

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)

Juillet 2015



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
Katrin Portmann tél. +41(0)31 307 15 37
katrin.portmann@agvs-upsa.ch

Editeur

BAK Basel Economics AG

Direction du projet

Samuel Möhle, T +41 (0)61 279 97 39
samuel.moesle@bakbasel.com

Rédaction

Michael Grass
Samuel Möhle
Jonas Stoll

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 © 2015 by BAK Basel Economics AG
Tous droits réservés

Préambule

En 2014, la Suisse comptait 4.38 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.

La suspension du cours plancher entre l'euro et le franc suisse devrait encore stimuler la demande automobile au cours de cette année 2015. Les avantages tarifaires sont d'une part répercutés aux consommateurs avec les remises liées à l'euro. D'autre part, c'est le bon moment pour effectuer de gros achats pour les clients. En contrepartie, la hausse du taux de chômage et les incertitudes croissantes qui en découlent au niveau du montant des futures dépenses de consommation devraient légèrement freiner la demande.

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 près de 85 600 salariés. La branche de l'automobile est donc un élément important du marché suisse du travail. Elle emploie plus de personnes que l'alimentation, le textile et l'habillement réunis. Quant à l'industrie pharmaceutique, elle ne représente approximativement que la moitié du nombre d'emplois dans l'automobile.

A titre de comparaison, avec ses près de 16 700 lieux de travail, la branche automobile 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).

L'UPSA est une association sectorielle et professionnelle dynamique et tournée vers l'avenir qui se place au service des garagistes suisses. Les services « Formation et formation continue », « Commerce / communication », et « Prestations / After Sales » sont au cœur des prestations axées sur les clients. Le renforcement de l'orientation de l'association ainsi que la concentration sur les 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 BAK Basel 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 a été présenté sous la forme du présent rapport fournissant aux observateurs sectoriels intéressés une base factuelle détaillée d'un point de vue économique. Ce portrait est mis à jour chaque année au début de l'été.

Contenu

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Vue d'ensemble | 8 |
| 1.1 | La branche suisse de l'automobile en tant qu'employeur | 8 |
| 1.2 | La branche suisse de l'automobile, un prestataire important..... | 9 |
| 2 | Evolution du marché et des prix..... | 10 |
| 2.1 | Structure de la demande : des chiffres d'affaires pour les ventes de véhicules neufs fortement dépendantes de la conjoncture | 10 |
| 2.2 | Structure de la demande : importance croissante de la vente de voitures neuves | 11 |
| 2.3 | Marché suisse des voitures de tourisme : évolution stable du marché des voitures de tourisme..... | 12 |
| 2.4 | Le marché suisse des véhicules utilitaires : les utilitaires donnent le ton .. | 13 |
| 2.5 | Parc de voitures de tourisme..... | 14 |
| 2.6 | Parc de voitures utilitaires | 15 |
| 2.7 | Taux de motorisation : augmentation constante 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 automobile..... | 18 |
| 3 | Structure de la branche | 19 |
| 3.1 | Structure sectorielle de la branche automobile | 19 |
| 3.2 | Structure des lieux de travail en termes de taille..... | 20 |
| 4 | Densité régionale pour le taux d'occupation et l'implantation | 21 |
| 4.1 | Densité d'implantation régionale..... | 21 |
| 4.2 | Densité régionale du taux d'occupation..... | 22 |
| 5 | Importance pour l'économie nationale..... | 23 |
| 5.1 | Importance de la branche de l'automobile pour l'économie nationale | 23 |
| 5.2 | Importance de la branche de l'automobile pour l'ensemble du 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 |
| 6 | Annexe..... | 27 |
| 6.1 | Statistiques du marché du travail spécifiques à la branche | 27 |
| 6.2 | Délimitation de la branche..... | 27 |
| 6.3 | Délimitation spatiale | 29 |

Index des tableaux

| | | |
|-----------|--|----|
| Tabl. 3-1 | Taille des entreprises par segment et par région en 2012 | 20 |
| Tabl. 6-1 | Classification de la branche selon la NOGA 2008 | 28 |
| Tabl. 6-2 | Classification de la branche selon la NOGA 2002 | 28 |

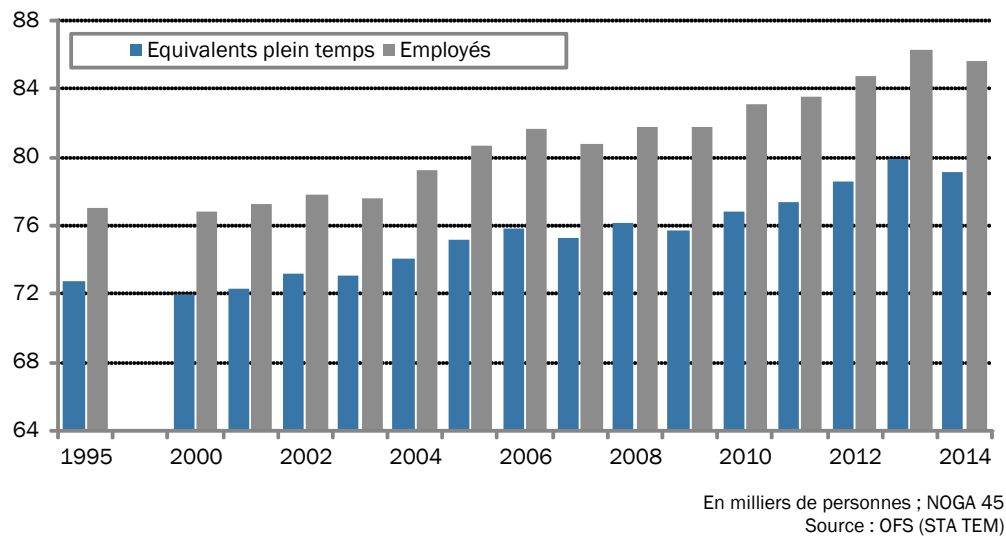
Index des illustrations

| | | |
|----------|---|----|
| III. 1-1 | Nombre d'employés et d'employés équivalents plein temps, 1995-2014..... | 8 |
| III. 2-1 | Evolution du chiffre d'affaires, 1994 - 2013 | 10 |
| III. 2-2 | Chiffres d'affaires par segment | 11 |
| III. 2-3 | Mises en circulation et changements de propriétaire, 1990 - 2014 | 12 |
| III. 2-4 | Mises en circulation, 1990 - 2014 | 13 |
| III. 2-5 | Parc de véhicules et évolution, 1995 - 2014..... | 14 |
| III. 2-6 | Remorques, véhicules de transport de personnes et de marchandises : nombre et évolution, 1995 - 2014..... | 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 - 2014 | 18 |
| III. 3-1 | Nombre de lieux de travail par segment en 2012 | 19 |
| III. 4-1 | Nombre d'entreprises dans les régions Total et pour 1 000 habitants en 2012..... | 21 |
| III. 4-2 | Nombre d'employés dans les régions Total et pour 1 000 habitants en 2012 | 22 |
| III. 5-1 | Part de la branche dans la valeur ajoutée de l'ensemble de l'économie..... | 23 |
| III. 5-2 | Pourcentages d'actifs 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 2012..... | 25 |
| III. 5-4 | Part de l'emploi dans la branche de l'automobile par rapport à l'emploi total des régions en 2012 | 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, 1995-2014



