

# De la faisabilité, au moyen de tarifs douaniers, d'une automobile intégralement (ou presque) made in USA

Didier Chambovey

WTI WORKING PAPER SERIES  
WTI working paper no. 5/2025

*u*<sup>b</sup>

**De la faisabilité, au moyen de tarifs douaniers,  
d'une automobile intégralement (ou presque) *made in USA*  
Didier Chambovey<sup>1</sup>**

## Introduction

Dans sa quête effrénée de renouveau industriel et de création d'emplois bien rémunérés pour les cols bleus, Donald Trump a ébranlé l'ordre économique libéral promu par les États-Unis depuis la deuxième guerre mondiale. Peu après son entrée en fonction, il a ordonné le prélèvement de droits de douane additionnels inédits depuis les années 1930<sup>2</sup>. La rapide riposte de la Chine a aussitôt conduit à une surenchère protectionniste vertigineuse et à l'imposition réciproque de tarifs à trois chiffres.

Sous la pression des marchés financiers, le Président a dû suspendre le 9 avril l'application de nombreuses surtaxes différenciées (des tarifs dits « réciproques » de 11% à 49%) selon les pays pendant 90 jours. Pareille trêve a été convenue avec la Chine le 12 mai. Durant le sursis, les États-Unis appliqueront, en règle générale, un droit de douane additionnel de base de 10% sur toutes les importations (environ 30% sur les produits chinois 20% lié au Fentanyl + 10% de droit de douane de base<sup>3</sup>). Ce répit laissera du temps à la négociation.

En outre, un droit de douane supplémentaire de 25 % lié au fentanyl a été imposé à tous les produits en provenance du Canada et du Mexique qui ne satisfont pas aux règles d'origine de l'accord de libre-échange entre les États-Unis, le Mexique et le Canada (ci-après dénommé « non conformes à l'USMCA »).

Les mesures ont été prises sans aucun égard au droit international, particulièrement aux accords de l'OMC<sup>4</sup>. Actuellement, l'administration américaine ajuste sa politique à courte échéance. Les hypothèses posées au moment de la rédaction (4 juin 2025) peuvent donc perdre toute pertinence dans un futur plus ou moins proche.

Les incertitudes caractérisant la politique commerciale des États-Unis ont encore été aggravées par le jugement du 28 mai de la Cour de commerce international (US Court of International Trade/CIT) ordonnant l'abrogation, dans les dix jours, des tarifs susmentionnés<sup>5</sup>. Le tribunal a estimé que la loi d'urgence économique de 1977 (International Emergency Economic Powers Act/IEEPA) invoquée par le Président ne peut pas justifier l'institution de ces mesures, compétence appartenant en l'espèce au Congrès américain.

L'administration Trump a immédiatement interjeté appel devant la U.S. Court of Appeals for the Federal Circuit qui a accepté de suspendre l'application de la décision de la CIT le temps d'examiner les arguments des parties<sup>6</sup>. Si les plaignants obtiennent gain de cause (la Cour suprême pourrait avoir le dernier mot), la majeure partie des surtaxes imposées par le Président Trump seraient annulées. Dans ce cas, l'administration cherchera certainement à étayer sa politique au moyen d'autres options.

---

<sup>1</sup> Didier Chambovey, titulaire d'un doctorat en sciences économiques de l'Université de Lausanne (HEC), a exercé la fonction d'Ambassadeur de Suisse auprès de l'OMC de 2016 à 2023. Il a notamment présidé le Conseil général de l'OMC et le Comité des échanges de l'OCDE. Il est aussi membre du Conseil consultatif du World Trade Institute (WTI).

<sup>2</sup> Cf. [State of U.S. Tariffs: May 12, 2025 | The Budget Lab at Yale](#)

<sup>3</sup> Le chiffre de 30% est trompeur. Depuis le début de la guerre commerciale entre les États-Unis et la Chine en 2018, de nombreux droits de douane se sont accumulés sur les mêmes marchandises. Selon le Peterson Institute, « les droits de douane américains moyens sur les exportations chinoises s'élèvent désormais à 51,1 % et couvrent 100 % de l'ensemble des marchandises. Les droits de douane moyens de la Chine sur les exportations américaines s'élèvent à 32,6 % et couvrent 100 % de l'ensemble des marchandises. »

<sup>4</sup> Cf. [The new US tariff policy from a WTO law perspective: assessment and approach](#)

