-dessus page 26).

Cet écart démontre que c'est bien l'usage du véhicule (et notamment celui lié à un déplacement domicile/lieu d'activité) qui structure le nombre de kilomètres parcourus.

En effet, en métropole, les automobilistes font d'abord le choix de l'essence au regard du nombre de kilomètres parcourus annuellement alors qu'en Guadeloupe, en Guyane ou en Martinique, ce choix est dicté principalement par l'écart de prix à l'achat du véhicule.

La Guadeloupe se distingue par un nombre de kilomètres parcourus annuellement supérieur à celui des deux autres régions.

<sup>3</sup> Rapport de l'écart-type à la moyenne



Nous avons sélectionné des véhicules entre 1 et 15 ans.

La pente de la droite de régression pour les véhicules diesel, laisse à penser que le kilométrage moyen est même légèrement supérieur pour les véhicules récents contrairement aux données nationales mais la dispersion des données est trop forte pour pouvoir conclure de façon définitive.

## 5. Les éléments du budget annuel d'usage de l'automobile

### 5.1 Le prix d'achat du véhicule

Pour les dix modèles sélectionnés, nous avons interrogé quatre concessions de Guadeloupe dont une n'a pas répondu à notre demande. Les données relevées ont porté sur les niveaux de prix de vente, de remise généralement constatée et sur le détail des caractéristiques du modèle et des options.

Nous avons reconstitué un modèle identique pour la métropole en tenant compte des options présentes sur les modèles sélectionnés en Guadeloupe. Ce modèle a été valorisé au tarif officiel du constructeur.

Les modèles vendus dans les DOM sont systématiquement dotés d'une climatisation et d'une roue de secours ce qui n'est pas le cas en métropole.

Nous nous sommes heurtés à des difficultés de comparaison en raison souvent de la spécificité de certains modèles vendus en Guadeloupe pour les constructeurs nationaux Renault et PSA. Cette spécificité peut aller jusqu'à des montes de moteurs de puissance différente pour un même modèle catalogue.

**Exemple de tableau de comparaison :**

Modèle Guadeloupe XXX 1,4 Diesel 5 portes			Modèle Métropole XYX 1,4 Diesel 5 portes		
Options		Montants	Options		Montants
Puissance fiscale		4 cv	Puissance fiscale		4 cv
5 portes			5 portes		
CV DIN		70 cv	CV DIN		70 cv
Cylindrée		1 400 cm <sup>3</sup>	Cylindrée		1 400 cm <sup>3</sup>
Poids à vide hors option		1 100 kg	Poids à vide hors option		1 100 kg
BVM5			BVM5		
Peinture blanc banquise			Peinture blanc banquise		
Roue de secours galette			Kit de dépannage pneumatique		
6 airbags, ABS, AFU, REF, ESP			6 airbags, ABS, AFU, REF, ESP		
Réfrigération boîte à gants					
Clim manuelle			Clim manuelle		
Pneus 195/65 R15 RH			Pneus 195/65 R15 RH		
Jantes Alu 16'			Roues acier 16'/enjolveurs		
Ecran tactile/USB/Jack			Ecran tactile/USB/Jack		
Bluetooth			Bluetooth		
GPS			Non		
<b>Prix catalogue TTC</b> (hors frais mise à la route)		<b>20 990 €</b>	<b>Prix catalogue TTC</b> (hors frais mise à la route)		<b>17 950 €</b>
<b>Prix corrigé TTC</b>		<b>20 990 €</b>	<b>Prix corrigé TTC</b>		<b>19 080 €</b>
			Roue de secours acier		+ 120
			Jantes alu 16'		+ 510
			Navigation pour écran tactile		+ 500
			Réfrigération boîte à gants		?

1 910 €  
10,01%**Trois difficultés de comparaison**

Dans la mise en pratique de la méthodologie choisie, nous avons rencontré trois difficultés de comparaison :

*La première difficulté* tient aux remises effectuées dans les réseaux de Guadeloupe et de métropole.

