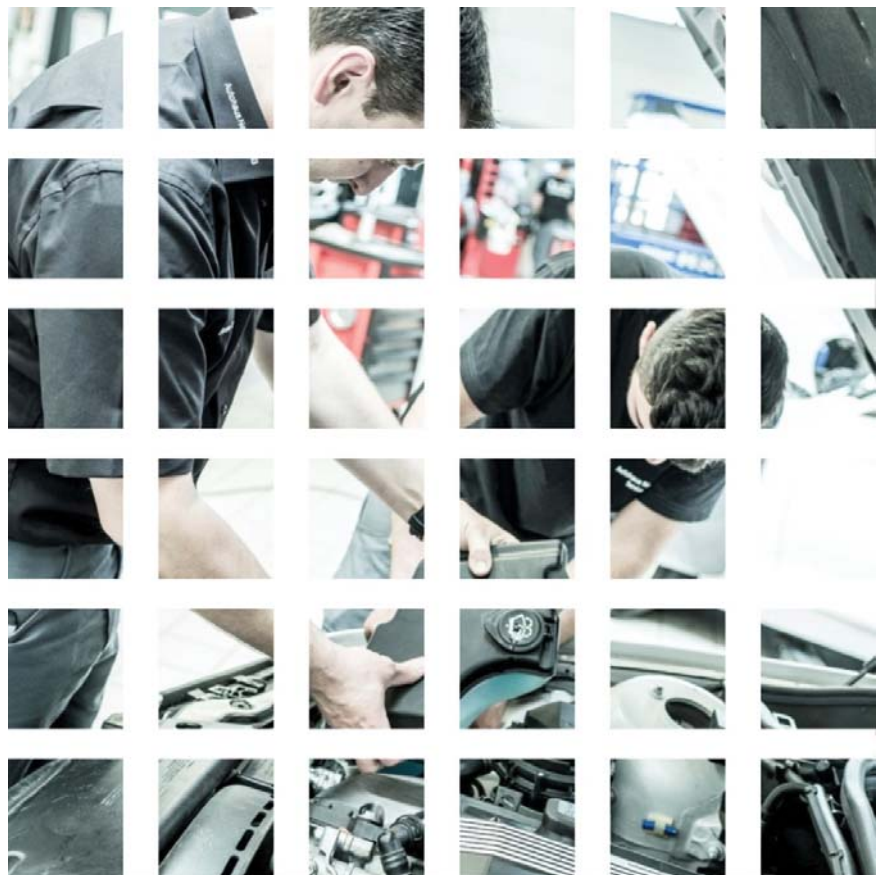


# Portrait La branche de l'automobile en Suisse

Un portrait statistique de la branche automobile suisse  
sur mandat de l'Union professionnelle suisse de l'auto-  
mobile (UPSA)

Avril 2014



**Mandant**

Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSA)  
Case postale 64  
CH-3000 Berne 22  
Tél. +41(0)31 307 15 15  
Fax +41 (0)31 307 15 16

**Editeur**

BAK Basel Economics AG

**Direction du projet**

Jonas Stoll, T +41 (0)61 279 97 11  
Jonas.Stoll@bakbasel.com

**Rédaction**

Michael Grass  
Jonas Stoll  
Samuel Verbeke

**Production**

Roger Fatton

**Communication**

Marc Bros de Puechredon, T +41 (0)61 279 97 25  
Marc.Puechredon@bakbasel.com

**Copyright**

Tous les contenus de cette étude, notamment ses textes et graphiques, sont protégés par le droit d'auteur. La détentrice des droits est BAK Basel Economics AG. L'étude peut être citée avec indication des sources (« Source : BAKBASEL »).  
Copyright © 2014 by BAK Basel Economics AG  
Tous droits réservés

## Préambule

En 2013, la Suisse comptait 4.32 millions de voitures particulières, soit une pour un peu moins de deux habitants en moyenne. La Suisse présente donc l'un des plus forts taux de motorisation d'Europe. Même si le réseau de transports publics est supérieur à la moyenne, la voiture individuelle conserve une valeur élevée. Il en va de même pour l'économie. En effet, une bonne partie des biens produits est acheminée jusqu'au consommateur final par la route, ce qui confère à ce mode de transport une importance capitale au sein du secteur suisse des transports.

L'omniprésence du bien économique et de consommation qu'est l'automobile, ainsi que sa maintenance, sa réparation et toutes les autres prestations de service qui l'entourent, sont assurées par plus de 15 200 entreprises employant près de 86 300 personnes. La branche de l'automobile est donc un élément important du marché suisse du travail. Elle emploie plus de personnes que l'industrie alimentation, le textile et l'habillement réunis. Quant à l'industrie pharmaceutique, elle ne représente qu'à peine la moitié du nombre d'emplois dans l'industrie automobile.

Cette branche est composée d'une multitude de toutes petites structures, avec une moyenne de cinq à six personnes par entreprise. Compte tenu de cette taille très limitée, de nombreuses prestations centrales d'information et de service sont assurées ou organisées par l'association qui les rassemble. Environ 4 000 petites, moyennes et grandes entreprises, des concessionnaires de marque et des entreprises indépendantes sont membres de l'Union professionnelle suisse de l'automobile (UPSA). Elle se définit comme une association professionnelle et sectorielle des garagistes suisses empreinte de dynamisme et tournée vers l'avenir. Les services « Formation et formation continue », « Commerce / communication », et « Prestations / After Sales » sont au cœur des services axés sur les clients. Le renforcement de l'orientation de l'association ainsi que la concentration sur ses compétences essentielles et confirmées de l'UPSA ont pour objectif d'apporter les plus grands avantages possibles aux membres et de consolider durablement la marque UPSA.

Dans un souci d'extension de ses prestations d'information, l'UPSA a chargé l'institut de recherche économique BAKBASEL de réaliser chaque automne des prévisions concernant les perspectives conjoncturelles de la branche suisse de l'automobile. En outre, avec le coup d'envoi de cette collaboration, un portrait statistique de la branche est présenté sous la forme du présent rapport ; il fournit aux observateurs intéressés une base factuelle détaillée d'un point de vue économique. Ce portrait sera également mis à jour chaque année.



# Contenu

<b>1</b>	<b>Vue d'ensemble .....</b>	<b>8</b>
1.1	La branche suisse de l'automobile en tant qu'employeur .....	8
1.2	La branche suisse de l'automobile en tant que prestataire .....	9
<b>2</b>	<b>Evolution du marché et des prix.....</b>	<b>10</b>
2.1	Structure de la demande: des chiffres d'affaires pour les ventes de véhicules neufs fortement dépendants de la conjoncture .....	10
2.2	Structure de la demande: importance croissante des ventes de véhicules neufs.....	11
2.3	Marché suisse du neuf et de l'occasion : des effets spéciaux marquent les immatriculations de nouvelles voitures de tourisme .....	12
2.4	Le marché suisse des véhicules utilitaires: les utilitaires légers donnent le ton.....	13
2.5	Un parc de véhicules en augmentation continue .....	14
2.6	Croissance stable du parc de véhicules utilitaires .....	15
2.7	Taux de motorisation : légère augmentation au cours de ces dernières années.....	16
2.8	Taux de motorisation : des différences régionales significatives.....	17
2.9	Evolution des prix dans la branche de l'automobile .....	18
<b>3</b>	<b>Structure de la branche .....</b>	<b>19</b>
3.1	Structure sectorielle : plus de la moitié des postes dans le segment « Entretien et réparation » .....	19
3.2	Structure de taille : des différences notables entre les régions.....	20
<b>4</b>	<b>Structure régionale.....</b>	<b>21</b>
4.1	Structure régionale : le Tessin a la plus forte densité d'implantation .....	21
4.2	Répartition géographique.....	22
<b>5</b>	<b>Importance pour l'économie nationale.....</b>	<b>23</b>
5.1	Importance de la branche de l'automobile pour l'économie nationale .....	23
5.2	Importance de la branche de l'automobile pour le marché du travail.....	24
5.3	Importance de la branche de l'automobile pour l'économie régionale .....	25
5.4	Importance de la branche de l'automobile pour le marché régional du travail .....	26
<b>6</b>	<b>Annexe.....</b>	<b>27</b>
6.1	Délimitation de la branche.....	27
6.2	Délimitation géographique.....	28

## Index des tableaux

Tabl. 3-1	Taille des entreprises par segment et par région en 2008 .....	20
Tabl. 6-1	Classification de la branche selon la NOGA 2002 .....	27
Tabl. 6-2	Classification de la branche selon la NOGA 2008 .....	28