Explications

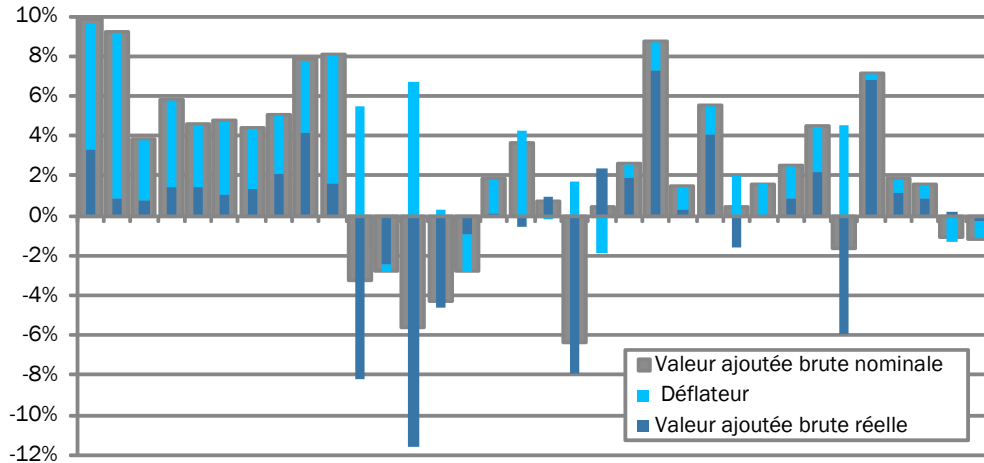
En 2014, la branche de l'automobile employait environ 85 600 personnes. Comme le montre le graphique ci-dessus, le taux d'emploi dans la branche a nettement augmenté au cours de cette dernière décennie mais a légèrement reculé l'année dernière. Depuis 1995, le nombre d'employés a crû en moyenne de 0.6% par an, soit une croissance, en valeur absolue, de près de 8 600 personnes entre 1995 et 2014.

A l'instar des autres branches, une partie de la main-d'œuvre employée dans l'automobile ne travaille qu'à temps partiel. En 2014, c'était le cas de 15.0% 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 2014 à 32.3% pour l'ensemble de l'économie.

Lorsque l'on considère la structure du travail à temps partiel et qu'on convertit en postes à temps plein, on parle d'équivalents plein temps. Ces derniers représentaient environ 79 200 postes en 2014. 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 calculée en équivalents plein temps (+0.4% par an depuis 1995) est légèrement moins forte que parmi les employés. On ne constate pas dans tous les secteurs un recul des employés en valeurs absolues et en équivalents plein temps égal à celui enregistré dans la branche automobile en 2014. L'embauche a progressé sur la moyenne sectorielle de l'ensemble de l'économie.

1.2 La branche suisse de l'automobile, un prestataire important

III. 1-2 Evolution de la valeur ajoutée brute 1980-2014



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

Explications

En 2014, la valeur ajoutée brute nominale¹ dans la branche de l'automobile s'élevait à environ CHF 7.0 milliards, soit 1.1% 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 nominale peut être augmentée lorsque la prestation effectivement assurée et mise au net sur le plan tarifaire augmente ou qu'elle peut être commercialisée à un prix supérieur par exemple grâce à une productivité accrue.

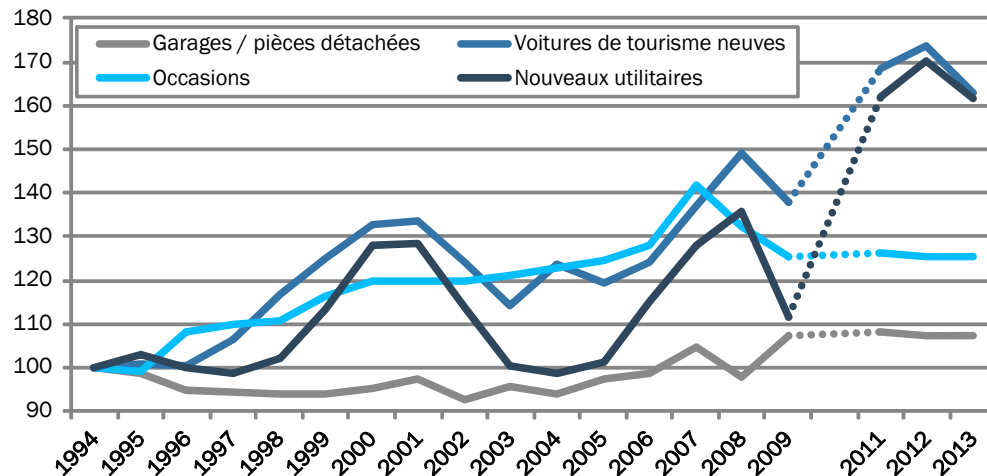
Si l'on observe l'évolution de la valeur ajoutée réelle (colonnes en bleu foncé) depuis 1980, on voit clairement que la branche a surtout dû surmonter des difficultés au cours des années 1990. Comme l'automobile est une branche plus sensible que la moyenne aux variations conjoncturelles, elle a été très durement marquée par la récession de la première moitié des années 1990. En revanche, depuis 2000, elle connaît une croissance moyenne annuelle d'environ 1.2%. 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 années qui ont suivi le net recul de 2009, la branche a connu une croissance supérieure à la moyenne de 1.8% par an, légèrement supérieure à celle de l'ensemble de l'économie (+2.0%). Depuis 2013, on observe cependant une stagnation de la valeur ajoutée brute réelle. Sur toute la période (1980 - 2014), la croissance réelle de la valeur ajoutée se situe nettement en dessous de la moyenne.

¹ Pour calculer la création de valeur et mesurer la valeur ajoutée réalisée, on déduit les prestations antérieures du chiffre d'affaires.

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 dépendantes de la conjoncture

III. 2-1 Evolution du chiffre d'affaires, 1994 - 2013



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

Explications

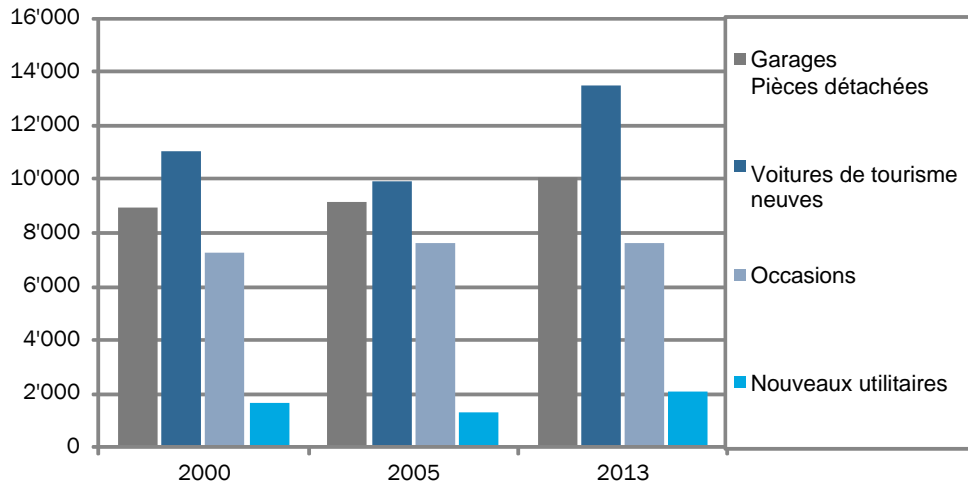
Le chiffre d'affaires peut aussi être pris en compte pour analyser l'évolution passée de la branche. Etant donné que le chiffre d'affaires est une dimension nominale, on peut donc avoir une hausse du chiffre d'affaires même si, dans certaines circonstances, les ventes n'ont pas augmenté. Les III. 2-1 et III. 2-2 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 ceux 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. La récente force du franc suisse et les réductions de prix qui ont suivi dans le commerce de voitures neuves devraient nettement marquer de leur empreinte le recul du chiffre d'affaires observé depuis 2012.