Les concessionnaires guadeloupéens sont totalement libres de leurs prix et de leurs niveaux de remise ce qui n'est pas le cas sur le marché hexagonal où les remises sur catalogue sont encadrées commercialement.

Les concessionnaires guadeloupéens nous ont indiqué les taux de remise habituellement pratiqués (autour de 10 % à 15 % en moyenne) mais les taux métropolitains sont beaucoup plus difficiles à obtenir, car variant très fortement d'une concession à l'autre et portant sur des éléments de prix qui peuvent aussi être différents (frais de mise à la route par exemple). Néanmoins, ces taux de remise paraissent en moyenne légèrement inférieurs à ceux pratiqués en Guadeloupe ce qui limiterait les écarts constatés dans le prix de vente final.

Les niveaux de remise consentis dépendent également de la présence ou non d'une reprise de véhicule d'occasion ce qui complique encore le problème.

**Nous avons donc choisi de raisonner sur prix catalogue en raison de la trop grande incertitude sur les données.**

*La deuxième difficulté* tient à la spécificité des modèles commercialisés en métropole et en Guadeloupe. En raison de cette spécificité notamment de certains modèles vendus en Guadeloupe par les constructeurs nationaux Renault et PSA, les gammes proposées ne sont pas identiques et les prix de cession entre le constructeur et l'importateur sont négociés spécifiquement pour ces modèles.

La reconstitution de modèles identiques est plus compliquée et les tarifs des options lourdes (ex. moteur différent, climatisation) sont fixés avec une

option marketing et non en fonction du coût de revient des options. L'objectif du prix de ces options, souvent chères, est de faire monter en gamme le consommateur.

*La troisième difficulté* provient des frais de mise à la route qui constituent l'écart entre le prix catalogue options comprises et hors remise commerciale et le prix payé par le consommateur :

- Carte grise, frais de dossier, forfait essence ou gazole, etc.

Les écarts entre ces frais peuvent être importants d'une concession à l'autre que ce soit sur le territoire guadeloupéen ou en France continentale. Ils sont souvent l'objet d'une négociation et de remises octroyées.

**Nous avons fait le choix de ne pas inclure les frais de mise à la route dans les comparaisons.**

### Les écarts constatés par gamme de véhicules

	Gamme économique	Gamme éco 4x2-SUV	Gamme moy. inférieure	Gamme moy. 4x2-SUV	Moyenne
Prix catalogue Guadeloupe	16 370	19 883	24 860	24 688	21 266
Prix catalogue Métropole	13 593	16 300	21 655	23 917	18 844
écart €	2 776	3 583	3 205	771	2 422
écart %	20,4%	22,0%	14,8%	3,2%	12,9%
Prix corrigé Guadeloupe	16 370	19 883	24 860	24 688	21 266
Prix corrigé Métropole	14 935	17 418	22 792	23 917	19 697
écart €	1 434	2 465	2 068	771	1 568
écart %	9,6%	14,2%	9,1%	3,2%	8,0%
écart corrigé min	6,7%	8,9%	6,9%	-2,7%	-2,7%
écart corrigé max	11,2%	19,3%	11,3%	8,3%	19,3%

Les écarts des prix catalogues sont importants mais se réduisent sensiblement après correction des prix de vente en retenant des équipements identiques. Ils représentent en moyenne 1 568 € pour les dix véhicules étudiés soit 8 % du prix de vente métropole. L'autre constat est la forte dispersion de ces écarts d'un modèle à l'autre puisqu'un véhicule est commercialisé en Guadeloupe à un prix inférieur à celui de la métropole alors qu'un écart atteint 19,3 % pour un autre véhicule.

### L'origine des écarts constatés

- **Des écarts objectifs facilement identifiables :**

#### Frais d'approche :

- Transport maritime : certains de ces frais peuvent se trouver dans le prix négocié avec le constructeur ou l'importateur mais nous avons rarement rencontré ce cas ; des écarts importants selon le port de départ (Europe, Maroc ou Asie) avec des différences pouvant aller de 1 à 2,75 soit de 450 € à plus de 1 200 €.