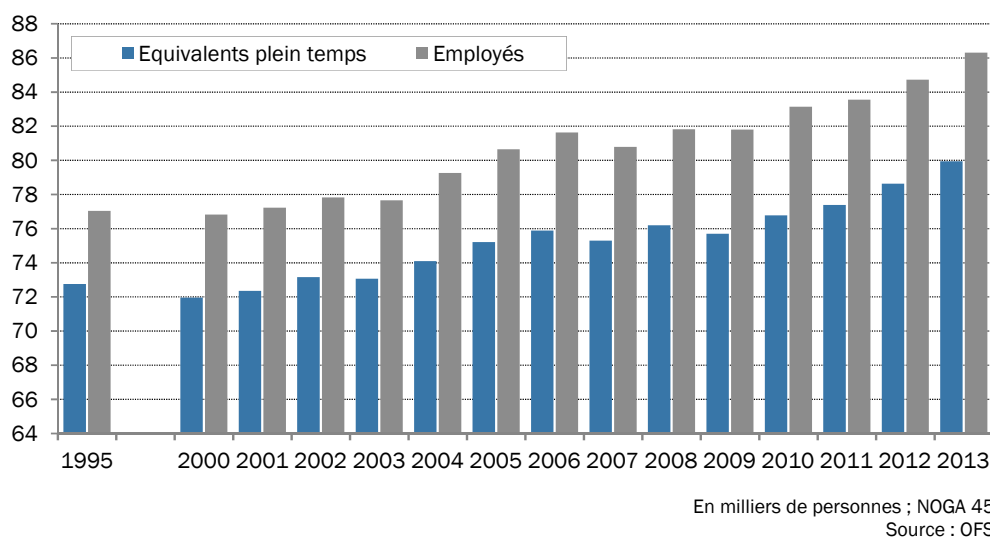
## Index des illustrations

III. 1-1	Nombre d'employés et d'employés équivalents plein temps, 1995-2013 .....	8
III. 2-1	Evolution du chiffre d'affaires 1994 - 2012 .....	10
III. 2-2	Chiffre d'affaires par segment .....	11
III. 2-3	Mises en circulation et changements de propriétaire, 1990 - 2013.....	12
III. 2-4	Mises en circulation, 1990 - 2013 .....	13
III. 2-5	Parc de véhicules et évolution, 1995 - 2013 .....	14
III. 2-6	Remorques, véhicules de transport de personnes et de marchandises : nombre et évolution, 1995 - 2013.....	15
III. 2-7	Nombre de véhicules particuliers en Suisse pour 1 000 habitants.....	16
III. 2-8	Evolution du parc de véhicules et du taux de motorisation dans les régions ...	17
III. 2-9	Evolution des prix totale et dans la branche de l'automobile, 1990 - 2013 ...	18
III. 3-1	Nombre d'entreprises par secteur en 2008 .....	19
III. 4-1	Nombre d'entreprises dans les régions Total et pour 1 000 habitants en 2008.....	21
III.4-2	Nombre d'employés par région ; nombre total et pour 1 000 habitants en 2008.....	22
III. 5-1	Part de la branche dans la valeur ajoutée de l'ensemble de l'économie.....	23
III. 5-2	Parts dans l'économie globale.....	24
III. 5-3	Part de la branche dans la valeur ajoutée de l'ensemble de l'économie des régions en 2011 .....	25
III. 5-4	Part de l'emploi dans la branche de l'automobile par rapport à l'emploi total en 2008.....	26

# 1 Vue d'ensemble

## 1.1 La branche suisse de l'automobile en tant qu'employeur

### III. 1-1 Nombre d'employés et d'employés équivalents plein temps, 1995-2013



#### Explications

En 2013, la branche de l'automobile employait environ 86 300 personnes. Comme le montre le graphique ci-dessus, le taux d'emploi dans la branche a connu une augmentation continue au cours des dernières années. Depuis 1995, le nombre d'employés a augmenté en moyenne de 0.6% par an, soit une croissance, en valeur absolue, de près de 9 300 personnes entre 1995 et 2013.

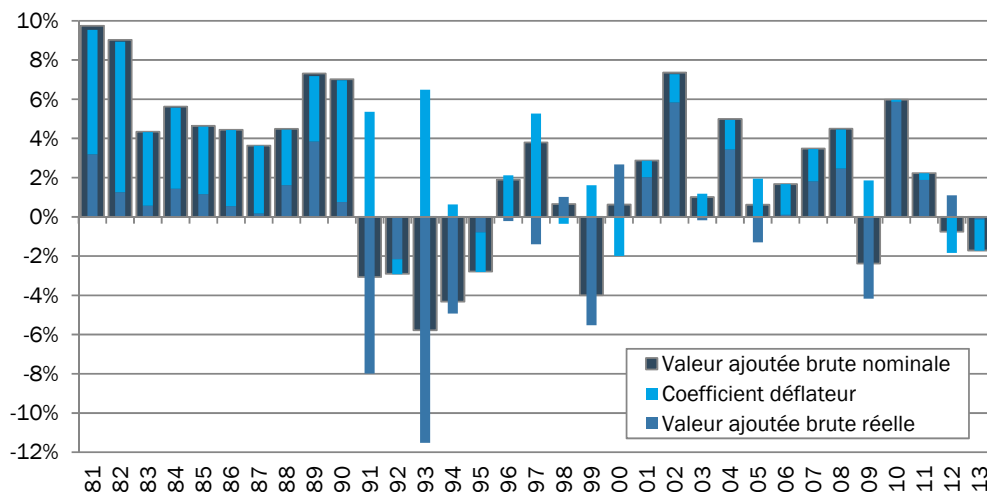
A l'instar des autres branches, une partie de la main-d'œuvre employée dans l'industrie automobile ne travaille qu'à temps partiel. En 2013, c'était le cas de 14.7% des employés, contre 10.1% en 1995. Le pourcentage des employés à temps partiel dans l'automobile se situe nettement en dessous de la moyenne suisse. En effet, elle se situait en 2013 à 32.1% pour l'ensemble de l'économie.

Lorsque l'on considère la structure du travail à temps partiel et que l'on convertit en postes à temps plein, on parle d'équivalents plein temps. Ces derniers représentaient environ 79 900 postes en 2013. Dans la mesure où la proportion de travail à temps partiel a légèrement augmenté dans la branche de l'automobile au cours des dernières années, la croissance du taux d'emploi en équivalents plein temps (+0.5% par an depuis 1995) est légèrement moins forte que parmi les employés. Toutefois, l'année 2013 marque un nouveau record en la matière.



## 1.2 La branche suisse de l'automobile en tant que prestataire

### III. 1-2 Evolution de la valeur ajoutée brute 1980-2013



Evolution d'une année sur l'autre ; NOGA 45  
Source : OFS, SECO, BAKBASEL

#### Explications

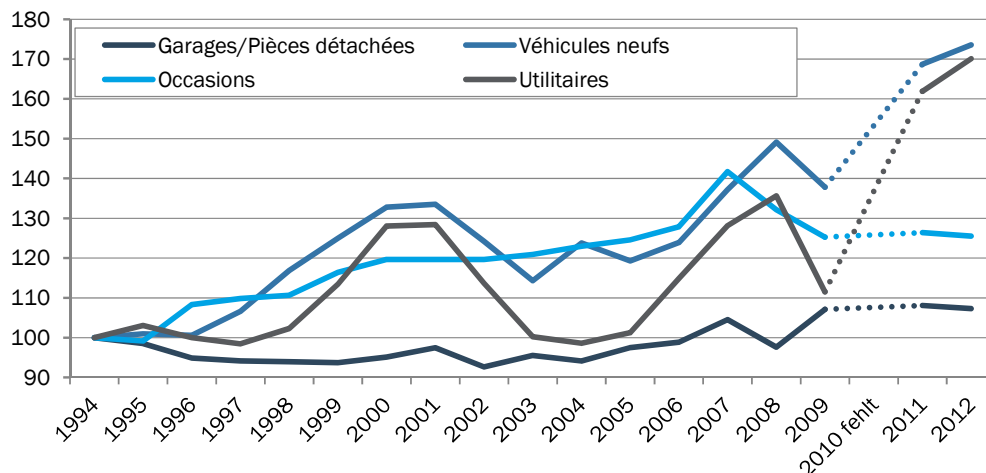
En 2013, la valeur ajoutée brute nominale dans la branche de l'automobile s'élevait à environ CHF 7.4 milliards, soit 1.3% de la valeur ajoutée brute de l'ensemble de l'économie. On peut décomposer la croissance nominale de la valeur ajoutée (colonnes grises) en deux effets : le premier désigne la valeur ajoutée brute réelle, le second l'inflation. La valeur ajoutée brute peut en effet être augmentée lorsque la prestation effectivement assurée augmente ou qu'elle peut être commercialisée à un prix supérieur.

Si l'on observe l'évolution de la valeur ajoutée réelle (colonnes en bleu foncé) depuis 1980, on voit clairement que la branche a surtout dû surmonter des difficultés au cours des années 1990. Comme l'industrie automobile est une branche plus sensible que la moyenne aux variations conjoncturelles, elle a été très durement marquée par la récession de la première moitié des années 1990. En revanche, depuis 2000, elle connaît une croissance moyenne annuelle de 1.4%. Outre l'amélioration générale de la croissance économique, cela s'explique également par la dynamique démographique. En outre, la baisse des prix des années passées a stimulé la demande de voitures neuves et d'occasion. Dans les quatre années qui ont suivi le net recul de 2009, la branche a connu une croissance de 2.2% par an, légèrement supérieure à celle de l'ensemble de l'économie (2.0%). Toutefois, sur toute la période (1980 - 2013), la croissance réelle de la valeur ajoutée se situe nettement en dessous de la moyenne.