<sup>5</sup> Cf. [gov.uscourts.cit.17080.56.0.pdf](#) et [Court of International Trade strikes down Trump's tariffs](#)

<sup>6</sup> Cf. [Court Tariffs Ruling Upends Trump's Trade Strategy - The New York Times](#)

Ceci étant, une série de droits de douane additionnels sectoriels (25% sur les automobiles et leurs pièces détachées et 50% sur l'aluminium l'acier) restent en vigueur et d'autres sont en gestation (par exemple, semi-conducteurs, produits pharmaceutiques, camions et leurs pièces détachées)<sup>7</sup>. Ces mesures ne sont pas concernées par le jugement de la CIT car elles relèvent d'une autre base légale : la section 232 de la loi sur l'expansion du commerce (Trade Expansion Act).

Sur fond de conflit juridique, de résistance interne et de tensions internationales, toute prévision sur le régime qui s'appliquera dans quelques mois est hautement hasardeuse. Nous nous risquons à considérer qu'un retour au *statu quo* antérieur - où la moyenne des droits de douane américains sur les biens industriels avoisinait 2% - semble exclu. Un degré de protection plus ou moins prononcé selon les produits subsistera. Sans atténuation marquée des taux initialement annoncés, l'ensemble des partenaires commerciaux pâtiront de cet accès protectionniste. A commencer par les États-Unis où la banque centrale (Fed) et l'OCDE<sup>8</sup> prévoient une aggravation de l'inflation, un ralentissement de la croissance et une hausse du chômage.

Selon la Maison Blanche, les nouveaux tarifs inciteront les entreprises à (re)localiser leurs usines aux États-Unis et à y (ré)embaucher de nombreux travailleurs pour revitaliser des régions laissées pour compte par la mondialisation. Si la fin est indéniablement louable, la justesse du moyen fait débat. Pour mieux comprendre l'impact d'une telle politique, il est utile de se pencher sur les effets potentiels des droits de douane frappant un secteur représentatif des modes de production moderne : l'industrie automobile.

### **Un cas d'espèce : l'industrie automobile**

#### *Un régime protectionniste alambiqué*

Le 26 mars, le Président Trump a annoncé l'imposition d'une surtaxe de 25% sur les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers de même que sur certaines de leurs pièces essentielles, telles que les moteurs, les transmissions, les pièces du groupe motopropulseur et les composantes électriques<sup>9</sup>. La majoration est entrée en vigueur le 3 avril pour les véhicules finis et a grevé les pièces et composantes à partir du 3 mai. Les lignes qui suivent présentent le nouveau régime qui se signale par son extrême complexité.

- Hormis les exceptions mentionnées ci-dessous, les droits s'ajoutent à d'autres prélèvements (par exemple, les tarifs de la nation la plus favorisée/NPF). Ainsi, les États-Unis imposent actuellement un droit NPF de 2,5 % sur les voitures particulières et de 25 % sur les véhicules utilitaires légers. Avec le droit additionnel de 25%, le taux s'élèvera à 27,5% pour les véhicules de tourisme et à 50% pour les véhicules utilitaires légers originaires de pays qui n'ont pas conclu d'accords de libre-échange étendus<sup>10</sup> (comprehensive) avec les États-Unis (par exemple, les États membres de l'UE). Les droits NPF usuels pour les pièces automobiles sont relativement bas, de 0 à quelques pour cent selon le produit.
- Pour les véhicules et les pièces importés sous un accord étendu de libre-échange, le tarif total s'élèvera dans la plupart des cas à 25%.
- Lorsqu'un produit importé est soumis aux droits additionnels sur les véhicules finis ou les pièces automobiles, les tarifs additionnels sur l'acier ou l'aluminium de même que le tarif de base de 10 % ne s'appliquent pas.

