



10 % des emplois dans l'automobile : un chiffre trompeur

10 février 2009

Le secteur automobile, avec le secteur du logement, est au cœur de l'actualité et de la crise. La nécessité de venir à son secours s'impose a priori au vu d'une part présumée de 10% dans l'emploi total français. Or ce chiffre est pour le moins contestable et le mettre en exergue, au delà de son impact médiatique, pourrait induire une mauvaise perception des enjeux et des remèdes.

La fin de l'année 2008 a été marquée par une série de mauvais résultats pour les constructeurs automobiles dans le monde. Le Conseil des Constructeurs Français d'Automobiles (CCFA) estime ainsi à [15,9% la baisse annualisée des immatriculations en France](#) pour décembre 2008, avec des conséquences graves pour le chiffre d'affaires des producteurs, comme le montre la chute de [28% de celui de Renault](#) sur la même période. Le chômage technique résultant des fermetures massives d'usines des producteurs en France a nourri les inquiétudes sur l'impact de cette crise sur l'emploi.

Depuis, le chiffre d'un actif sur dix concerné, soit 2,5 millions d'emplois, est constamment évoqué dans la presse mais aussi dans les déclarations d'hommes politiques et dans le cadre des discussions entre l'Etat et les industriels portant sur les aides à apporter au secteur. Il s'agit, en l'occurrence de marquer à la fois l'ampleur des difficultés et l'urgence d'y remédier. Les emplois concernés sont évidemment les emplois directement fournis par les constructeurs mais aussi les emplois indirects. Mais qu'entend-on par emplois indirects ? Représentent-ils vraiment 2,5 million d'emplois ? Sont-ils menacés de la même manière par la crise actuelle ? Une analyse simple de ce chiffre permet de répondre à ces questions et montre qu'il est trompeur d'affirmer que 10% de l'emploi en France dépend de l'industrie automobile.

Ce chiffre de 10% est tiré d'un [rapport du Conseil Economique et Social \(CES\) de 2006](#), repris par un [rapport du Sénat](#) et conforté par le bilan disponible pour 2007 sur le [site web du CCFA](#). Il provient de la décomposition de l'emploi dans la filière, regroupé en trois catégories (tableau 1).

Tableau 1

Décomposition de l'emploi dans la filière automobile		Emplois induits (milliers)
Catégorie	Activités	
Total industrie automobile 2004	Construction, équipement, accessoires, remorques, consommations intermédiaires.	748
Total usage de l'automobile 2004	Réparation, contrôle technique, assurance, crédits automobiles, vente de carburants, auto écoles, casse, recyclage.	666
Total transports 2004	Transport routier, taxis, police, construction et entretien des routes.	1050
Emploi total induit par la filière automobile en 2004		2 469

Sources : Rapport du CES 2006 n°12

Afin d'estimer les emplois indirects réellement induits par le secteur automobile, un calcul simple consiste à appliquer aux emplois directs (par les constructeurs) un multiplicateur, d'une valeur de 2,88, obtenu à partir du tableau entrées-sorties fourni par [EUROSTAT](#), qui répertorie tous les achats de biens intermédiaires aux autres secteurs d'activité. En partant [du chiffre donné par l'UNEDIC](#) de 256 000 personnes directement employées dans le secteur automobile en 2007, on obtient ainsi un total de 737 000 emplois directs et indirects, soit environ 3% des actifs, chiffre effectivement très proche de celui retenu par le CES pour l'industrie automobile dans la première ligne du tableau.

L'erreur qui consiste à dire que le secteur automobile concerne 10% de l'emploi provient de la confusion entre les notions de *stock* et de *flux* dans cette filière, c'est-à-dire entre l'usage et la production d'automobile : On peut tout à fait utiliser des voitures sans en produire ! Ainsi, le parc automobile français, soit 36 millions de véhicules et un taux d'équipement de 600 voitures pour 1000 habitants, génère la majorité des 1,8 million d'emplois dans les lignes « usage » et « transport » du tableau : garagistes, assureurs, vente de carburants, entretien des routes, etc. La production annuelle française est de 3,6 millions de véhicules neufs et 2,5 millions d'immatriculations se rajoutent annuellement au stock, soit un taux de remplacement annuel du parc automobile d'environ 6% (sans prendre en compte la complication supplémentaire des exportations et importations). Le flux de sortie comptabilise lui les véhicules mis à la casse et recyclés, ce qui explique l'inclusion de ces emplois dans le rapport du CES.

Si l'on prend soin de distinguer entre flux et stocks dans la filière automobile, il apparaît que la crise actuelle dans le secteur automobile ne met pas en péril l'ensemble des 2,5 millions d'emplois de la filière. Les emplois menacés, ce sont les 737 000 emplois induits directement et indirectement par l'activité de production des véhicules neufs, et non les 1,8 million liées à la gestion du parc automobile.

Même dans le scénario pessimiste selon lequel l'ensemble de la production automobile française disparaîtrait à très court terme, avec un flux de véhicules neufs entièrement importé, on voit bien que le parc automobile existant demeurerait, ainsi que les divers emplois qui lui sont liés : Il faudra toujours des garagistes, des assureurs, des autos écoles, des casses, etc. Cette situation existe déjà dans tous les pays qui n'ont pas de production automobile sur leur territoire ce qui ne les empêche pas de générer des emplois à travers leur parc automobile, qui doit être assuré, entretenu, et recyclé lorsque les véhicules le composant sont en fin de vie.

On comprend ainsi à quel point laisser entendre qu'un salarié sur dix travaille pour le secteur automobile, directement ou indirectement est trompeur. La réalité est que si 10% des actifs travaillent bien dans la *filière* automobile (stocks et flux confondus), seuls 3% dépendent effectivement du *secteur* automobile et sont affectés par la crise actuelle dans ce secteur.

Il ne s'agit pas ici de minimiser le danger que représente la crise pour ces 737 000 salariés. Il s'agit de souligner à quel point les modalités d'une intervention publique ainsi que les arbitrages à effectuer doivent reposer sur une claire appréhension des enjeux, laquelle suppose de retenir le chiffre pertinent. L'enjeu n'est pas, en l'occurrence, de proposer une stimulation globale de l'économie à travers un secteur particulièrement important en termes d'emploi : d'autres secteurs pourraient être plus appropriés, comme par exemple la construction et ses 1 500 000 emplois. L'enjeu est de concevoir les mesures propres à conserver un secteur jugé stratégique, par exemple en raison des techniques et des compétences en jeu, et de conditionner l'aide à l'évolution choisie de la gamme des produits et de l'organisation de l'industrie.

Sylvain Barde