## 2 Evolution du marché et des prix

### 2.1 Structure de la demande : des chiffres d'affaires pour les ventes de véhicules neufs forte- ment dépendants de la conjoncture

#### III. 2-1 Evolution du chiffre d'affaires 1994 - 2012



Base 100 en 1994 (données absentes pour 2010) ; les utilitaires comprennent les bus et les cars.  
Source : estimations d'auto-suisse, routesuisse

#### Explications

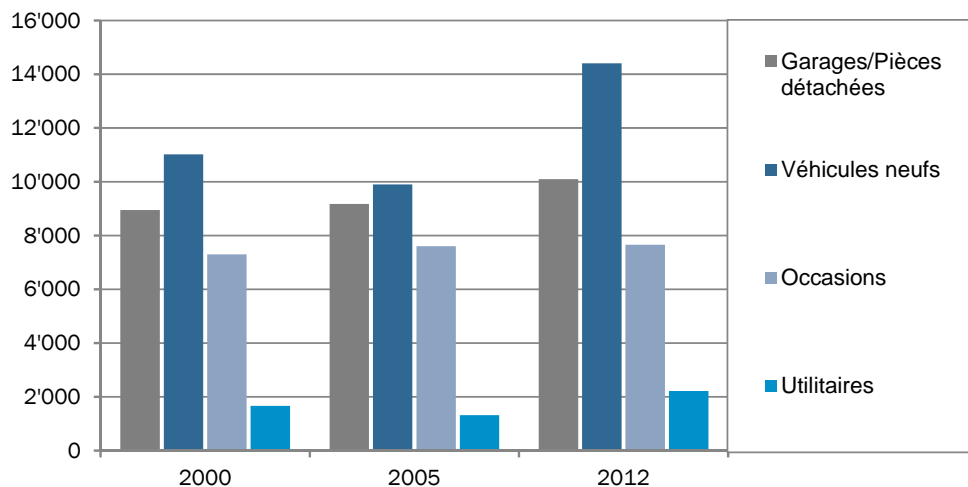
Outre la valeur ajoutée brute, le chiffre d'affaires peut être pris en compte pour analyser l'évolution passée de la branche. Contrairement à la tendance de la valeur ajoutée réelle, décrite ci-dessus, l'analyse du chiffre d'affaires porte sur une valeur nominale. Ainsi, une augmentation du prix provoque une croissance du chiffre d'affaires, même s'il arrive que, sur le plan du volume, plus rien n'est vendu ou réparé. Les deux graphiques ci-après présentent des estimations du chiffre d'affaires de segments importants de la branche suisse de l'automobile.

Les chiffres d'affaires dans le secteur des ventes de véhicules neufs sont nettement plus volatiles que ceux des ventes de véhicules d'occasion ainsi que celui des ateliers et du service (réparations, vente de pièces de rechange, pneus, etc.). Les ventes de voitures neuves sont sensibles aux fluctuations de la conjoncture, une tendance particulièrement marquée pour les ventes de véhicules utilitaires. Les décisions d'achat de véhicules neufs de ce segment sont des investissements à moyen et à long terme, qui tendent à être davantage réalisés lorsque la conjoncture est favorable, tandis que pendant les années plus difficiles, l'attentisme est de mise.

Sur les douze dernières années, les ateliers et le service ont connu une augmentation annuelle moyenne de 1.0%, contre 2.3 et 2.4% pour les ventes de voitures neuves et d'utilitaires et 0.4% pour les véhicules d'occasion.

## 2.2 Structure de la demande : importance croissante des ventes de véhicules neufs

### III. 2-2 Chiffre d'affaires par segment



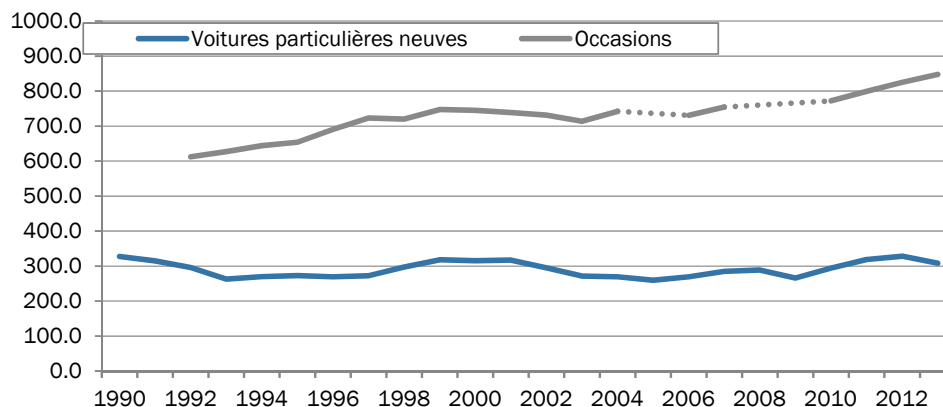
En millions de CHF ; les utilitaires comprennent les bus et les cars  
Source : estimations d'auto-suisse, routesuisse

### Explications

En 2012, la branche de l'automobile a réalisé un chiffre d'affaires d'environ CHF 34.4 milliards. Le chiffre d'affaires le plus élevé a été réalisé par les revendeurs de véhicules neufs (un peu moins de CHF 14.4 milliards). En 2000, le chiffre d'affaires se montait à environ CHF 11.0 milliards. Le volume du marché de l'occasion est un peu plus réduit, avec CHF 7.7 milliards de ventes en 2012. En ce qui concerne les réparations et les pièces de rechange, les consommateurs suisses ont dépensé un peu plus de CHF 10 milliards en 2012. Le plus petit contributeur de 2012 est le secteur des utilitaires, avec un chiffre d'affaires de CHF 2.2 milliards. Cela correspond à une hausse de 68% par rapport à 2005, ces fluctuations devant toutefois beaucoup à l'évolution de la conjoncture.

## 2.3 Marché suisse du neuf et de l'occasion : des effets spéciaux marquent les immatriculations de nouvelles voitures de tourisme

### III. 2-3 Mises en circulation et changements de propriétaire, 1990 - 2013



En milliers de véhicules : véhicules neufs = mises en circulation ; occasions = changements de propriétaire  
(Occasions : données depuis 1992, pas de chiffres fiables pour 2005, 2008 et 2009)  
Source: auto-suisse, EurotaxGlass's, calculs de BAKBASEL

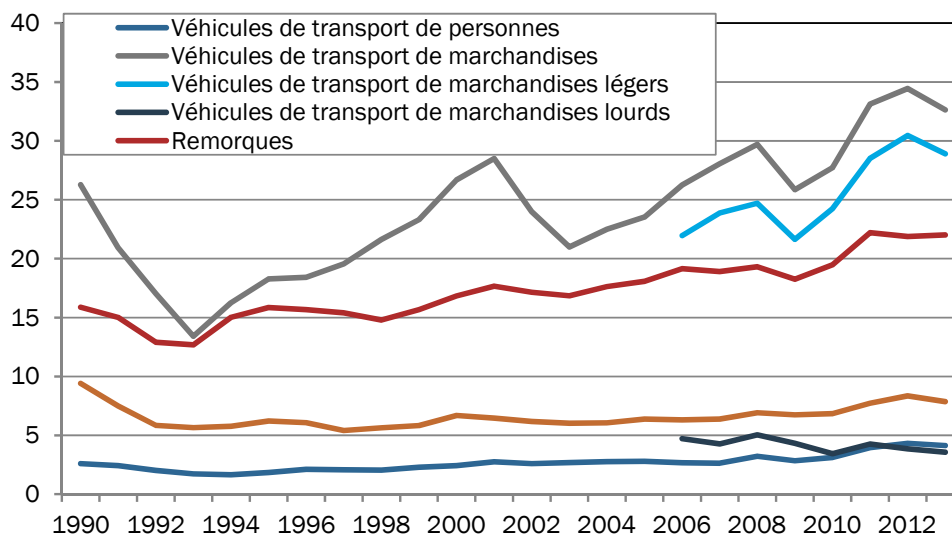
#### Explications

Près de 308 000 voitures particulières neuves ont été immatriculées en Suisse en 2013. Le nombre de nouvelles immatriculations de voitures de tourisme reste ainsi à un haut niveau même si l'on enregistre un recul par rapport à 2012 qui était une année exceptionnelle. En raison de l'introduction de l'ordonnance sur le CO<sub>2</sub> et l'effet d'anticipation qui en découle, le nombre de nouvelles immatriculations de voitures de tourisme a subi une distorsion à la hausse en 2012. Un effet correctif a suivi en 2013. Les résultats historiquement bons de ces dernières années sont dus en premier lieu aux réductions de prix massives consenties dans toutes les catégories et tous les segments du marché automobile. La force du franc a elle aussi des répercussions notables sur le marché automobile suisse.