- Déchargement - mise à disposition : autour de 150 € ; ces frais sont moins élevés en Guadeloupe qu'en Martinique.
- Assurances : autour de 30 à 50 € (0,25% du prix FOB<sup>4</sup>)
- Frais de transitaire (droit fixe et 1% du prix import CIF<sup>5</sup>)
- Transport vers le lieu de vente : très variables : autour de 35-50 € avec une exception à 275 €.

Ces frais d'approche peuvent ainsi représenter entre 700 et 1 600 euros.

#### **Les écarts de fiscalité :**

De façon générale, la fiscalité régionale sur les véhicules neufs est la même en Guadeloupe et en Martinique. Elle est supérieure en Guyane, mais il n'y a pas de TVA.

Il faut aussi noter que la base fiscale de l'octroi de mer est le prix d'achat transport et assurance compris (prix d'importation CIF) donc inférieur au prix de vente HT.

Taxes	Martinique			Guadeloupe			Guyane		
	Octroi de Mer	Droit additionnel	TVA	Octroi de Mer	Droit additionnel	TVA	Octroi de Mer	Droit additionnel	TVA
Base fiscale	Prix import CIF	Prix import CIF	prix de vente HT	Prix import CIF	Prix import CIF	prix de vente HT	Prix import CIF	Prix import CIF	prix de vente HT
Cylindrée <= 1 500 cm <sup>3</sup>	7%	2,5%	8,5%	7%	2,5%	8,5%	20,5%	2,5%	0%
Cylindrée > 1 500 et <= 3 000 cm <sup>3</sup>	10%	2,5%	8,5%	10%	2,5%	8,5%	20,5%	2,5%	0%
Cylindrée > 3 000 cm <sup>3</sup>	20%	2,5%	8,5%	20%	2,5%	8,5%	20,5%	2,5%	0%

#### ▪ **D'autres écarts interviennent sur :**

**Les coûts financiers** d'achat et de stockage des VP liés à un process de vente très différent de celui de la métropole :

- Le paiement des achats de véhicules auprès des constructeurs peut se faire dans des conditions très différentes selon les constructeurs ;
- Dans tous les cas, ils nécessitent des immobilisations de capitaux entre le passage de la commande et la réception des véhicules.

#### **Les marges attendues sur l'activité VN**

Rappelons que c'est la marge brute réalisée sur la vente de véhicules neufs qui doit nourrir principalement la marge globale de la concession. Les concessionnaires, ayant la liberté de fixation de leur prix de vente, établissent ces derniers en fonction du marché et des prix fixés par leurs confrères pour des modèles directement en concurrence.

Notons également que si le concessionnaire est en même temps importateur d'une marque, il cumulera les marges des deux activités ce qui lui donnera plus de latitude pour fixer ses prix de vente au regard des modèles directement concurrents.

<sup>4</sup> FOB : Free On Board (Franco à bord = hors assurance, transport et autres frais)

<sup>5</sup> CIF : Cost, Insurance, Freight (Coût, Assurance, Fret)



## 5.2 Le prix de revente du véhicule

Pour l'établir, nous nous sommes basés sur la cote Argus prévisionnelle du véhicule telle qu'elle nous a été communiquée par les concessionnaires Guadeloupéen ou métropolitains interrogés. Les prix de revente des véhicules ont donc été considérés comme identiques en Guadeloupe et en métropole, ce qui peut avoir deux conséquences aux effets contraires :

- les prix de vente étant supérieurs de 8 % en moyenne en Guadeloupe, cela défavorise le consommateur ;
- les véhicules sont plus usés en Guadeloupe en raison des conditions climatiques locales et d'utilisation, ce qui avantage le consommateur, mais au prix de l'acquisition d'un véhicule davantage « vieilli ».