Entre 2000 et 2013, les ateliers et le service ont connu une augmentation annuelle moyenne de 0.9% contre 1.6 et 1.8% 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 de la vente de voitures neuves

III. 2-2 Chiffres d'affaires par segment



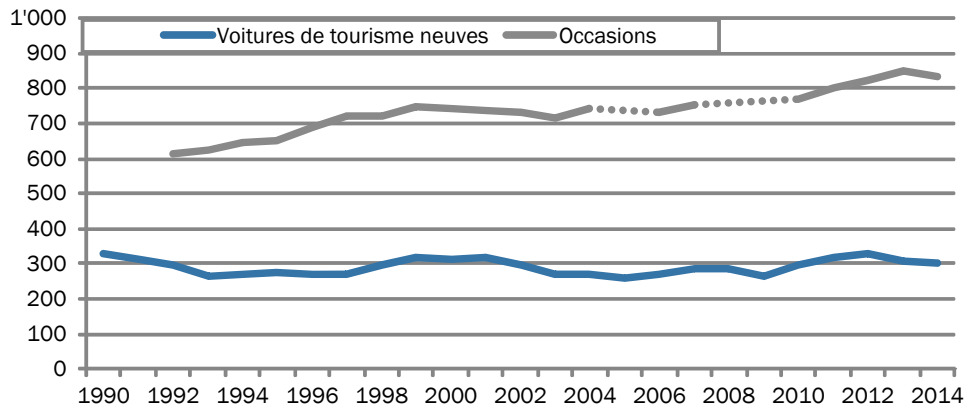
En millions de CHF ; les utilitaires comprennent les bus et les cars
Source : estimations d'auto-suisse, routesuisse

Explications

En 2013, la branche de l'automobile a réalisé un chiffre d'affaires d'environ CHF 33.3 milliards. Le chiffre d'affaires le plus élevé a été réalisé par les revendeurs de véhicules neufs (un peu moins de CHF 13.5 milliards en 2013). En 2000, le chiffre d'affaires se montait à environ CHF 11 milliards (2005 : CHF 9.9 milliards). Le volume du marché de l'occasion est nettement plus réduit, avec CHF 7.6 milliards de ventes en 2013. En ce qui concerne les réparations et les pièces de rechange, les consommateurs suisses ont dépensé environ CHF 10.1 milliards en 2013. Le plus petit contributeur de 2013 est la vente d'utilitaires neufs, avec un chiffre d'affaires de CHF 2.1 milliards soit une croissance de 60% par rapport à 2005. Par rapport à l'année 2012, les chiffres d'affaires nominaux totaux de la branche automobile ont reculé de 3.1% (2012 : CHF 34.4 milliards).

2.3 Marché suisse des voitures de tourisme : évolution stable du marché des voitures de tourisme

III. 2-3 Mises en circulation et changements de propriétaire, 1990 – 2014



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 en raison des changements des systèmes de recensement)

Source : auto-suisse, Eurotax, calculs de BAKBASEL

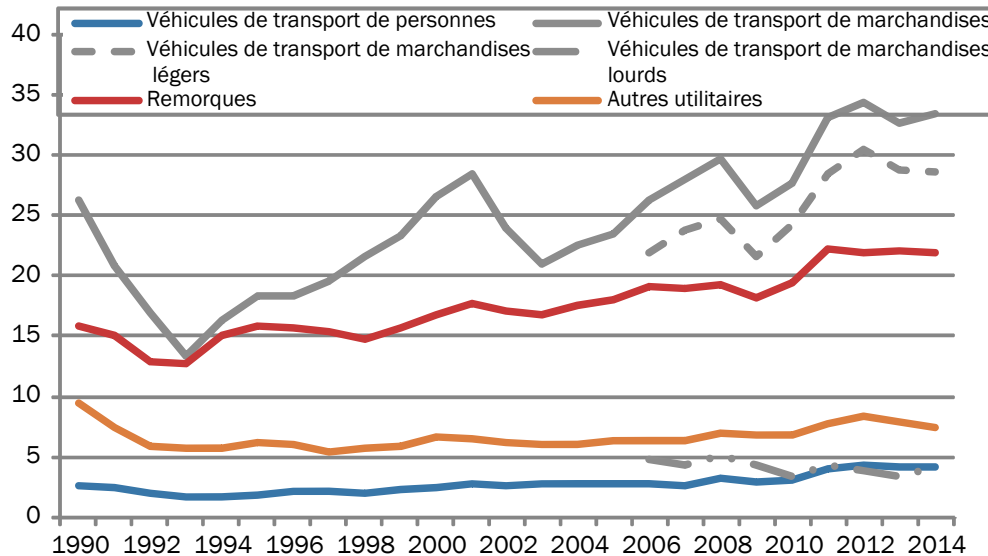
Explications

Près de 302 000 voitures particulières neuves ont été immatriculées en Suisse en 2014. Le nombre de nouvelles immatriculations de voitures de tourisme reste ainsi à un haut niveau même si l'on enregistre à nouveau un recul par rapport à l'année précédente. En raison de l'introduction de l'ordonnance sur le CO₂ et des effets d'anticipation qui en découlent, le nombre de nouvelles immatriculations de voitures de tourisme a subi une distorsion à la hausse en 2012. L'effet de correction a suivi ces deux dernières années. 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 revalorisation du franc suisse dans le sillage de la crise financière et de l'euro de 2011 a aussi laissé de profondes marques sur le marché suisse de l'automobile même si les conséquences ont pu être réduites grâce à l'instauration d'un taux de change plancher entre l'euro et le franc suisse. La récente suspension du taux de change minimum et l'augmentation de la valeur du franc suisse qui a suivi devraient provoquer une nouvelle baisse des prix dans la branche automobile.

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 290 900 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, l'augmentation de ces dernières années est en grande partie attribuable aux fortes réductions de prix consenties.

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

III. 2-4 Mises en circulation, 1990 – 2014



En milliers de véhicules : mises en circulation
Source : OFS ; véhicules légers et lourds de transport de marchandises : auto-suisse

Explications

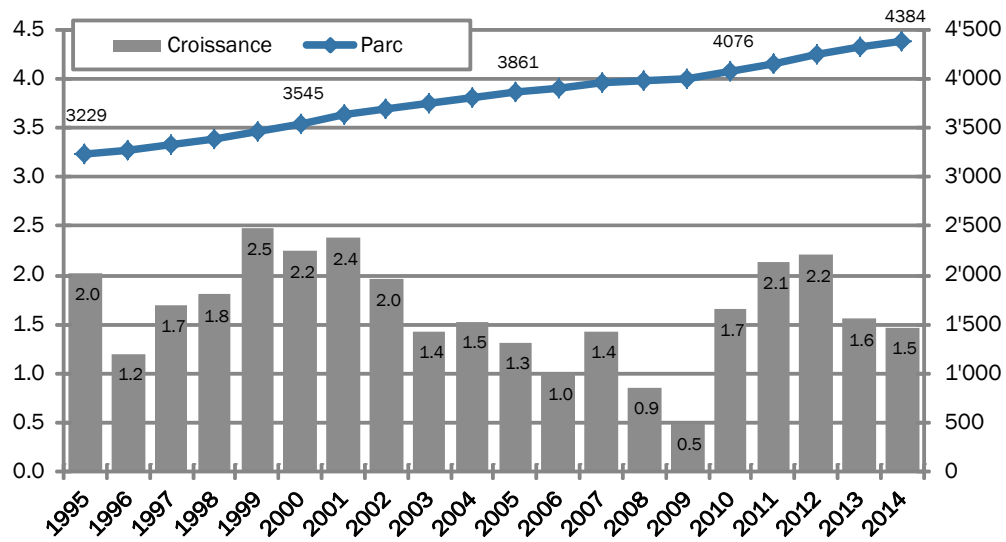
Les véhicules de transport de marchandises représentent la plus grande partie des mises en circulation d'utilitaires en Suisse au cours de ces dernières années (2014 : 33 400 nouvelles immatriculations) suivis par les remorques (22 000). Avec 4 200 nouvelles immatriculations, les véhicules de transport 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. Depuis 2013, on constate cependant de légères évolutions contraires. On observe quand même un aplatissement du développement négatif dans la plupart des catégories.