Il faut noter que le nombre de nouvelles immatriculations est relativement stable sur le long terme et semble fluctuer dans ces proportions uniquement en raison de la conjoncture. Entre 1990 et 2000, 292 400 voitures particulières ont été vendues en moyenne chaque année, contre 290 000 depuis. La tendance est similaire pour les véhicules d'occasion. Après la tendance à la hausse des années 1990, le nombre de changements de propriétaire s'est stabilisé. Toutefois, ces derniers temps, on observe une légère reprise. A l'instar des véhicules neufs, cette dernière est en grande partie attribuable aux fortes réductions de prix consenties.

## 2.4 Le marché suisse des véhicules utilitaires : les utilitaires légers donnent le ton

### III. 2-4 Mises en circulation, 1990 – 2013



En milliers de véhicules : mises en circulation

Source : OFS ; véhicules légers et lourds de transport de marchandises : auto-suisse

#### Explications

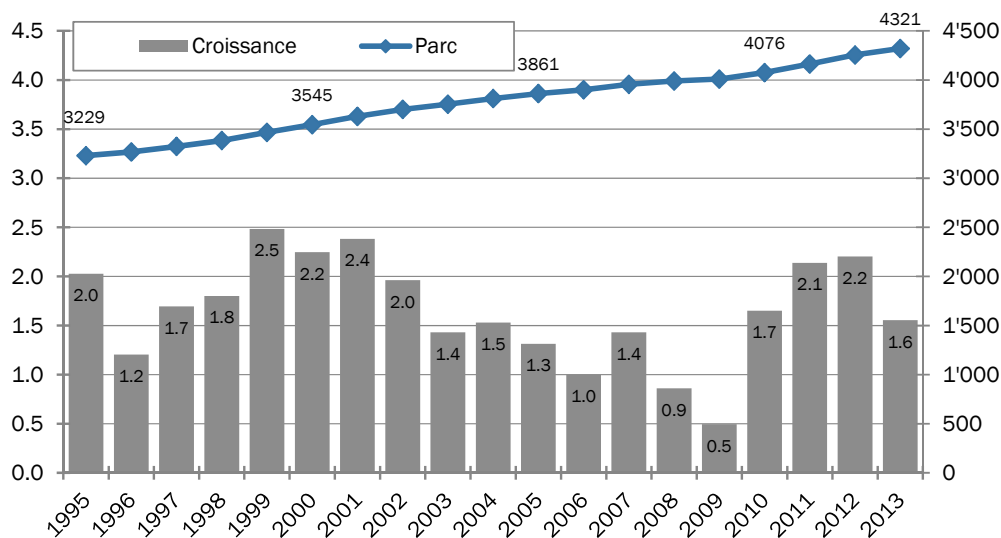
Avec près de 32 600 nouvelles immatriculations en 2013, les véhicules de transport de marchandises représentent la plus grande partie des mises en circulation d'utilitaires en Suisse, suivis par les remorques (22 000). Avec 4 100 nouvelles immatriculations, les véhicules de transport de personnes constituent le plus petit groupe. Dans le même temps, ce sont ces véhicules, de même que les autres véhicules utilitaires, qui ont connu l'évolution la plus régulière sur la période étudiée ; comparativement aux remorques et aux véhicules de transport de marchandises, ils sont très peu sensibles aux fluctuations conjoncturelles.

Compte tenu des rabais et de la force du franc, l'évolution des utilitaires est parallèle à l'augmentation du nombre de voitures particulières. A l'exception des remorques, les mises en circulation d'utilitaires dans toutes les catégories étudiées ont diminué par rapport à l'année record qu'était 2012.

Avec une croissance annuelle de 3.2% entre 2006 et 2013, les véhicules de transport de marchandises ont connu une forte augmentation. Cette évolution est portée par les véhicules légers (moins de 3.5 t) de transport de marchandises qui ont enregistré une croissance annuelle de 4.0% sur cette même période, soit une augmentation des mises en circulation annuelles de 31.6% en 7 ans. Sur la même période, les mises en circulation de véhicules lourds de transport de marchandises (3.5 t et plus) ont reculé de 3.9%. La différence du nombre de véhicules appartenant à chacune des deux classes de poids s'est donc encore accrue.

## 2.5 Un parc de véhicules en augmentation continue

### III. 2-5 Parc de véhicules et évolution, 1995 – 2013



Axe de gauche : croissance du nombre de voitures particulières en % par rapport à l'année précédente

Axe de droite : parc de voitures particulières en milliers

Source : OFS

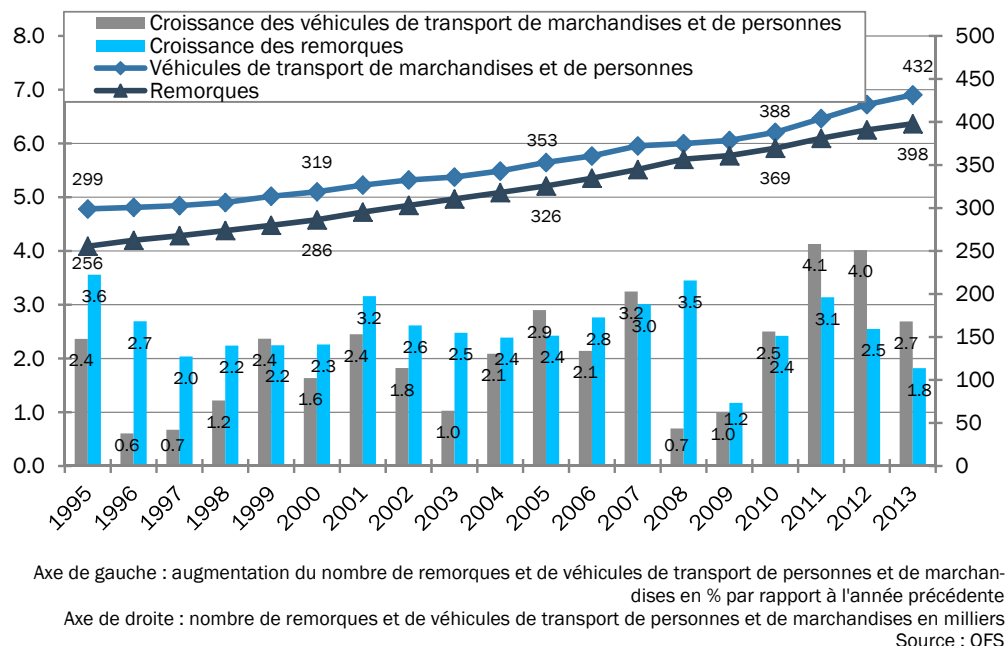
#### Explications

En 2013, la Suisse comptait 4.32 millions de voitures particulières, soit une augmentation de près de 33.8% par rapport à 1995 (3.23 millions de véhicules). La croissance moyenne du parc de véhicules sur les 18 dernières années se monte donc à 1.6% par an. La croissance de 2013 s'est donc avérée moyenne.

Etant donné que le nombre d'immatriculations de véhicules neufs est demeuré comparativement constant sur la période étudiée, l'augmentation du parc de véhicules s'explique d'une part par le fait que la durée de vie réelle des véhicules s'est considérablement allongée au cours des dernières années. D'autre part, cela pourrait être dû à une intensification des importations de véhicules d'occasion ces dernières années.

## 2.6 Croissance stable du parc de véhicules utilitaires

### III. 2-6 Remorques, véhicules de transport de personnes et de marchandises : nombre et évolution, 1995 – 2013



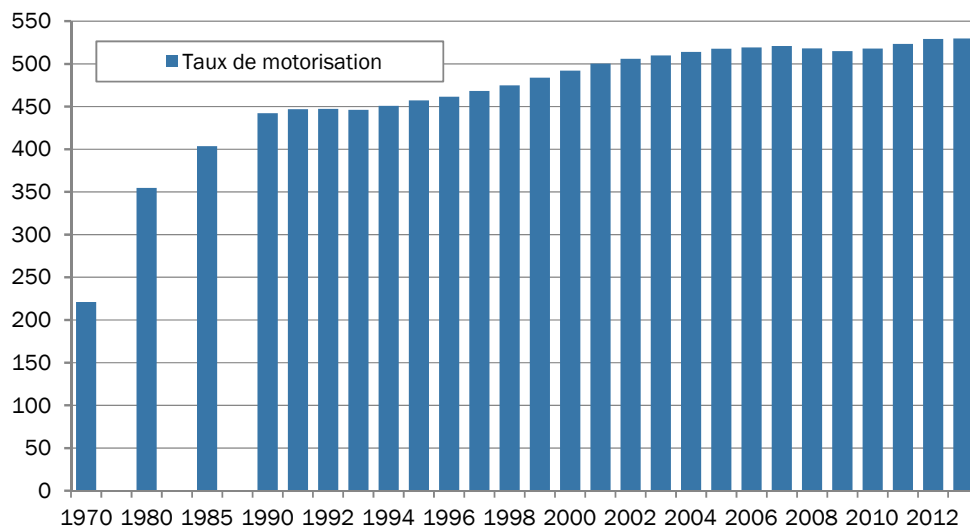
#### Explications

Autant le parc de véhicules de transport de personnes et de marchandises que celui des remorques ont atteint un nouveau record en 2013. En effet, on comptait 60 000 véhicules de transport de personnes en 2013, soit une croissance de 49% par rapport à 2000. Il en va de même pour les véhicules de transport de marchandises, avec 371 000 véhicules en 2013. Avec 33%, la croissance de cette catégorie depuis 2000 reste donc légèrement inférieure à celle des véhicules de transport de personnes.