Nous avons considéré que ces deux effets s'annulaient, mais il ne faut pas non plus oublier que lorsque le véhicule n'est pas repris par le vendeur, c'est le marché qui fait le prix de vente final à la revente et non la cote qui n'est qu'indicative.

## 5.3 Le coût de la consommation de carburant

Afin de l'évaluer, nous avons utilisé trois paramètres :

- Le kilométrage moyen parcouru annuellement
- Les données du constructeur pour la consommation mixte du véhicule.
- Nous avons augmenté cette donnée de 25 % aussi bien en métropole qu'en Guadeloupe pour se rapprocher de la consommation réelle. Ce coefficient a été déterminé en référence à ce qui a été calculé par l'Association européenne T&E qui a constaté des écarts allant de 25 % à 35 % selon les marques<sup>6</sup>.

## 5.4 L'entretien du véhicule

Rappelons au préalable que, dans la méthodologie de l'enquête, nous avons considéré que les véhicules étaient entretenus chez les concessionnaires pour des questions de facilité de comparaison entre la Guadeloupe et la métropole. Nous avons néanmoins fait une exception pour les pneumatiques que nous avons considérés achetés et montés dans des entreprises spécialisées.

Dans la réalité tous les concessionnaires constatent une fuite importante de la clientèle dès la première année qui suit la vente, fuite qui s'accélère dès la période de garantie du véhicule terminée.

Nous avons considéré également que les consommateurs suivaient les prescriptions des constructeurs pour les entretiens. Ces prescriptions sont données soit en période (révision annuelle par exemple, quel que soit le nombre de kilomètres) soit en kilométrage (tous les 10 000 km par exemple). Nous avons fait le choix que les entretiens et les coûts afférents

<sup>6</sup> Cf. Que Choisir – mars 2015 – pages 56-59

s'établissaient en fonction du kilométrage parcouru car les décisions du consommateur sont en général basées sur ce critère.

Une bonne partie des constructeurs définissent des fréquences d'entretien plus élevées pour les véhicules circulant dans des conditions difficiles, ce qui est le cas de l'Outre-Mer. Nous avons tenu compte de ces recommandations également dans notre approche des coûts.

*Une difficulté importante de l'enquête a tenu aux écarts souvent très importants constatés pour la métropole d'une concession à l'autre pour un même modèle de véhicule. Les concessionnaires refusant de donner leurs tarifs au téléphone, nous avons utilisé les tarifs moyens donnés par les revues spécialisées (L'Automobile Magazine, Auto Plus, etc.) qui se basent sur des prix constatés dans des villes de province de taille moyenne.*

Six postes d'entretien ont été examinés.

#### ▪ Les entretiens réguliers

Ceux-ci sont effectués à des fréquences différentes selon les véhicules essence ou diesel et selon les marques. Les fréquences moyennes les plus utilisées sont 15 000 km en métropole et 10 000 km en Guadeloupe selon les recommandations constructeurs.

En Guadeloupe, tous les concessionnaires pratiquent des prix au forfait pour les entretiens, ce qui s'est généralisé aussi en métropole. Les prix incorporés dans notre modèle sont ceux déclarés par le concessionnaire local et les prix moyens pratiqués en France continentale, dans des villes de taille moyenne.

#### ▪ Les pneumatiques

Ils représentent un coût important dans le budget des consommateurs guadeloupéens. Trois paramètres jouent :

- Les kilomètres parcourus par an ;
- Le rendement des pneumatiques ; les professionnels locaux nous ont indiqués que la norme généralement admise était une usure des pneumatiques 1,6 fois plus rapide en Guadeloupe qu'en métropole (coefficient de 2 pour la Martinique). Nous avons basé nos calculs sur une hypothèse d'un rendement de 30 000 km pour les pneus avant en métropole (donc 18 750 km en Guadeloupe) et de 40 000 km pour les pneus arrière (donc 25 000 km en Guadeloupe) ;
- La qualité des pneumatiques qui joue également sur le rendement. Trois qualités coexistent : « Premium » pour le segment supérieur, « Quality » pour le moyen, et « Premier prix » pour le segment inférieur. Nous avons basé nos comparaisons sur le segment « Quality » sauf pour certains véhicules où seuls des pneus « Premium » sont disponibles. Pour cela, nous avons relevé les prix chez les principaux distributeurs de pneumatiques locaux et métropolitains et fait une moyenne des prix relevés.