Avec une croissance annuelle de 3.4% entre 2006 et 2014, 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 3.4% sur cette même période, soit une augmentation des mises en circulation annuelles de véhicules de transport de marchandises légers de 30.4% en 8 ans. Sur la même période, les mises en circulation annuelles de véhicules lourds de transport de marchandises (3.5 t et plus) ont reculé de 1.6%. On a néanmoins enregistré en 2014 une dynamique positive pour les véhicules lourds de transport de marchandises (+23.5% par rapport à 2013).

2.5 Parc de voitures de tourisme

III. 2-5 Parc de véhicules et évolution, 1995 - 2014



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

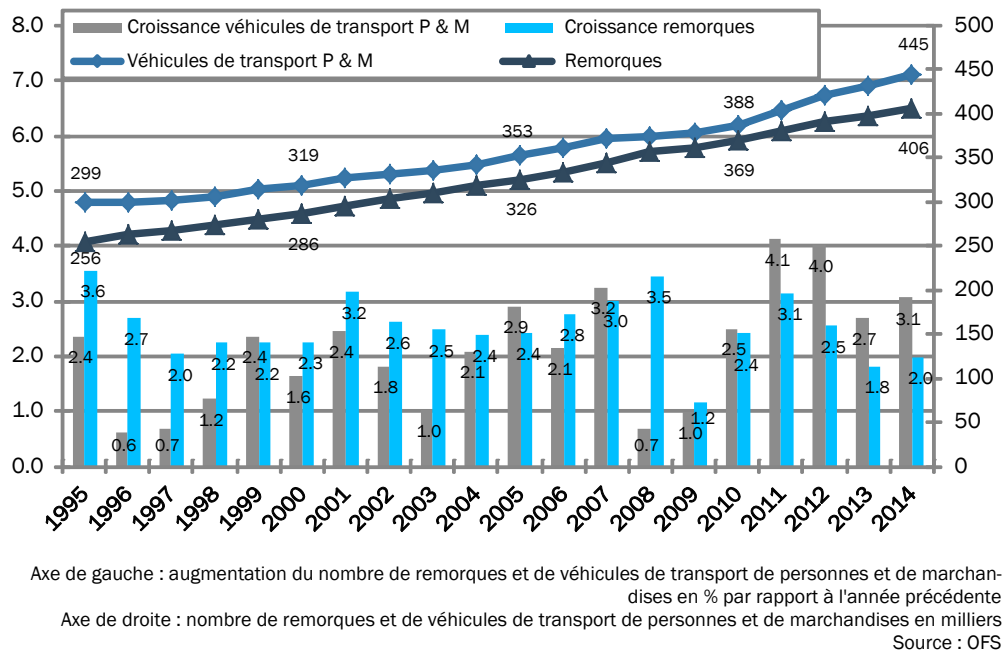
Explications

En 2014, la Suisse comptait 4.38 millions de voitures particulières, soit une augmentation de près de 35.8% par rapport à 1995 (3.23 millions de véhicules). La croissance moyenne du parc de véhicules sur les 19 dernières années se monte donc à 1.6% par an. La croissance de 2014 chiffrée à 1.5% est donc légèrement inférieure à la moyenne réalisée depuis plusieurs années.

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 était dû à une intensification des importations de véhicules d'occasion ces dernières années.

2.6 Parc de voitures utilitaires

III. 2-6 Remorques, véhicules de transport de personnes et de marchandises : nombre et évolution, 1995 – 2014



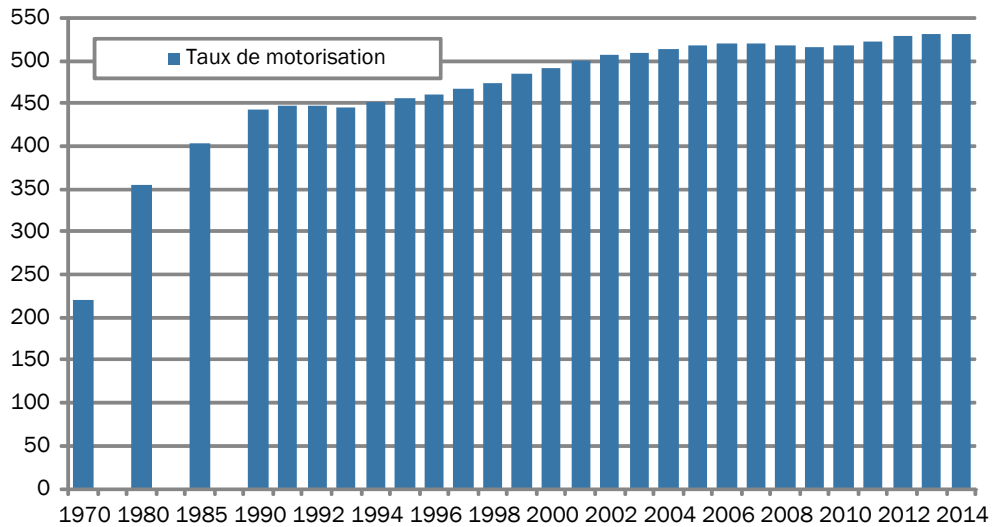
Explications

Autant le parc de véhicules de transport de personnes et de marchandises que celui des remorques ont atteint un nouveau record en 2014. En effet, on comptait 62 400 véhicules de transport de personnes en 2014, soit une croissance de 55.1% par rapport à 2000 (croissance moyenne par an : +3.3%). Les véhicules de transport de marchandises ont eux aussi enregistré un nouveau record avec 382 300 véhicules en 2014. Avec 37.3%, la croissance de cette catégorie depuis 2000 reste donc légèrement inférieure à celle des véhicules de transport de personnes (croissance moyenne par an : +2.3%).