Quant au nombre de remorques, il a connu, avec une croissance de 55.7%, une évolution similaire aux véhicules de transport de personnes et de marchandises (+44.4%) depuis 1995. Au total, toutes les catégories étudiées présentent une croissance stable, supérieure à celle du parc de voitures particulières présentée plus haut (+49.6% contre +33.8%). En 2011 et 2012, l'augmentation du nombre d'utilitaires était notamment nettement supérieure à la moyenne à long terme de 2.3%. Cette nette augmentation s'explique d'une part par les rabais importants associés à la force du franc suisse, et d'autre part par les effets de rattrapage du manque d'investissements en 2008 et 2009.

## 2.7 Taux de motorisation : légère augmentation au cours de ces dernières années

### III. 2-7 Nombre de véhicules particuliers en Suisse pour 1 000 habitants



Source : OFS

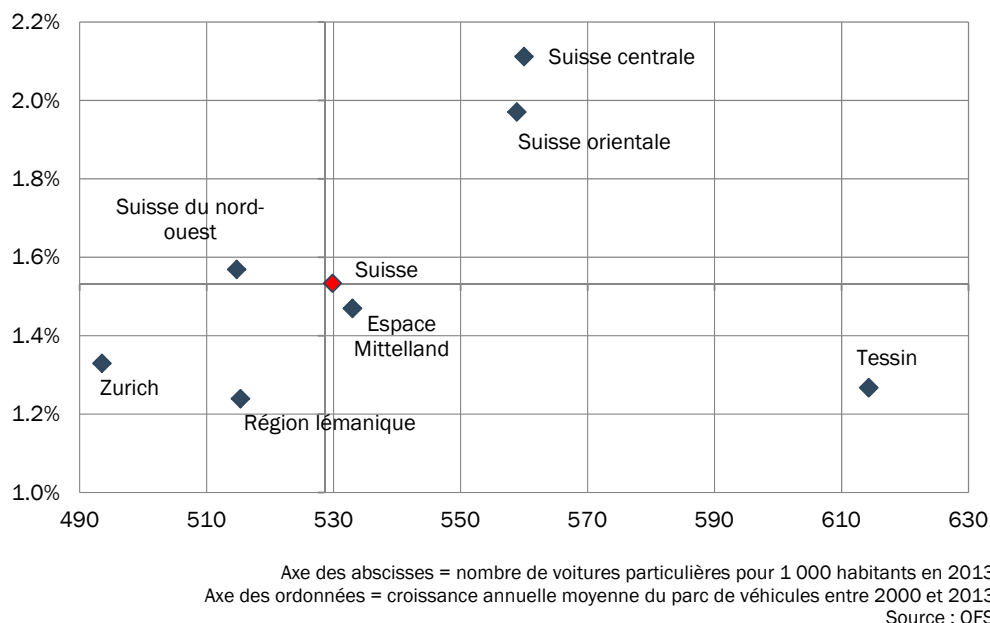
#### Explications

Le taux de motorisation, qui correspond au nombre de voitures particulières par habitant, constitue un indicateur d'éventuelles tendances à la saturation du marché. Ce taux a connu une forte croissance pendant les années 70 et 80. On comptait ainsi 220 voitures pour 1 000 habitants en 1970, 350 en 1980 et près de 440 en 1990. Le taux de motorisation est resté comparativement constant dans la première moitié des années 90, avant de remonter de façon sensible dans la seconde moitié de la décennie. Il s'est à nouveau stabilisé depuis la moitié des années 2000. Toutefois, ces derniers temps, on assiste à une légère croissance de ce taux. En 2013, il se montait à 530 voitures pour 1 000 habitants sur toute la Suisse.



## 2.8 Taux de motorisation : des différences régionales significatives

### III. 2-8 Evolution du parc de véhicules et du taux de motorisation dans les régions



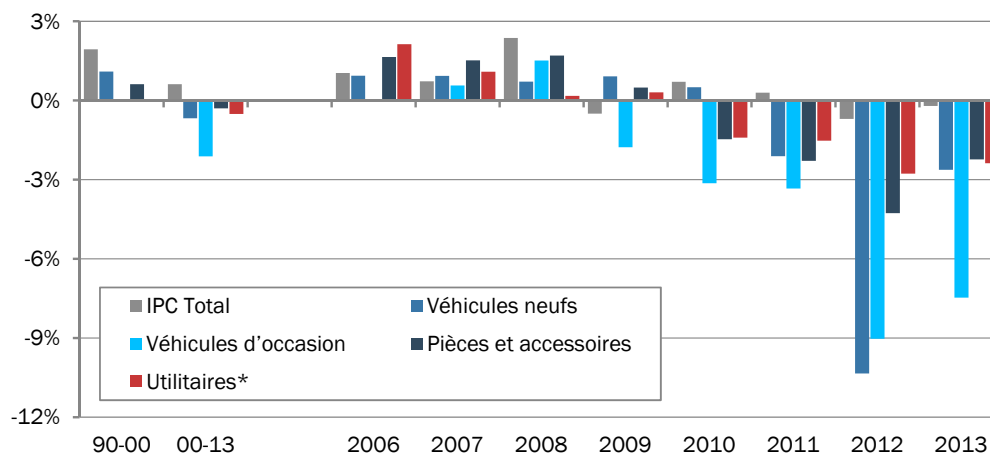
#### Explications

Le taux de motorisation et sa dynamique diffèrent significativement selon les régions : dans la région lémanique, ce taux est même en recul depuis 2000. Cette année-là, on comptait en effet 530 voitures pour 1 000 habitants. L'année passée, ce taux n'était plus que de 515 voitures pour 1 000 habitants. De même, Zurich (+0.1% par an entre 2000 et 2013) et le Tessin (+0.3% par an) ont connu une croissance inférieure à la moyenne. La plus forte croissance du nombre de voitures par habitant sur les douze dernières années a été enregistrée en Suisse orientale (+1.4% par an) et en Suisse centrale (+1.2% par an). Par conséquent, ces deux grandes régions font désormais partie des endroits où le taux de motorisation est le plus élevé. C'est toutefois le Tessin qui remporte la palme du plus grand nombre de voitures particulières par habitant, avec environ 614 véhicules pour 1 000 habitants en 2013, un record absolu en Suisse.

Les régions de Zurich (493 véhicules pour 1 000 habitants), du Nord-Ouest de la Suisse (514 véhicules pour 1 000 habitants) et du Lac Léman (515 véhicules pour 1 000 habitants) présentent quant à elles un taux de motorisation inférieur à la moyenne. Cela s'explique par la composition de ces régions. En effet, dans les centres des villes et les agglomérations, l'offre attrayante de transports publics permet de se passer d'un véhicule personnel. C'est pourquoi le taux de motorisation en ville est nettement inférieur au taux de motorisation dans les régions rurales.

## 2.9 Evolution des prix dans la branche de l'automobile

### III. 2-9 Evolution des prix totale et dans la branche de l'automobile, 1990 – 2013



Evolution par rapport à l'année précédente en %  
Source : OFS (indice suisse des prix à la consommation, IPC; \*utilitaires = indice des prix à l'importation, résultats détaillés)

#### Explications

L'augmentation des prix dans toutes les catégories de la branche de l'automobile entre 1990 et 2013 a été en moyenne inférieure à l'inflation globale en Suisse. On peut dire en général que les augmentations de prix annuelles ont été plus importantes dans les années 90 qu'entre 2000 et 2013. L'évolution de ces dernières années fait même passer dans le négatif l'évolution globale des prix depuis 2000 dans tous les segments partiels étudiés.