- **Le changement de la distribution**

Les prix ont été relevés en TTC, pièces et main d'œuvre comprises selon les indications des concessionnaires locaux et les prix relevés dans les revues spécialisées pour la métropole.

Nous avons tenu compte d'une usure plus rapide des pièces en Guadeloupe de l'ordre de 33 %. Pour le calcul, les coûts ont été lissés sur les cinq années de possession du véhicule.

- **Le changement de l'embrayage**

Même méthodologie que pour le changement de la distribution.

Nous avons également tenu compte d'une usure plus rapide des pièces en Guadeloupe de l'ordre de 33 %. Les coûts ont également été lissés sur les cinq années de possession du véhicule.

- **Le changement des disques et plaquettes de frein**

Même méthodologie que pour le changement de la distribution et de l'embrayage. Nous avons retenu des fréquences de changement identiques en Guadeloupe et en métropole (30 000 km pour les plaquettes avant, 80 000 km pour les plaquettes arrière et 60 000 km pour les changements de disques à l'avant.

Les coûts ont été lissés sur les cinq années de possession du véhicule.

- **Le changement des quatre amortisseurs**

Même méthodologie que pour le changement de la distribution et de l'embrayage.

Nous avons également tenu compte d'une usure plus rapide des pièces en Guadeloupe de l'ordre de 33 %. Les coûts ont été lissés sur les cinq années de possession du véhicule.

## 5.5 *Le coût financier*

Part des acquisitions financées par crédit : il n'y a pas de statistiques précises de l'IEDOM sur ce point. Nous avons considéré que tous les véhicules étaient financés à crédit pour 75 % de leur prix d'achat avec une durée du crédit de 60 mois.

Il n'y a pas non plus de statistique officielle sur les parts de marché respectives des banques et des sociétés de financement (Soguafi et Crédit Moderne en Guadeloupe). Nous avons évalué ces parts de marché à 60 % et 40 % respectivement pour établir un taux d'intérêt moyen.

Pour la métropole, nous nous sommes basés sur des parts respectives de 80 % et 20 %.

Pour les relevés de taux, nous avons utilisé les simulateurs des différents établissements de crédit et sociétés de financement tant en Guadeloupe qu'en métropole. Cette méthodologie nous a paru cohérente avec celle utilisée sur les comparatifs de prix de vente hors remise commerciale.

Il est bien évident par ailleurs que la situation financière et le niveau de risque de défaut de remboursement apprécié par le prêteur sont

déterminants pour la fixation des taux d'intérêt annuel garanti (TAEG, frais de dossier compris).

Nous avons chiffré un taux moyen d'emprunt (TAEG) de 6,8 % en Guadeloupe contre 4,2 % en métropole. Cet écart de 2,6 points est important. Selon les entretiens avec les responsables commerciaux des sociétés de financement et des banques, le coût local du risque de crédit expliquerait environ un peu moins d'un point de cet écart.

Précisions qu'un point d'écart représente environ 500 € sur le coût global d'un prêt de 15 000 euros, soit 1 300 € pour 2,6 points donc 260 € par an.

## **5.6 Le coût des primes d'assurances**

Nous avons fait coter des primes d'assurances pour chacun des véhicules dans trois sociétés d'assurance locales, aucune simulation n'étant disponible sur site internet pour les DOM (contrairement à la métropole). Nous avons fait le même exercice pour la France continentale à partir des simulateurs des sociétés d'assurances et des sites spécialisés dans les comparatifs.