Quant au nombre de remorques, il a connu, avec une croissance de 58.8%, une évolution similaire aux véhicules de transport de personnes et de marchandises (+48.8%) depuis 1995. Au total, entre 1995 et 2014, toutes les catégories étudiées présentent une croissance stable, supérieure à celle du parc de voitures particulières présentée plus haut (+53.4% (utilitaires) ; +35.8% (voitures particulières)). 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 : augmentation constante au cours de ces dernières années

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



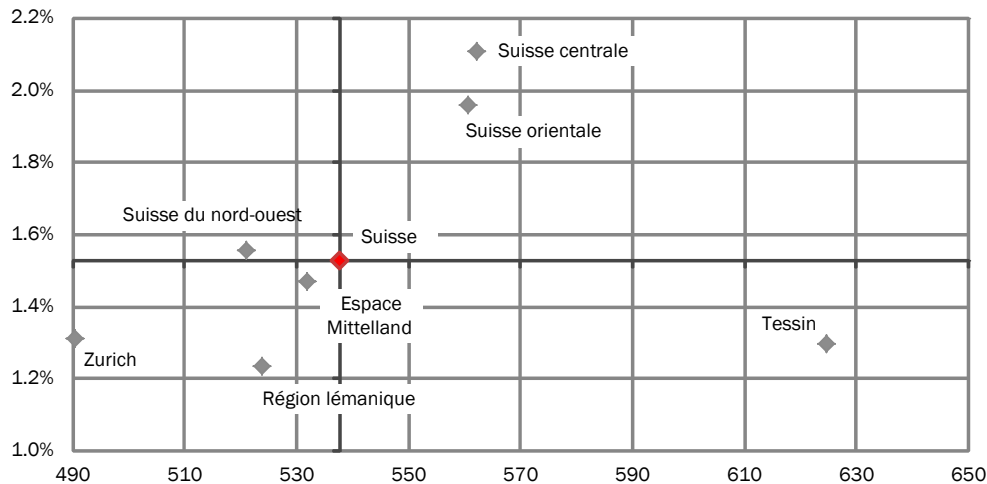
Source : OFS

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, déjà 355 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. Depuis le milieu des années 2000, on a assisté à une certaine stabilisation. Or, on enregistre récemment à nouveau une légère augmentation imputable au boom des voitures neuves de cette décennie. En 2014, il se montait à 532 voitures pour 1 000 habitants sur toute la Suisse. Ainsi environ deux habitants se partagent une voiture de tourisme.

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



Axe des abscisses = nombre de voitures particulières pour 1 000 habitants en 2014
 Axe des ordonnées = croissance annuelle moyenne du parc de véhicules entre 2000 et 2014
 Source : OFS

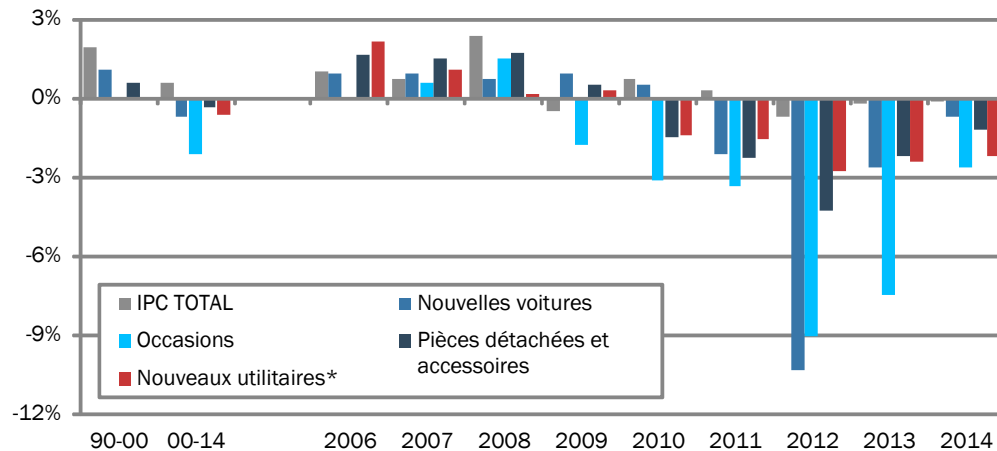
Explications

Lorsqu'on regarde les régions, on voit de nettes différences en matière de taux de motorisation et de dynamisme de ce dernier. Le taux de motorisation a stagné par rapport à 2000 dans la région lémanique et le canton de Zurich (région lémanique : - 0.1% par an ; Zurich : +0.0% par an), alors que les cinq autres régions ont nettement progressé dans ce domaine au fil des années. Par rapport à la moyenne suisse, seul le Tessin (+0.4% par an) a enregistré une augmentation inférieure à la moyenne de sa densité de véhicules depuis 2000. La plus forte croissance du nombre de voitures particulières par habitant sur les 14 dernières années a été enregistrée en Suisse orientale (+1.3% par an) et en Suisse centrale (+1.1% 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 canton du Tessin qui comprend le plus grand nombre de voitures particulières par habitant, avec environ 625 véhicules pour 1 000 habitants en 2014, un record absolu en Suisse.

Les régions de Zurich (490 véhicules pour 1 000 habitants), du Nord-Ouest de la Suisse (521 véhicules pour 1 000 habitants) et la région lémanique (524 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-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 automobile

III. 2-9 Evolution des prix totale et dans la branche de l'automobile, 1990 – 2014



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

Les évolutions des prix dans toutes les catégories de la branche de l'automobile entre 1990 et 2014 ont été en moyenne moins dynamiques que 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 2014. 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.

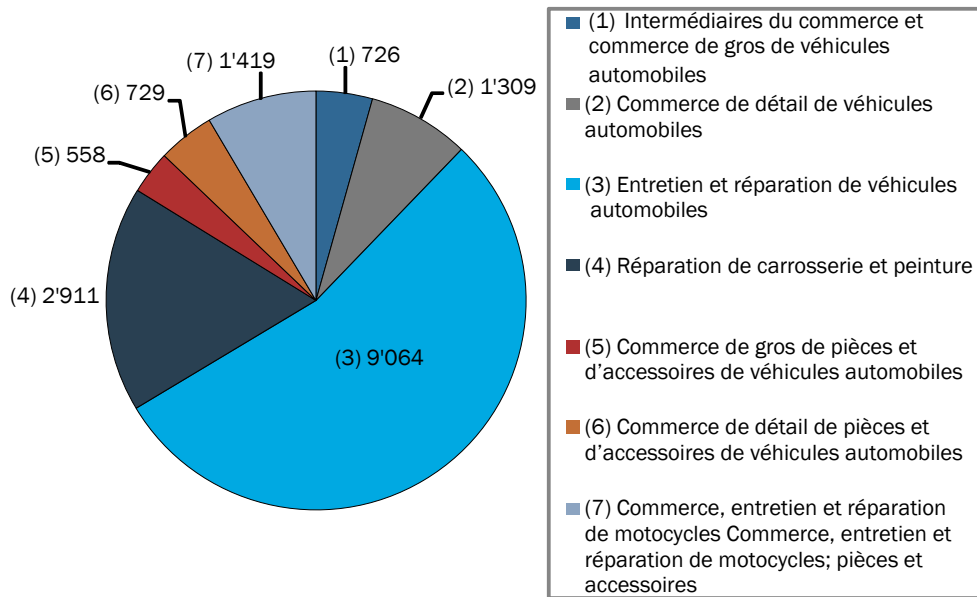
Dans tous les segments partiels de la branche de l'automobile, les prix ont nettement reculé au cours des quatre dernières années. En 2014, les prix des automobiles d'occasion étaient inférieurs de 2.7% en moyenne annuelle (selon l'indice suisse des prix à la consommation, IPC) à ceux de 2013 ; ceux des voitures neuves étaient inférieurs de 0.7% et ceux des pièces de rechange et des accessoires de 1.2% en moyenne. Les prix des véhicules utilitaires ont baissé de 2.2% (selon l'indice des prix à l'importation) dans le même ordre de grandeur que les occasions. 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 (-2.2%). 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 0.6% pour les utilitaires et de 0.4% pour les pièces de rechange et les accessoires, et ce, en raison des importants rabais consentis au cours de ces dernières années. Par contre, l'IPC a connu au total une hausse moyenne de 0.6% par an sur ces quatorze dernières années. La force actuelle du franc suisse devrait à nouveau faire baisser les prix dans la branche automobile.