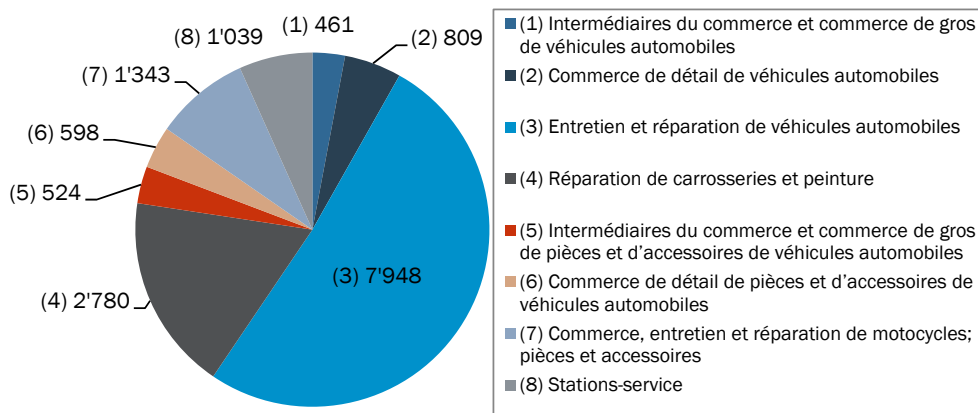
Dans tous les segments partiels de la branche de l'automobile, les prix ont nettement reculé au cours des quatre dernières années. En 2013, les prix des automobiles d'occasion étaient inférieurs de 7.5% en moyenne annuelle (selon l'indice suisse des prix à la consommation, IPC) à ceux de 2012 ; ceux des voitures neuves étaient inférieurs de 2.6% et ceux des pièces de rechange et des accessoires de 2.2% en moyenne. Les prix des véhicules utilitaires ont baissé de 2.4% (selon l'indice des prix à l'importation) dans le même ordre de grandeur que les voitures particulières. La chute des prix de ces dernières années est due en premier lieu aux effets de change, compte tenu de la force du franc ainsi qu'à une intensification de la pression de la concurrence.

Si l'on observe la situation sur le long terme, on remarque que les prix des véhicules d'occasion ont subi la baisse la plus significative depuis 2000 (en moyenne -2.1%). C'est dans ce segment que la chute des prix s'est amorcée le plus tôt. Toutefois, les autres segments présentés ont eux aussi connu une diminution annuelle moyenne des prix de 0.7% pour les véhicules neufs, de 0.5% pour les utilitaires et de 0.3% pour les pièces de rechange et les accessoires, et ce, en raison des importants rabais consentis en 2012. Au total, l'IPC a connu une hausse moyenne de 0.6% par an sur ces treize dernières années.

### 3 Structure de la branche

#### 3.1 Structure sectorielle : plus de la moitié des postes dans le segment « Entretien et réparation »

##### III. 3-1 Nombre d'entreprises par secteur en 2008



NOGA 50 (2002)

Source : OFS (recensement des entreprises 2008)

#### Explications

En 2008, la Suisse comptait 15 502 entreprises au sein de la branche « Commerce, entretien et réparation de véhicules automobiles ; stations-service » (NOGA 50), selon le recensement des entreprises (OFS). Le secteur le plus important, et de loin, était le secteur « Entretien et réparation de véhicules automobiles », avec 7 948 entreprises (soit 51.3% de toutes les entreprises de la branche). Le secteur « Réparation de carrosserie et peinture » rassemble lui aussi de nombreuses entreprises (2 780 établissements).

### 3.2 Structure de taille : des différences notables entre les régions

Tabl. 3-1 Taille des entreprises par segment et par région en 2008

	Commerce automobile	Entretien et réparation	Commerce de pièces et d'accessoires de véhicules automobiles	Moyenne	Economie totale
Région du Lac Léman	6.0	5.5	6.5	5.6	10.1
Espace Mittelland	4.8	5.8	7.3	5.8	10.8
Suisse du Nord-Ouest	6.2	6.6	7.3	6.6	11.2
Zurich	7.6	6.9	7.6	7.1	11.4
Suisse orientale	2.6	5.8	5.6	5.6	9.4
Suisse centrale	2.8	6.2	7.1	6.0	9.3
Tessin	3.0	5.7	5.9	5.4	8.8
<b>Suisse</b>	<b>5.2</b>	<b>6.1</b>	<b>6.9</b>	<b>6.0</b>	<b>10.4</b>

Nombre d'employés par entreprise  
Source : OFS (recensement des entreprises 2008)

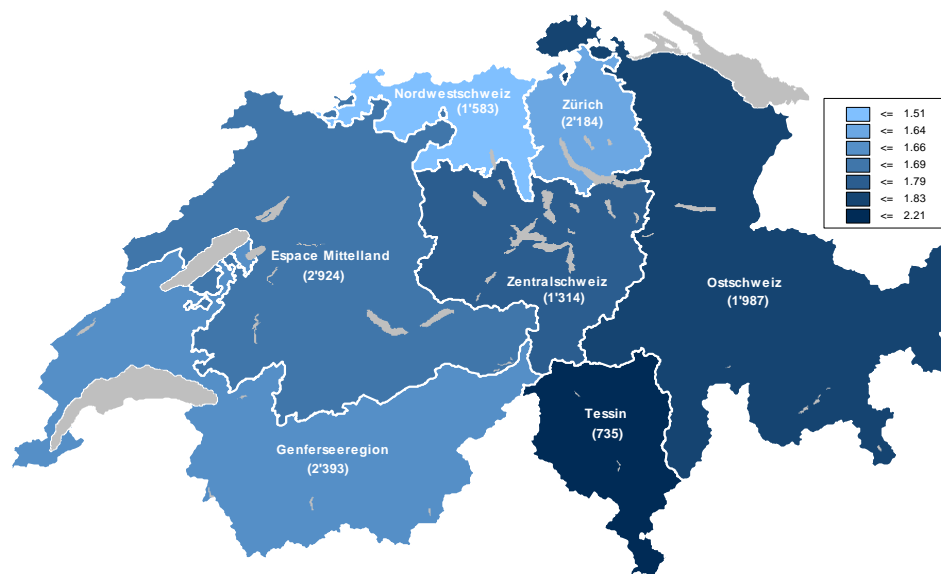
#### Explications

La branche suisse de l'automobile est caractérisée par une taille comparativement réduite de ses entreprises. En effet, chacune d'elle compte en moyenne six personnes, alors qu'une entreprise suisse moyenne est considérablement plus importante, employant 10.4 personnes. Il existe également des différences de taille des entreprises automobiles entre les régions. Les plus petites entreprises se trouvent en Suisse orientale et au Tessin, en particulier à cause du commerce d'automobiles, où elles ne comptent en moyenne que 2.6 personnes (Suisse orientale) et 3.0 personnes (Tessin). Les entreprises les plus importantes se situent à Zurich (7.1 personnes par entreprise) et dans la Suisse du Nord-Ouest (6.6 personnes par entreprise).

## 4 Structure régionale

### 4.1 Structure régionale : le Tessin a la plus forte densité d'implantation

#### III. 4-1 Nombre d'entreprises dans les régions Total et pour 1 000 habitants en 2008



NOGA 50.1 – 50.3 (2002). Sans les activités concernant les motocycles (NOGA 50.4, 2002) ni les stations-service (NOGA 50.5, 2002)

Source : OFS (recensement des entreprises 2008)

Remarque : le nombre indiqué sous le nom de la région désigne le nombre réel d'entreprises dans la région en question (valeur absolue). En revanche, le coloris appliqué à la région désigne le nombre d'entreprises pour 1 000 habitants dans la région en question (valeur relative par rapport à la population).

#### Explications

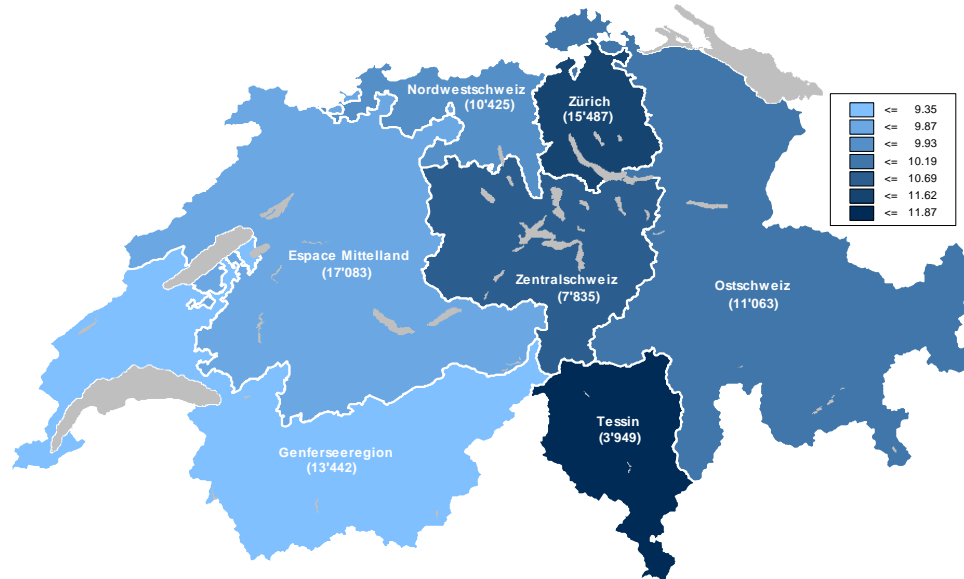
La répartition des entreprises dans les régions de Suisse est présentée au moyen de deux indicateurs différents. C'est l'Espace Mittelland qui compte le plus d'entreprises de la branche de l'automobile (2 924 en 2008), suivi par la région lémanique (2 393) et Zurich (2 184). Sans surprise, ce sont les deux régions les plus faiblement peuplées qui ferment la marche, à savoir le Tessin (735 entreprises) et la Suisse centrale (1 314 entreprises).