Nous nous sommes basés à chaque fois sur un profil d'un automobiliste de 40 ans, marié, deux enfants, avec un bonus de 50 % et n'ayant pas eu de sinistre depuis trois ans.

Les écarts de prime entre la Guadeloupe et la métropole sont de l'ordre de 250 € à 300 € par an ce qui est élevé. Cependant nous ne disposons pas d'éléments pour évaluer les écarts de sinistralité entre les deux marchés.

## 6. Les résultats obtenus pour le budget annuel et le coût au kilomètre

### Budget annuel (en euros)

	Guadeloupe				France Continentale			
	Gamme éco	Gamme inf. SUV	Gamme moyenne	Gamme moy. SUV	Gamme éco	Gamme inf. SUV	Gamme moyenne	Gamme moy. SUV
Prix d'achat	3 274	4 089	4 972	4 938	2 987	3 484	4 558	4 783
- Prix revente	-833	-1 436	-1 383	-1 234	-833	-1 436	-1 383	-1 234
Carburants	1 359	1 404	1 234	1 468	784	994	854	1 077
Entretien	1 125	1 313	1 532	1 713	358	532	518	719
<i>Entretiens réguliers</i>	409	432	590	340	103	162	110	157
<i>Pneumatiques</i>	263	437	300	608	68	127	99	210
<i>Courroie de distribution</i>	78	103	112	142	32	57	55	68
<i>Embrayage</i>	134	142	209	218	49	67	74	74
<i>Disques et plaquettes de frein</i>	126	143	185	248	65	95	110	145
<i>Amortisseurs</i>	115	108	136	253	41	53	69	110
Coût financier	526	657	799	794	290	338	443	465
Assurance	674	744	689	747	368	422	437	478
<b>Total</b>	<b>6 126</b>	<b>6 771</b>	<b>7 844</b>	<b>8 425</b>	<b>3 955</b>	<b>4 333</b>	<b>5 427</b>	<b>6 288</b>

### Coût au km (euros)

	Guadeloupe				France Continentale			
	Gamme éco	Gamme inf. SUV	Gamme moyenne	Gamme moy. SUV	Gamme éco	Gamme inf. SUV	Gamme moyenne	Gamme moy. SUV
	<i>essence</i>	<i>mixte</i>	<i>mixte</i>	<i>gazole</i>	<i>essence</i>	<i>mixte</i>	<i>mixte</i>	<i>gazole</i>
Coût au kilomètre	0,44 €	0,42 €	0,49 €	0,51 €	0,48 €	0,36 €	0,46 €	0,48 €
Rappel kilométrage parcouru	14 000	16 000	16 000	16 667	8 250	11 875	11 875	13 083

### Budget annuel (en euros)

	Écarts			
	Gamme éco	Gamme inf. SUV	Gamme moyenne	Gamme moy. SUV
Prix d'achat	+ 287	+ 606	+ 414	+ 154
- Prix revente	+ 0	+ 0	+ 0	+ 0
Carburants	+ 576	+ 410	+ 380	+ 391
Entretien	+ 767	+ 781	+ 1 015	+ 994
<i>Entretiens réguliers</i>	+ 306	+ 271	+ 480	+ 183
<i>Pneumatiques</i>	+ 195	+ 310	+ 201	+ 397
<i>Courroie de distribution</i>	+ 0	+ 46	NA	+ 74
<i>Embrayage</i>	+ 85	+ 76	+ 135	+ 144
<i>Disques et plaquettes de frein</i>	+ 61	+ 47	+ 75	+ 103
<i>Amortisseurs</i>	+ 74	+ 55	+ 67	+ 142
Coût financier	+ 236	+ 319	+ 356	+ 329
Assurance	+ 306	+ 322	+ 252	+ 269
<b>Total</b>	<b>+ 2 172</b>	<b>+ 2 438</b>	<b>+ 2 417</b>	<b>+ 2 138</b>
	55%	56%	45%	34%

Les écarts calculés sont importants puisqu'ils vont d'un minimum de 34 % pour les SUV en gamme moyenne à un maximum de 56 % pour les SUV en gamme économique, ces écarts s'étalant entre 2 150 € par an et près de 2 450 €.