3 Structure de la branche

3.1 Structure sectorielle de la branche automobile

III. 3-1 Nombre de lieux de travail par segment en 2012



NOGA 45
Source : OFS (STATENT)

Explications

En 2012, la Suisse comptait 16 716 entreprises au sein de la branche « Commerce, entretien et réparation de véhicules automobiles ; stations-service » (NOGA 45), selon la Statistique structurelle des entreprises (STATENT). Le secteur le plus important, et de loin, était le secteur « Entretien et réparation de véhicules automobiles », avec 9 064 entreprises (soit 54.2% de toutes les entreprises de la branche). Le secteur « Réparation de carrosserie et peinture » rassemble lui aussi de nombreuses entreprises (2 911 établissements ; 17.4%) suivi par « Commerce et réparation de motos et pièces de motos » (1 419 établissements, 8.5%).

3.2 Structure des lieux de travail en termes de taille

Tabl. 3-1 Taille des entreprises par segment et par région en 2012

| | Commerce automobile | Entretien et réparation | Commerce de pièces et d'accessoires de véhicules automobiles | Moyenne Branche automobile | Economie totale |
|----------------------|---------------------|-------------------------|--|----------------------------|-----------------|
| Région lémanique | 4.7 | 5.3 | 7.0 | 5.4 | 7.5 |
| Espace Mittelland | 2.8 | 5.1 | 6.5 | 5.0 | 7.6 |
| Suisse du Nord-Ouest | 5.1 | 5.8 | 6.4 | 5.8 | 8.3 |
| Zurich | 5.7 | 6.3 | 7.2 | 6.3 | 8.8 |
| Suisse orientale | 2.7 | 5.3 | 5.1 | 5.0 | 6.8 |
| Suisse centrale | 2.7 | 5.8 | 6.3 | 5.4 | 6.6 |
| Tessin | 2.5 | 5.2 | 5.3 | 4.8 | 6.4 |
| Suisse | 3.9 | 5.5 | 6.4 | 5.4 | 7.6 |

Nombre d'employés par entreprise
Source : OFS (STATENT)

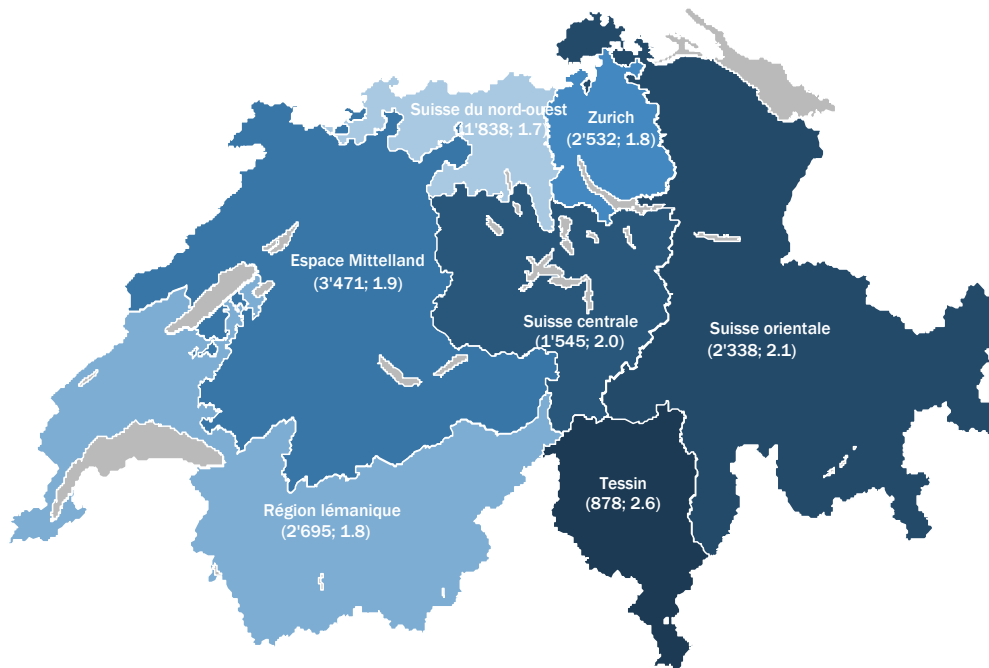
Explications

La branche suisse de l'automobile est caractérisée par une taille comparativement réduite de ses entreprises. En effet, chacune d'elle compte en moyenne seulement 5.4 personnes. Les établissements spécialisés dans le commerce de pièces de voiture et d'accessoires ont tendance à présenter le plus grand nombre d'employés. Une entreprise suisse moyenne est considérablement plus importante, employant 7.6 personnes. Il existe également des différences de taille des entreprises automobiles entre les régions. Les entreprises les plus petites se trouvent au Tessin. C'est surtout le cas dans le commerce d'automobiles où la taille moyenne des entreprises tessinoises n'est que de 2.5 personnes. Les entreprises les plus importantes se situent à Zurich (7.2 personnes par entreprise) et dans la région lémanique (7.0 personnes par entreprise).

4 Densité régionale pour le taux d'occupation et l'implantation

4.1 Densité d'implantation régionale

III. 4-1 Nombre d'entreprises dans les régions Total et pour 1 000 habitants en 2012



NOGA 45.1-45.3. Sans la branche des deux roues (NOGA 45.4)

Source : OFS (STATENT)

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

Explications

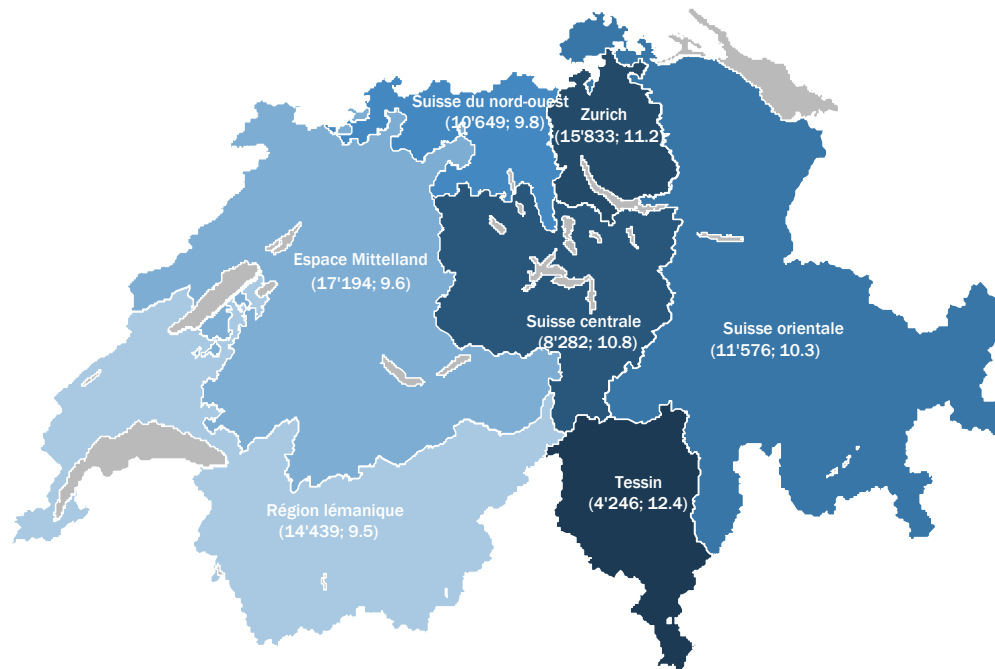
La répartition des entreprises dans les régions de Suisse est présentée au moyen de deux indicateurs différents. C'est l'Espace Mittelland qui compte le plus d'entreprises de la branche de l'automobile (3 471 entreprises en 2012), suivi par la région lémanique (2 695 entreprises) et Zurich (2 532 entreprises). Sans surprise, ce sont les deux régions les plus faiblement peuplées qui ferment la marche, à savoir le Tessin (878 entreprises) et la Suisse centrale (1 545 entreprises).