Il est toutefois plus intéressant et plus probant d'analyser le nombre d'entreprises pour 1 000 habitants. Cela permet de mettre en évidence des différences importantes en matière de densité d'implantation entre les sept grandes régions. C'est le Tessin qui présente, et de loin, le plus grand nombre d'entreprises par habitant, avec 2.21 entreprises de la branche de l'automobile pour 1 000 habitants. Il est suivi d'assez loin par la Suisse orientale (1.83 entreprise pour 1 000 habitants) et la Suisse centrale (1.79 entreprise pour 1 000 habitants). La Suisse du Nord-Ouest

(1.51 entreprise pour 1 000 habitants) et Zurich (1.64 entreprise pour 1 000 habitants) présentent une « densité d'implantation » comparativement faible.

## 4.2 Répartition géographique

### III4-2 Nombre d'employés par région ; nombre total et pour 1 000 habitants en 2008



NOGA 50.1 - 50.3 (2002). Sans les activités concernant les motocycles (NOGA 50.4, 2002) ni les stations-service (NOGA 50.5, 2002)

Source : OFS (recensement des entreprises 2008)

### Explications

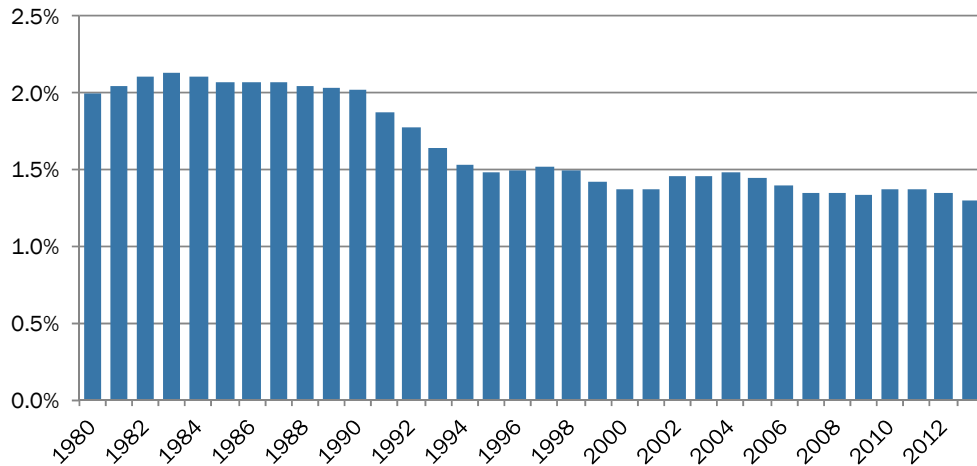
Une analyse régionale montre que c'est dans l'Espace Mittelland (17 083 employés en 2008), à Zurich (15 487) et dans la région lémanique (13 442) que l'on trouve le plus grand nombre d'employés dans la branche de l'automobile.

La carte ci-dessus présente également le nombre d'employés pour 1 000 habitants. Comme c'est déjà le cas pour les entreprises, il apparaît clairement que le Tessin présente le plus grand nombre d'employés rapporté à la population. Ainsi, en 2008, 11.87 personnes « servaient » 1 000 habitants. La région lémanique (9.35 employés pour 1 000 habitants) et l'Espace Mittelland (9.87 employés pour 1 000 habitants) présentent la plus faible densité dans ce domaine.

## 5 Importance pour l'économie nationale

### 5.1 Importance de la branche de l'automobile pour l'économie nationale

#### III. 5-1 Part de la branche dans la valeur ajoutée de l'ensemble de l'économie



NOGA 45  
Source : OFS, SECO, BAKBASEL

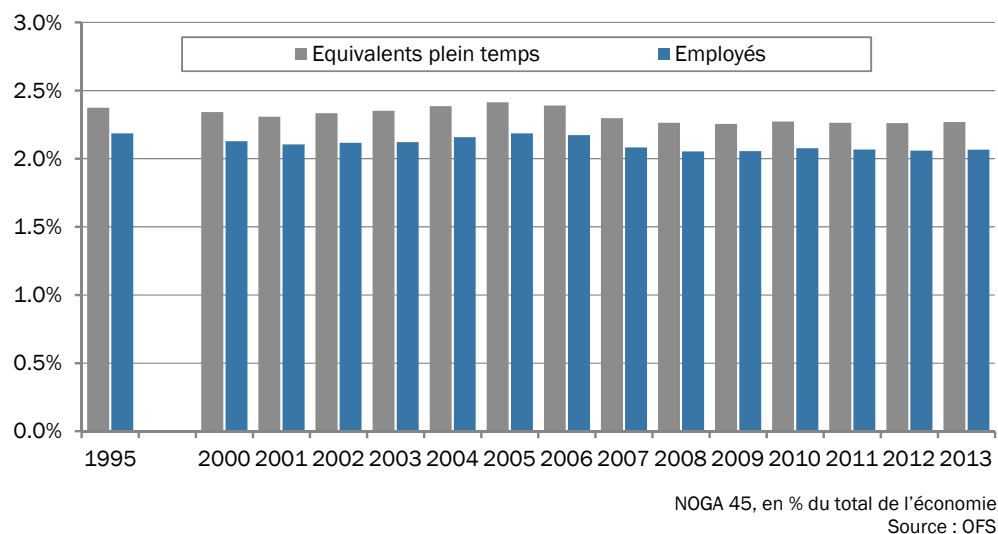
#### Explications

Avec une part d'environ 1.3% de la valeur ajoutée brute de l'ensemble de l'économie, la branche de l'automobile est l'une des plus petites branches de l'économie suisse. Elle possède un poids équivalent, par exemple, aux télécommunications (1.4%) ou à la gastronomie (1.2%).

Dans les années 1980, sa part se situait encore aux alentours d'env. 2% de l'économie globale mais elle a plongé à la suite des fortes répercussions de la récession sur la branche automobile dans la première moitié des années 1990. Depuis la moitié des années 1990, le pourcentage de l'économie globale a légèrement diminué. En valeurs nominales, la branche s'est donc développée en-dessous de la moyenne de l'économie au cours des 15 dernières années.

## 5.2 Importance de la branche de l'automobile pour le marché du travail

### III. 5-2 Parts dans l'économie globale



#### Explications

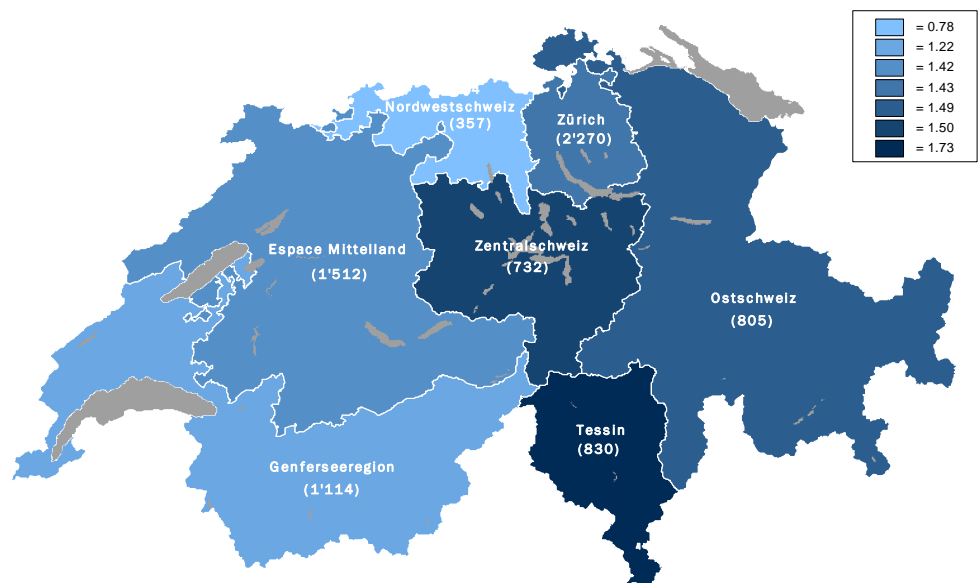
A peine 2.1% du total des employés en Suisse travaillaient dans la branche de l'automobile en 2013. La part d'emploi de la branche est donc légèrement supérieure à sa part de la valeur ajoutée. L'importance de la branche de l'automobile pour le marché suisse du travail est constante depuis 1995, entre 2.1 et 2.2%. Ce poids est équivalent, en Suisse, à celui de la branche des technologies de l'information (2.1%) ou de la métallurgie (2.4%).