Nous avons vu que ces écarts sont dus aux écarts de prix constatés sur les différents postes, aux écarts liés aux kilomètres parcourus et à ceux liés aux conditions spécifiques de la Guadeloupe (climat et conditions de circulation).

Nous avons calculé les effets de ces trois écarts sur l'écart global pour chacune des quatre catégories.

#### Gamme économique

##### Budget annuel (en euros)

	Écarts Gamme économique			Total
	Écart/prix	Écart/km	Écart/cond	
Prix d'achat	+ 287			+ 287
- Prix revente	+ 0			+ 0
Carburants	+ 29	+ 546		+ 576
Entretien	+ 250	+ 289	+ 228	+ 767
<i>Entretiens réguliers</i>	+ 139	+ 66	+ 100	+ 306
<i>Pneumatiques</i>	+ 78	+ 76	+ 41	+ 195
<i>Courroie de distribution</i>	- 3	+ 22	+ 27	+ 46
<i>Embrayage</i>	+ 8	+ 34	+ 42	+ 85
<i>Disques et plaquettes de frein</i>	+ 16	+ 62	- 17	+ 61
<i>Amortisseurs</i>	+ 11	+ 28	+ 35	+ 74
Coût financier	+ 236			+ 236
Assurance	+ 306			+ 306
<b>Total</b>	<b>+ 1 109</b>	<b>+ 835</b>	<b>+ 228</b>	<b>+ 2 172</b>
	51%	38%	10%	100%

#### Gamme économique SUV

##### Budget annuel (en euros)

	Écarts Gamme économique SUV			Total
	Écart/prix	Écart/km	Écart/cond	
Prix d'achat	+ 606			+ 606
- Prix revente	+ 0			+ 0
Carburants	+ 87	+ 322		+ 410
Entretien	+ 234	+ 231	+ 316	+ 781
<i>Entretiens réguliers</i>	+ 45	+ 57	+ 169	+ 271
<i>Pneumatiques</i>	+ 164	+ 72	+ 74	+ 310
<i>Courroie de distribution</i>	+ 4	+ 15	+ 5	+ 23
<i>Embrayage</i>	+ 8	+ 23	+ 44	+ 76
<i>Disques et plaquettes de frein</i>	+ 14	+ 46	- 12	+ 47
<i>Amortisseurs</i>	+ 0	+ 19	+ 36	+ 55
Coût financier	+ 319			+ 319
Assurance	+ 322			+ 322
<b>Total</b>	<b>+ 1 568</b>	<b>+ 554</b>	<b>+ 316</b>	<b>+ 2 438</b>
	64%	23%	13%	100%

## Gamme moyenne inférieure

## Budget annuel (en euros)

	Écarts Gamme moyenne inférieure			
	Écart/prix	Écart/km	Écart/cond	Total
Prix d'achat	+ 414			+ 414
- Prix revente	+ 0			+ 0
Carburants	+ 0	+ 380		+ 380
Entretien	+ 438	+ 213	+ 364	+ 1 015
<i>Entretiens réguliers</i>	+ 257	+ 36	+ 188	+ 480
<i>Pneumatiques</i>	+ 87	+ 55	+ 59	+ 201
<i>Courroie de distribution</i>	- 4	+ 20	+ 41	+ 57
<i>Embrayage</i>	+ 58	+ 26	+ 50	+ 135
<i>Disques et plaquettes de frein</i>	+ 43	+ 52	- 20	+ 75
<i>Amortisseurs</i>	- 3	+ 24	+ 45	+ 67
Coût financier	+ 356			+ 356
Assurance	+ 252			+ 252
<b>Total</b>	<b>+ 1 460</b>	<b>+ 593</b>	<b>+ 364</b>	<b>+ 2 417</b>
	60%	25%	15%	100%