---

<sup>7</sup> Pour une vue d'ensemble, cf. [Trump's trade war timeline 2.0: An up-to-date guide | PIIE](#)

<sup>8</sup> Cf. [OECD Economic Outlook, Volume 2025 Issue 1 | OECD](#)

<sup>9</sup> Cf. [Adjusting Imports of Automobiles and Automobile Parts into the United States – The White House and Fact Sheet: President Donald J. Trump Adjusts Imports of Automobiles and Automobile Parts into the United States – \]](#)

<sup>10</sup> Les États-Unis ont conclu des accords de libre-échange étendus avec 20 pays : Australie, Bahreïn, Canada, Chili, Colombie, Costa Rica, République dominicaine, El Salvador, Guatemala, Honduras, Israël, Jordanie, Corée, Mexique, Maroc, Nicaragua, Oman, Panama, Pérou, Singapour. Cf. <https://ustr.gov/trade-agreements/free-trade-agreements>

- Les véhicules finis en provenance du Canada et du Mexique qui respectent les règles d'origine de l'USMCA (ci-après dénommés « conformes à l'USMCA ») bénéficieront d'un traitement préférentiel et paieront un droit de douane maximal inférieur à 25%. En effet, le contenu étatsunien<sup>11</sup> des automobiles éligibles restera exonéré. Le ministère américain du commerce (Department of Commerce) estime que le pourcentage de contenu américain d'un véhicule conforme à l'USMCA typique est égal à 40%<sup>12</sup> de la valeur du véhicule, bien que le pourcentage réel varie considérablement d'un modèle à l'autre. En théorie, le droit de douane moyen sur les véhicules en provenance du Mexique et du Canada (environ 36%<sup>13</sup> de la valeur des importations américaines) pourrait avoisiner les 15%.
- Les véhicules et les pièces détachées non conformes à l'USMCA importés du Canada et du Mexique ne seront pas soumis au droit de douane supplémentaire de 25% lié au fentanyl.
- Les pièces importées conformes à l'USMCA seront initialement exemptées jusqu'à ce que le département du commerce mette en place un processus permettant d'appliquer le tarif exclusivement à la valeur du contenu non américain de ces pièces automobiles<sup>14</sup>.
- Le gouvernement a accordé un allègement partiel et temporaire des droits de douane pour les pièces non conformes à l'USMCA (principalement importées de l'extérieur de la zone de l'USMCA). Les constructeurs automobiles bénéficieront, pendant deux ans, de crédits sur la valeur d'une voiture assemblée aux États-Unis (3,75 % la première année et 2,5 % la seconde) qu'ils pourront faire valoir pour importer un montant égal en pièces détachées exonérées de droits supplémentaires. Ainsi, pour chaque véhicule d'une valeur de 50 000 dollars, un constructeur pourrait économiser 1 875 dollars de droits de douane la première année.
- La somme des droits de douane imposés par les administrations Biden et Trump sur les voitures électriques chinoises atteindra un niveau quasi prohibitif dépassant 100 %, étant donné que le président Biden a porté les droits de douane sur ces véhicules à 100 % en 2024<sup>15</sup>.

Les fabricants ont salué les allègements susmentionnés qui atténuent notablement (sans l'éliminer) l'impact des droits de douane sur le coût des véhicules assemblés aux États-Unis<sup>16</sup>. Les réductions ne sont évidemment octroyées qu'à condition que l'importateur soit en mesure de produire la documentation requise pour prouver la conformité de l'origine des automobiles et des pièces concernées. Ceci n'est pas une mince affaire et demande un travail administratif fastidieux et chronophage de la part des acteurs de la filière que tous ne sont pas en mesure de fournir<sup>17</sup>.

En outre, selon les termes d'un accord de principe conclu entre Washington et Londres le 8 mai, les automobiles britanniques seront exemptées des surtaxes de 25% et assujetties à un droit de douane de 10% pour un contingent de 100 000 unités<sup>18</sup>.

---

<sup>11</sup> Pièces entièrement obtenues ou substantiellement transformées aux États-Unis

<sup>12</sup> Cf. [International Trade Administration, Department of Commerce, Procedures for Submissions by Importers of Automobiles Qualifying for Preferential Tariff Treatment Under the USMCA To Determine U.S. Content](#)

<sup>13</sup> Cf. [US Imported Cars by Supplier Countries 2024](#)

<sup>14</sup> Cf. [Amendments to Adjusting Imports of Automobiles and Automobile Parts Into the United States – The White House](#) et [Fact Sheet: President Donald J. Trump Incentivizes Domestic Automobile Production – The White House](#)

<sup>15</sup> Cf. <https://www.china-briefing.com/news/us-china-tariff-rates-2025/>

<sup>16</sup> Cf. <https://www.andersoneconomicgroup.com/tariffs-economic-impact-on-auto-industry/>

<sup>17</sup> Cf. [USTR, Biennial Reports to Congress on the Operation of the United States-Mexico-Canada Agreement \(USMCA\) with Respect to Trade in Automotive Goods, pp. 17-19](#)

<sup>18</sup> Cf. [US UK EPD\\_050825\\_FINAL rev v2.pdf](#)

## Un défi de taille

Formellement, les mesures ont été prises au motif que les importations visées menaceraient la sécurité nationale en sapant la base industrielle et les chaînes d'approvisionnement des États-Unis. L'objectif affiché consiste dans l'avènement d'un marché national essentiellement approvisionné par la production domestique d'automobiles intégralement (ou presque) *made in USA*.