Compte tenu du niveau comparativement plus faible d'emplois à temps partiel dans la branche de l'automobile (voir la section « La branche suisse de l'automobile, un employeur important »), la part dans l'économie globale en équivalent plein temps est un peu plus élevée, à 2.3%. Là encore, ces chiffres sont restés très constants depuis 1995.



## 5.3 Importance de la branche de l'automobile pour l'économie régionale

### III. 5-3 Part de la branche dans la valeur ajoutée de l'ensemble de l'économie des régions en 2011



Valeur ajoutée brute nominale ; NOGA 45  
Source : OFS, SECO, estimation de BAKBASEL

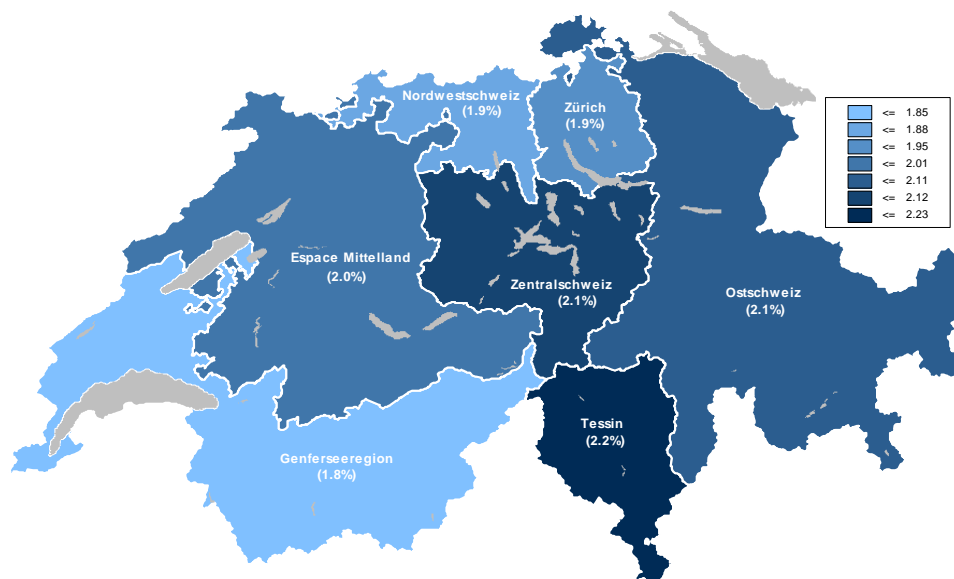
#### Explications

La carte ci-dessus présente l'importance de la branche de l'automobile pour l'économie régionale. Les chiffres entre parenthèses (sous le nom de la région) indiquent la valeur ajoutée brute nominale (en prix courants). Le coloris appliqué à la région désigne la part, en pourcentage, de la branche de l'automobile dans la valeur ajoutée totale.

Les différences d'importance de la branche entre les régions restent conformes aux attentes. Son importance est supérieure à la moyenne au Tessin (1.7%). En revanche, dans la branche automobile, les pourcentages sont très faibles dans le Nord-Ouest de la Suisse (0.8%).

## 5.4 Importance de la branche de l'automobile pour le marché régional du travail

### III. 5-4 Part de l'emploi dans la branche de l'automobile par rapport à l'emploi total en 2008



NOGA 50.1 – 50.3 (2002). Sans les activités concernant les motos (NOGA 50.4, 2002) ni les stations-service (NOGA 50.5, 2002)

Source : OFS (recensement des entreprises 2008)

#### Explications

La carte ci-dessus présente l'importance de la branche de l'automobile pour le marché régional du travail. La part d'emploi (NOGA 50.1 – 50.3, 2002) dans toute la Suisse est légèrement supérieure à 2%. En comparaison, le nombre d'employés dans la branche de l'automobile par rapport au nombre total d'employés est important au Tessin (2.2%). De même, en Suisse centrale et orientale, la branche possède un poids important en tant qu'employeur. Ce poids est nettement plus faible dans les régions plus urbaines telles que Zurich, la Suisse du Nord-Ouest ou la région lémanique.

## 6 Annexe

### 6.1 Délimitation de la branche

Dans la brève analyse présente, il est important de bien comprendre la délimitation de la branche adoptée pour les indicateurs présentés. C'est pourquoi, en guise d'introduction, une brève référence est faite à la NOGA (Nomenclature générale des activités économiques, OFS). La situation est quelque peu complexe en raison du passage de la NOGA 2002 à la NOGA 2008. En fonction de la source des données, c'est l'ancienne NOGA 2002 ou la nouvelle version de 2008 qui est utilisée. Les deux tableaux suivants présentent les deux versions.

Tabl. 6-1 Classification de la branche selon la NOGA 2002

<b>50</b>	<b>Commerce, entretien et réparation de véhicules automobiles; stations-service</b>
<b>50.1</b>	<b>Commerce de véhicules automobiles</b>
50.10A	Intermédiaires du commerce et commerce de gros de véhicules automobiles
50.10B	Commerce de détail de véhicules automobiles
<b>50.2</b>	<b>Entretien et réparation de véhicules automobiles</b>
50.20A	Entretien et réparation de véhicules automobiles
50.20B	Réparation de carrosserie et peinture
<b>50.3</b>	<b>Commerce de pièces et d'accessoires de véhicules automobiles</b>
50.30A	Intermédiaires du commerce et commerce de gros de pièces et d'accessoires de véhicules automobiles
50.30B	Commerce de détail de pièces et d'accessoires de véhicules automobiles
<b>50.4</b>	<b>Commerce, entretien et réparation de motocycles ; pièces et accessoires</b>
<b>50.5</b>	<b>Stations-service</b>

Source : OFS

**Tabl. 6-2 Classification de la branche selon la NOGA 2008**

<b>45</b>	<b>Commerce et réparation d'automobiles et de motocycles</b>
<b>451</b>	<b>Commerce de véhicules automobiles</b>
4511	Commerce de voitures et de véhicules automobiles légers
451101	Intermédiaires du commerce et commerce de gros de voitures et de véhicules automobiles légers (< 3,5 t)
451102	Commerce de détail de voitures et de véhicules automobiles légers (< 3,5 t)
4519	Commerce d'autres véhicules automobiles
451901	Intermédiaires du commerce et commerce de gros d'autres véhicules automobiles (> 3,5 t)
451902	Commerce de détail d'autres véhicules automobiles (> 3,5 t)
<b>452</b>	<b>Entretien et réparation de véhicules automobiles</b>
452001	Entretien et réparation de véhicules automobiles
452002	Réparation et peinture de carrosserie
<b>453</b>	<b>Commerce d'équipements automobiles</b>
4531	Commerce de gros d'équipements automobiles
4532	Commerce de détail d'équipements automobiles
<b>454</b>	<b>Commerce et réparation de motocycles</b>
4540	Commerce et réparation de motocycles

Source : OFS

La principale différence entre les deux versions est que, dans la NOGA 2008, les stations-service ne font plus partie de la branche de l'automobile (Commerce et réparation d'automobiles). Toutefois, le commerce et la réparation de motocycles continuent à être pris en compte.

Les illustrations de l'analyse précisent clairement la délimitation adoptée pour la branche. La mention « NOGA 50 (2002) » désigne l'ensemble des secteurs de la branche « Commerce, entretien et réparation de véhicules automobiles ; stations-service ». Toutefois, la mention « NOGA 50.1 (2002) », par exemple, désigne uniquement le secteur « Commerce de véhicules automobiles ». Comme on l'a vu ci-dessus, certaines sources de données ont pu être utilisées selon la NOGA 2008. Dans ce cas, la mention « NOGA 45 (2008) » est adoptée.

## 6.2 Délimitation géographique

La présente étude analyse la branche de l'automobile (commerce et réparation de véhicules automobiles) non seulement pour toute la Suisse, mais aussi dans les différentes régions. Celles-ci sont composées des cantons suivants :

### Région lémanique :

cantons de Genève, de Vaud et du Valais

### Espace Mittelland :

cantons de Berne, de Fribourg, de Neuchâtel, du Jura et de Soleure

**Suisse du Nord-Ouest :**

cantons de Bâle-Ville, de Bâle-Campagne et d'Argovie

**Zurich :**

canton de Zurich

**Suisse orientale :**

cantons de Glaris, de Schaffhouse, d'Appenzell Rhodes-Extérieures, d'Appenzell Rhodes-Intérieures, de Saint-Gall, des Grisons et de Thurgovie

**Suisse centrale :**

cantons de Lucerne, de Nidwald, d'Obwald, d'Uri, de Schwytz et de Zoug

**Tessin :**

canton du Tessin

**BAKBASEL** est un institut de recherche économique indépendant qui réussit à marier depuis plus de 30 ans une analyse scientifique empirique poussée à une mise en œuvre axée sur la pratique.

[www.bakbasel.com](http://www.bakbasel.com)