Il est toutefois plus intéressant et plus probant d'analyser le nombre d'entreprises pour 1 000 habitants. Il en résulte des différences considérables entre les sept grosses régions en matière de densité d'implantation. C'est le Tessin qui présente, et de loin, le plus grand nombre d'entreprises par habitant, avec 2.6 entreprises de la branche de l'automobile pour 1 000 habitants. Il est suivi d'assez loin par les grandes régions de Suisse orientale (2.1 entreprises pour 1 000 habitants) et de

Suisse centrale (2.0 entreprises pour 1 000 habitants). La Suisse du Nord-Ouest (1.7 entreprise pour 1 000 habitants), la région lémanique (1.8 entreprise pour 1 000 habitants) et le canton de Zurich (1.8 entreprise pour 1 000 habitants) présentent une densité d'implantation comparativement faible.

4.2 Densité régionale du taux d'occupation

III. 4-2 Nombre d'employés dans les régions Total et pour 1 000 habitants en 2012



NOGA 45.1-45.3. Sans la branche des deux roues (NOGA 45.4)
Source : OFS (STATENT)

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

Explications

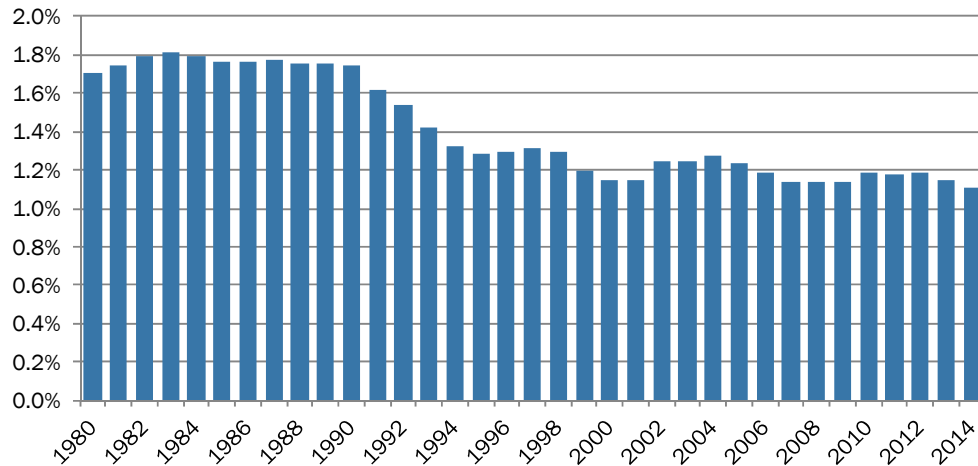
Une analyse régionale montre que c'est dans l'Espace Mittelland (17 194 employés), à Zurich (15 833) et dans la région lémanique (14 439) que l'on trouve le plus grand nombre d'employés dans la branche de l'automobile en 2012. Le canton du Tessin est à nouveau en queue de peloton avec 4 246 employés.

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 la grande région du Tessin présente la plus grande densité d'employés par rapport à la population. Ainsi, en 2012, 12.4 personnes servaient 1 000 habitants dans la région. La région lémanique (9.5 employés pour 1 000 habitants) et l'Espace Mittelland (9.6 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

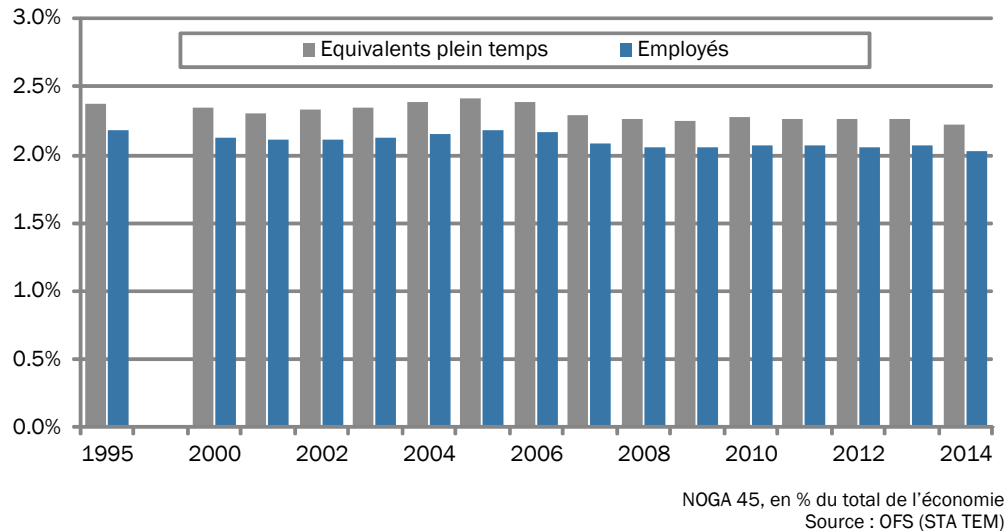
Explications

Avec une part de 1.1% bien pesés de la valeur ajoutée brute nominale 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 (1.2%) ou à la gastronomie suisse (1.1%).

Dans les années 1980, sa part se situait encore aux alentours de 1.8% 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 seulement légèrement diminué. En valeurs nominales, la branche s'est donc développée légèrement en-dessous de la moyenne de l'économie au cours des 15 dernières années. La branche automobile a affiché un taux de croissance moyen de 2.4% par an pour la création de valeur nominale contre 2.6% par an pour l'ensemble de l'économie.

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

III. 5-2 Pourcentages d'actifs dans l'économie globale



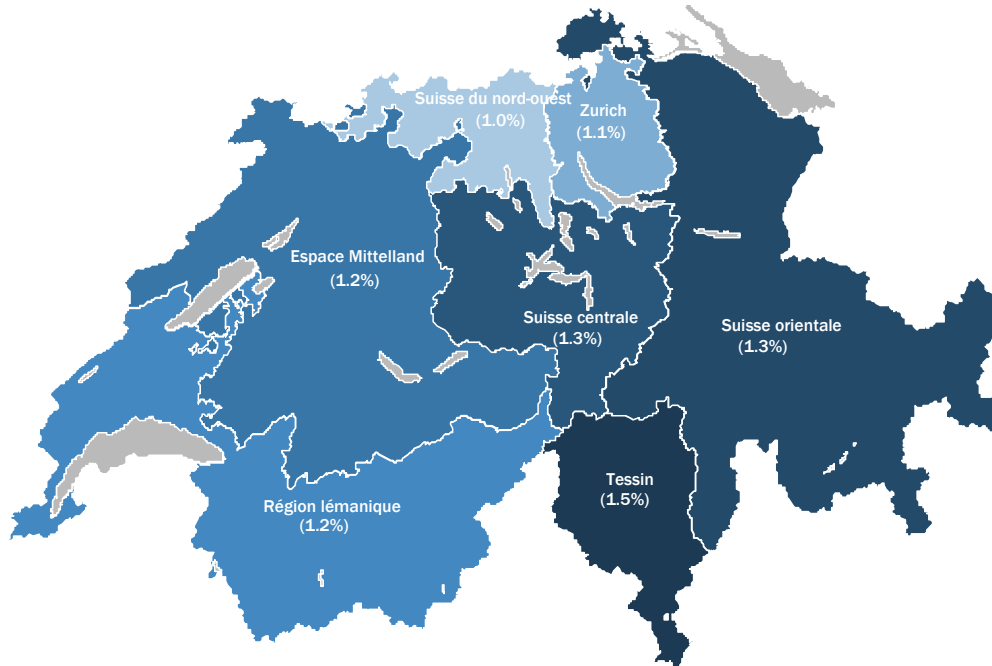
Explications

2.0% du total de tous les employés suisses travaillaient dans la branche de l'automobile en 2014 selon la statistique de l'emploi (STATEM). 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 plus ou moins constante depuis 1995, entre 2.0 et 2.2%. Ce poids est équivalent, en Suisse, à celui de la branche des technologies de l'information (2.2%) 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 1.1 « La branche suisse de l'automobile en tant qu'employeur »), la part de l'économie globale en équivalents plein temps est un peu plus élevée, à 2.2%. 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 2012