## Gamme moyenne SUV

## Budget annuel (en euros)

	Écarts gamme moyenne SUV			
	Écart/prix	Écart/km	Écart/cond	Total
Prix d'achat	+ 154			+ 154
- Prix revente	+ 0			+ 0
Carburants	+ 32	+ 359		+ 391
Entretien	+ 447	+ 257	+ 291	+ 994
<i>Entretiens réguliers</i>	+ 84	+ 41	+ 58	+ 183
<i>Pneumatiques</i>	+ 172	+ 93	+ 132	+ 397
<i>Courroie de distribution</i>	+ 22	+ 16	+ 36	+ 74
<i>Embrayage</i>	+ 65	+ 23	+ 56	+ 144
<i>Disques et plaquettes de frein</i>	+ 61	+ 54	- 11	+ 103
<i>Amortisseurs</i>	+ 44	+ 30	+ 68	+ 142
Coût financier	+ 329			+ 329
Assurance	+ 269			+ 269
<b>Total</b>	<b>+ 1 231</b>	<b>+ 616</b>	<b>+ 291</b>	<b>+ 2 138</b>
	58%	29%	14%	100%

## Conclusion

Au terme de cette étude, il apparaît que le budget que les ménages guadeloupéens consacrent à leurs véhicules automobiles est très largement supérieur à celui des ménages de la France continentale. L'écart mesuré est, au minimum de 34 %. Il peut aller, dans notre échantillon, jusqu'à 56 %.

Les différences constatées tiennent, pour partie aux écarts de prix, qui concernent tous les postes de dépenses (achat, coût du crédit, coût de l'assurance, prix des pièces d'usure, prix des carburants). Elles concernent aussi les différences liées à l'usage (frais proportionnels au kilométrage parcouru) et aux conditions climatiques et de roulage (climat et réseau routier).

Selon nos calculs, les facteurs de surcoût liés aux prix représentent entre 51 % (pour la gamme économique) et 64 % pour la gamme SUV inférieure. Ces facteurs se répartissent d'une façon très différente d'une gamme à l'autre.

Néanmoins, les écarts liés à une utilisation plus intensive (frais kilométriques) sont aussi importants (de 25 % pour la gamme moyenne inférieure à 38 % pour la gamme économique, à motorisation essence, qui roule beaucoup plus en Guadeloupe qu'en métropole).

En ce sens, outre les facteurs liés aux prix, la charge budgétaire annuelle supportée par les ménages (surtout si deux véhicules possédés sont utilisés quotidiennement) subit un impact lourd du fait de la concentration des emplois et des activités en Centre-Guadeloupe (Abymes, Jarry), alors que les lieux de résidence se sont éloignés de cette zone depuis plusieurs années, et par l'absence d'une offre de transport public pertinente et fiable, à la date de rédaction des conclusions de cette étude.

La circulation routière dans la zone Jarry/Pointe-à-Pitre/Abymes était supérieure à 60 000 véhicules par jour en 2011. Il est très probable que cette fréquentation a encore augmenté depuis.

Les projets de développements de transports collectifs par voie terrestre ou maritime sont nombreux pour soulager cette zone centrale. L'urgence de leur mise en place est encore plus évidente au vu des coûts d'usage des véhicules que nous avons estimés.

Nous avons vu également que le co-voiturage restait encore une solution marginale en Guadeloupe. Une simple visite de sites spécialisés montre que les offres de transport ne sont pas très nombreuses. C'est pourtant une voie qu'il ne faut pas négliger et qui doit nécessiter un soutien actif de la part des autorités organisatrices de transport (aires de stationnements, encouragement de sites internet de partage, etc.).







**Syndex**

22 rue Pajol

75018 Paris

Tél : (33) 1 44 79 13 00

Fax : (33) 1 44 79 09 44

[www.syndex.fr](http://www.syndex.fr)