A l'instar d'autres secteurs, les différents stades de la production d'une automobile sont répartis dans des sites géographiquement distants afin de maximiser leurs avantages comparatifs respectifs. Les produits intermédiaires traversent les frontières à plusieurs reprises avant l'assemblage final. Les consommateurs bénéficient de ce système complexe et finement réglé qui optimise le rapport coût-qualité et étoffe l'assortiment. Le marché unique nord-américain a favorisé l'émergence de processus industriels pleinement intégrés et très efficaces : une « grande fabrique » s'étendant sur les États-Unis, le Mexique et le Canada.

En 2024, 46% des 16 millions de véhicules légers vendus aux États-Unis ont été importés, principalement en provenance du Mexique, du Japon de la Corée du Sud, du Canada et de l'Allemagne<sup>19</sup>. Leur prix à la frontière augmentera à hauteur des droits de douane perçus. Le coût des automobiles assemblées aux États-Unis s'accroîtra également en fonction de leur contenu en composantes étrangères frappées par les tarifs. Ces dernières représentent un peu plus de 50% des importations. Rappelons que les pièces détachées en provenance du Canada et du Mexique conformes aux règles d'origine du USMCA seront exemptées<sup>20</sup>.

Le rabais sur les pièces importées hors zone USMCA octroyé pour une période de deux ans allégera le fardeau (cf. supra). La première année, ce crédit revient à une exemption de droits de douane pour la production d'une voiture assemblée aux États-Unis ayant un contenu américain ou originaire du Mexique et du Canada de 85% au sens de l'USMCA<sup>21</sup>. Une étude<sup>22</sup> de la Kogod School of Business laisse entendre que seuls trois modèles de Tesla ont atteint en 2024 la barre des 85%<sup>23</sup>. Bon nombre de modèles d'autres marques sont plus ou moins loin de remplir cette exigence, ce qui signifie que leurs fabricants devront s'acquitter du tarif additionnel sur la valeur des pièces importées hors zone USMCA excédant 15% du contenu total. Sans réorganisation rapide de leur chaîne d'approvisionnement ils encourront des coûts supplémentaires.

---

<sup>19</sup> Cf. [US Import Tariffs Will Reset the Automotive Value Chain | S&P Global](#)

<sup>20</sup> La Maison Blanche estime entre 50 et 60 pour cent le contenu en composantes étrangères des automobiles assemblées aux États-Unis. En 2024, 41% de ces dernières provenaient du Mexique et 10% du Canada. Selon la Mexican Automotive Industry Association (AMIA), 8% des pièces exportées par le Mexique ne remplissent pas les conditions du USMCA et ne bénéficient pas de l'exemption. Certains producteurs canadiens seraient également confrontés à la même situation. Cela signifie qu'un peu plus de 50% des composantes importées aux États-Unis doivent s'acquitter d'un droit de douane additionnel de 25% dans le régime actuel. Cf. <https://www.whitehouse.gov/fact-sheets/2025/03/fact-sheet-president-donald-j-trump-adjusts-imports-of-automobiles-and-automobile-parts-into-the-united-states/>, [US Imports of Automotive Parts by Country 2011-2024](#) et [92% of auto parts made in Mexico comply with USMCA rules: INA - MEXICONOW](#) et <https://www.macmillanscg.com/blog/how-canadian-auto-suppliers-can-adapt-to-new-us-tariffs/>

<sup>21</sup> A son maximum, le crédit est calculé de manière à ce qu'un fabricant assemblant une voiture aux États-Unis ayant un contenu américain ou originaire du Mexique et du Canada de 85% selon les termes de l'USMCA ne paie pas de droits de douane sur la production de ce véhicule au cours de la première année. Si un constructeur assemble une voiture aux États-Unis dont 50% du contenu provient des États-Unis ou de l'USMCA et 50% d'autres fournisseurs, les droits de douane ne frapperont que 35% des pièces importées la première année et non pas la totalité. Cf. <https://www.whitehouse.gov/fact-sheets/2025/04/fact-sheet-president-donald-j-trump-incentivizes-domestic-automobile-production/>

<sup>22</sup> Cf. <https://kogod.american.edu/autoindex/2024>

<sup>23</sup> Ces chiffres peuvent être inexacts. Les données utilisées par les auteurs ne tiennent pas entièrement compte du contenu admissible provenant du Mexique. Ainsi, une automobile assemblée aux États-Unis contenant une proportion importante de pièces originaires de ce pays pourrait être plus proche de remplir l'exigence de 85% que ne l'indiquent les résultats de l'étude de la Kogod School of Business.