Valeur ajoutée brute nominale ; NOGA 45

Source : OFS (STATENT), SECO, BAKBASEL

Remarque : le pourcentage et le coloris appliqué à la région reposent sur la part de la valeur ajoutée brute nominale de la branche automobile par rapport à la valeur ajoutée brute de la région (valeur relative).

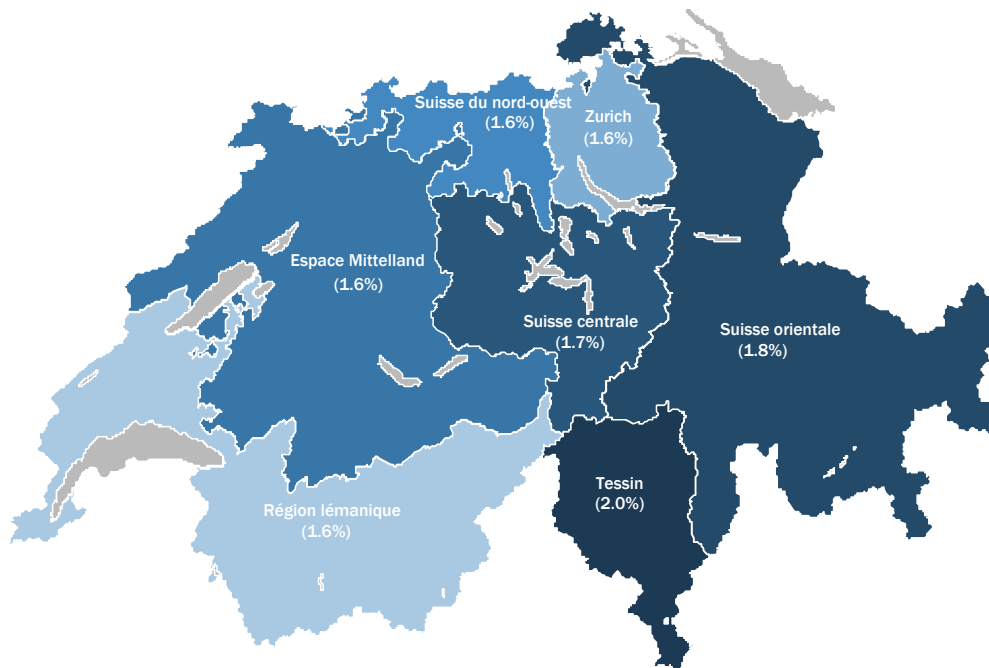
Explications

La carte ci-dessus présente l'importance de la branche de l'automobile pour l'économie régionale. Les chiffres entre parenthèses montrent le pourcentage de la valeur ajoutée nominale de la branche automobile par rapport à la valeur ajoutée totale de la région en 2012.

Les différences d'importance régionales de la branche restent dans cette fourchette selon les attentes. L'importance de ce secteur économique est supérieure à la moyenne au Tessin (1.5%). En revanche, dans la branche automobile, les pourcentages sont très faibles dans le Nord-Ouest de la Suisse (1.0%) et à Zurich (1.1%).

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 des régions en 2012



NOGA 45.1-45.3. Sans la branche des deux roues (NOGA 45.4)

Source : OFS (STATENT)

Remarque : le chiffre figurant sous la désignation de la région et la couleur de la région montrent le taux d'emploi dans la branche automobile par rapport au total régional. Taux d'occupation moyen en Suisse (sur la base de STATENT) : 1.7%.

Explications

La carte ci-dessus présente l'importance de la branche de l'automobile pour le marché régional du travail. En 2012, selon la STATENT, environ 1.6% de tous les actifs suisses travaillaient dans la branche automobile. La branche automobile bénéficie d'une représentation supérieure à la moyenne puisqu'elle représente 2.0% du taux d'occupation total. 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 Statistiques du marché du travail spécifiques à la branche

L'introduction de la statistique structurelle des entreprises (STATENT en 2011) a remplacé le recensement des entreprises effectué pour la dernière fois en 2008 qui faisait partie intégrante des anciennes éditions du portrait de la branche suisse de l'automobile. Les nombres d'employés et d'entreprises de la STATENT sont en général plus élevés étant donné que le recensement des entreprises ne prenait pas en compte les très petites unités (entre 0 et moins de 2 employés). De plus, la STATENT recense comme actif chaque personne ayant un salaire assujéti à l'AVS tandis que le recensement des entreprises ne prenait en compte ces personnes que si elles travaillaient plus de 6 heures par semaine.

Contrairement à la statistique de l'emploi (STATEM) qui repose sur un échantillonnage représentatif de 62 000 entreprises du secteur secondaire et tertiaire, la STATENT recense toutes les entreprises obligées de payer des cotisations AVS pour elles-mêmes ou leurs employés. Du fait de cette différence de méthodologie, les deux statistiques présentent un nombre d'actifs différent ce qui peut entraîner des différences au niveau des résultats. Les sources des illustrations indiquent clairement les statistiques utilisées comme base pour les données d'embauche.

6.2 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). On utilise dans l'ensemble de la publication la classification de la branche de la NOGA 2008. Les éditions précédentes de la présente publication utilisaient les résultats de la classification de la branche selon la NOGA 2002.

La principale différence entre l'ancienne version (NOGA 2002) et la nouvelle (NOGA 2008) 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 « NOGA 45 » désigne tous les domaines partiels de la branche « Commerce, entretien et réparation de véhicules automobiles ». La « NOGA 45.1 » se rapporte par exemple uniquement au sous-secteur « Commerce de véhicules automobiles ».

Tabl. 6-1 Classification de la branche selon la NOGA 2008

| | |
|------------|---|
| 45 | Commerce et réparation d'automobiles et de motocycles |
| 451 | Commerce de véhicules automobiles |
| 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) |
| 452 | Entretien et réparation de véhicules automobiles |
| 452001 | Entretien et réparation de véhicules automobiles |
| 452002 | Réparation et peinture de carrosserie |
| 453 | Commerce d'équipements automobiles |
| 4531 | Commerce de gros d'équipements automobiles |
| 4532 | Commerce de détail d'équipements automobiles |
| 454 | Commerce et réparation de motocycles |
| 4540 | Commerce et réparation de motocycles |

Source : OFS

Tabl. 6-2 Classification de la branche selon la NOGA 2002

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

Source : OFS

6.3 Délimitation spatiale

Dans cette étude, la branche automobile (garages et commerce automobile) n'a pas seulement été analysée pour l'ensemble de la Suisse mais également en fonction des différentes régions. On a pour ce faire regroupé les cantons suisses en différentes régions que voici :

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 35 ans une analyse scientifique empirique poussée à une mise en œuvre axée sur la pratique.

www.bakbasel.com