

17/02/2025

Union européenne : confusion sur les chiffres, flou sur les objectifs et vanité du dialogue stratégique

Par Bernard Jullien

[Vous êtes abonné](#)

[Offrir cet article](#)



Ursula von der Leyen, présidente de la Commission européenne et Stéphane Séjourné, vice-président exécutif pour la prospérité et la stratégie industrielle de la Commission européenne lors de la conférence de presse du 29 janvier 2025 du "Compas de la compétitivité"

Le dialogue stratégique ressemble un peu à une auberge espagnole : chacun y amène ce qu'il entend voir figurer au menu. Plus que d'une volonté de développer une vision à 360°, cet aspect fourre-tout témoigne d'une difficulté patente à clarifier les objectifs. De ce point de vue, le fait qu'un chiffre plus que contestable de 13 millions d'emplois soit asséné avec constance est significatif : tout se passe comme si on préférerait ne pas bien savoir de quoi il est question pour ne pas avoir à s'entendre sur l'objectif recherché.

Avec une grande constance, en reprenant un chiffre fétiche dont plus personne ne semble capable de dire d'où il sort, politiques, lobbyistes et journalistes soucieux d'éclairer les enjeux du dialogue stratégique de filière martèlent que l'automobile représente pour l'UE plus de 13 millions d'emplois. En faisant un peu d'archéologie, on s'aperçoit que ce chiffre que certains attribuent à la Commission européenne est tout

simplement celui que réussit à produire le lobby des constructeurs qu'est l'ACEA pour donner à leur activité une impressionnante importance (7% de l'emploi !) quitte à mélanger des choux et des carottes dans une bien curieuse soupe statistique.

La supercherie est fort ancienne et est également usuelle aux niveaux nationaux. Il n'y aurait donc pas de raison de s'en émouvoir puisque l'on peut se dire que personne n'est dupe et que, depuis le temps, tout le monde sait bien combien la ficelle est grosse et peut, de soi-même, relativiser.

A lire la presse ou à écouter les uns et les autres, rien n'est moins sûr. Au mieux, on entendra cité ce chiffre avec la précision qu'il s'agit "d'emplois directs ou indirects".

Le plus couramment, on lira qu'il s'agit là des emplois du "secteur" ou de la "filière" automobile en Europe. Certains, moins regardants, iront jusqu'à les attribuer à "l'industrie automobile".

Sans exiger la rigueur qu'on demanderait à un étudiant de première année de licence en économie, on ne peut que pointer le fait que l'on est en deçà du minimum syndical en termes d'usage des chiffres. C'est d'autant plus problématique que la clarification peut être faite en deux clics en ouvrant le site de l'ACEA et en allant y chercher le *"Pocket Guide"* qui en sa page 8 nous indique fort honnêtement comment en se promenant dans différents champs on parvient à y trouver les choux et carottes ainsi réunis dans les 13 millions.

Le chiffre exact est de 13,2 millions pour l'année 2022 et la partie industrielle y est fortement minoritaire puisque chiffrée à 3,1 millions d'emplois (23,5%) dont un tiers chez les constructeurs, un autre chez les équipementiers et le reste réparti entre les activités de carrossier et les emplois industriels plus indirects. Pour les plus de 10 millions d'emplois non industriels, ils sont dominés (5,2 millions) par ceux associés au transport routier de voyageurs et de marchandise. Suivent la distribution et les services (pour plus de 4 millions d'emplois) et la construction de routes (850.000). Sauf à faire une foi aveugle dans les déclarations des responsables de la Commission ou du lobby, il est alors difficile de considérer que le dialogue stratégique concerne ces 13 millions d'emplois : les responsables des entreprises de transport routier de marchandise ou de ramassage scolaire n'ont pas été conviés et leur sort ne dépend guère de l'issue des discussions qui s'y dérouleront.

Ce qui est important est qu'il ne s'agit pas là que d'un problème rhétorique ou de clarté statistique. Il s'agit tout simplement de savoir de quoi l'on parle et de hiérarchiser les problèmes que l'on entend traiter. De ce point de vue, il serait sans doute plus raisonnable de considérer que le cœur du problème à traiter est celui qui concerne la maîtrise du devenir de la partie industrielle. Cela ne signifie pas que la distribution et les services n'importent pas mais il faut bien avoir en tête le fait que, même si l'UE perdait tout ou partie de ses emplois chez les constructeurs ou équipementiers et/ou si ceux-ci étaient demain associés à des employeurs chinois ou américains qui auraient racheté les entreprises européennes, cela ne ferait pas disparaître les 4 millions d'emplois que l'ACEA regroupe sous l'intitulé *"usage de l'automobile"*. Ces emplois existent même dans les pays qui n'ont aucun emploi dans l'industrie.

Ainsi, en moyenne, l'emploi dans la construction automobile représente dans les 27, 1,13% de l'emploi total mais varie dans de très larges proportions entre 0,1% pour la Suisse ou la Norvège et 3,74% pour la République tchèque. Inversement, l'emploi dans le Commerce et la réparation représente 1,8% de l'emploi et la Suisse (avec 1,6%) et la République tchèque (1,8%) diffèrent assez peu de ce point de vue.

De même, la France a vu l'importance relative de ses constructeurs dans l'emploi passer entre 2008 et 2022 de 0,63% à 0,35% et leurs effectifs sont passés de 170.000 à 105.000. Dans le même temps, le Commerce et la réparation sont passés de 476.000 à 543.500 et représentent avec une grande constance 1,8% de l'emploi total.

Cela ne veut pas dire que l'on peut laisser filer l'emploi industriel en considérant que l'essentiel des effectifs n'en dépendent pas, ce qui est le cas. Cela ne veut même pas dire que la distribution et les services de l'automobile n'ont rien à faire dans les discussions du dialogue stratégique : les constructeurs et les sociétés européennes ont besoin qu'ils soient fortement mobilisés pour réussir la décarbonation. Cela veut simplement dire qu'il n'y a pas 13 millions d'emplois menacés par la crise, l'électrification ou la sinisation et que à tout confondre on rend un bien mauvais service au débat qui aurait pourtant besoin d'être clarifié : sachant que, au sein des 27, coexistent des pays qui ont des constructeurs et d'autres qui n'en ont pas, des pays qui ont des usines et d'autres qui n'en ont pas et des pays qui exportent hors de l'UE et d'autres non, il est déjà fort difficile de déterminer comment il convient de hiérarchiser les objectifs.

Si, ensuite, on entend traiter la question des ateliers de maintenance et celle de la R&D constructeurs ou fabricants de batterie sans hiérarchiser l'importance donnée à chacun des dossiers, on ne peut que fabriquer du flou et des déceptions là. Le dialogue est censé apporter des réponses aux questions clés. Encore faut-il les (short)lister et hiérarchiser et fermer l'auberge espagnole ouverte par la Commission.

De ce point de vue, l'effort fait initialement pour tenter maladroitement de développer une vision d'ensemble – "holistique" dit-on à Bruxelles – en proposant la fameuse boussole de la compétitivité est assez typique :



D'abord, une boussole est censée donner le Nord et, si l'on lit bien, celui-ci correspondrait à l'objectif de combler le déficit d'innovation tout en décarbonant sans renoncer à notre compétitivité et en réduisant nos dépendances excessives pour mieux assurer notre sécurité. C'est mieux que rien mais cela laisse tout de même planer de très problématiques ambiguïtés.

On peut par exemple pencher plutôt au Nord-Ouest de la boussole de la Commission et défendre que décarboner rapidement en s'adossant aux solutions les plus compétitives implique, pour l'Europe, de développer une coopération et une politique volontariste d'accueil des IDE chinois pour combler son déficit technologique. On ne réduit pas alors très franchement nos excessives dépendances ni ne sommes certains que la sécurité de notre approvisionnement est assurée.

On peut aussi considérer que les problèmes clés relèvent de la souveraineté et de la sécurité et considérer que c'est le cap Nord-Est qui devrait être privilégié pour structurer le dialogue stratégique et les décisions auxquelles il doit aboutir. On est alors conduit à relativiser l'objectif de "compétitivité" que **Ursula von der Leyen** et la Commission placent au faîte de l'édifice.

En effet, nous voulons décarboner la route et avons de facto considéré que la solution technologique la mieux à même de nous permettre de la faire rapidement est le véhicule électrique (VEB). La mettre en œuvre nous oblige soit à laisser l'industrie chinoise en avance sur nous prendre le lead et, probablement, la place de nos constructeurs ou équipementiers historiques soit à chercher à faire émerger une nouvelle industrie automobile qui ne pourra que partiellement se servir de celle qui lui préexistait pour combler le gap. Si l'on se place, comme nous pensons qu'il est nécessaire de le faire, dans la seconde perspective, alors il faut que nous pensions et présentions notre industrie automobile à nos partenaires comme une industrie émergente.

Les industries émergentes n'émergent que protégées par des barrières douanières, des exigences en contenus locaux et des subventions qui sont là pour que les avantages acquis par les industries qui ont déjà émergé ne viennent pas tuer dans l'œuf toutes les tentatives de faire décoller l'activité. Le Japon, la Corée, le Brésil, la Russie, la Chine ont à des degrés divers imposé à tous ce régime. Les Etats-Unis le font avec le VEB et prennent un cap qui est assez clairement celui que l'on trouve au Nord-Est sur la boussole. **Mario Draghi** penche plutôt de ce côté. Les militants de la mondialisation heureuse, hostiles aux exigences aux contenus locaux et aux droits de douane et partisans d'un "dialogue" très ouvert avec la Chine sont plutôt au Nord-Ouest.

Il ne s'agit pas de sauver 13 millions d'emplois dont au moins les trois quarts subsisteraient si nous renoncions à notre capacité à concevoir et fabriquer nos propres véhicules équipés de nos propres batteries en Europe. Il s'agit de refuser fermement ce renoncement c'est-à-dire de défendre notre souveraineté en organisant sciemment l'émergence d'une nouvelle industrie automobile.

Pour voir cette vidéo, vous devez accepter les cookies des réseaux sociaux.

Oui	Non
-----	-----

Acceptez-vous les cookies des réseaux sociaux ?

Ces cookies sont nécessaires pour visualiser les vidéos hébergées sur les services tiers comme Youtube et Vimeo, ainsi que les tweets intégrés au site

Sauvegarder