Il est probable que les constructeurs éviteront de répercuter sur les consommateurs l'intégralité des surcoûts pour enrayer la baisse des ventes aussi longtemps que possible. La plupart d'entre eux et leurs concessionnaires disposent de stocks qui n'ont pas été grevés par les droits de douane. Cependant, leur marge de manœuvre financière est restreinte et elles ne pourront pas absorber les surcoûts indéfiniment. General Motors, l'une des firmes les plus rentables, a réalisé l'année dernière un bénéfice net sur les ventes de 3,2%. Quoiqu'il en soit, la situation demeure très volatile dans un secteur où les prix changent mensuellement en fonction des signaux du marché.

De plus, l'essentiel des achats de voitures fait l'objet d'une négociation entre le concessionnaire et l'acquéreur. Les termes de la transaction sont largement déterminés par la disponibilité du véhicule convoité. La contraction prévisible de l'offre consécutive à la ponction douanière salera l'addition. En fait, les prix des voitures neuves et d'occasion encore épargnées par les surtaxes ont grimpé au mois d'avril. Les clients se sont rués chez les détaillants pour faire des achats préventifs et échapper à un renchérissement plus prononcé<sup>24</sup>.

Somme toute, le surcroît de dépenses supporté par le client varierait fortement et pourrait se chiffrer jusqu'à plusieurs milliers de dollars selon la marque et le modèle<sup>25</sup>. Par ailleurs, la taxation des pièces gonflera les frais d'entretien, de réparation et d'assurance que les détenteurs d'automobiles peinent déjà à assumer. Un recul des ventes semble inévitable. D'autant plus que les voitures neuves sont déjà hors de portée de nombreux Américains<sup>26</sup>. En outre, les constructeurs automobiles pourraient retirer certains modèles moins rentables, généralement plus petits et meilleur marché. La plupart de ces produits proviennent du Mexique, du Japon et de la Corée du Sud et subiront de plein fouet les droits de douane. Un appauvrissement de la gamme de voitures abordables toucherait directement les moins bien lotis.

L'année dernière, les entreprises étatsuniennes ont exporté près de 15% des véhicules qu'elles ont construits, principalement vers le Canada, l'Allemagne, la Chine et le Mexique<sup>27</sup>. Ces débouchés seraient compromis par les contre-mesures que les pays lésés par le protectionnisme de Washington pourraient adopter. La Chine et le Canada ont déjà riposté. De plus, les fournisseurs étatsuniens de pièces détachées emploient deux fois plus de travailleurs que les usines d'assemblage. Ils vendent aussi leurs produits au Mexique et au Canada où ils sont incorporés dans les automobiles exportées vers les États-Unis<sup>28</sup>. Les équipementiers réduiront leurs effectifs si les clients canadiens et mexicains cessent ou réduisent leurs activités.

Ces effets négatifs ne seront pas atténués à court terme par un essor de l'industrie étatsunienne. Il faut en effet plusieurs années pour bâtir une nouvelle usine, se procurer l'outillage, réorganiser la chaîne d'approvisionnement, etc<sup>29</sup>. Même une opération aussi simple que l'adaptation d'une usine à la fabrication d'un modèle différent peut nécessiter une cessation d'activités pendant un an ou plus.

Chaque voiture à moteur à combustion interne comporte près de 30 000 pièces, et il serait difficile de les produire pratiquement toutes aux États-Unis et certainement pas

---

<sup>24</sup> Cf. <https://www.coxautoinc.com/wp-content/uploads/2025/05/May-2025-APA-Meeting-Presentation-FINAL.pdf> et [Cox Automotive Forecast: May New-Vehicle Sales To Cool After Tariff-Fueled Surge, 16M SAAR Expected - Cox Automotive Inc.](#)

<sup>25</sup> Cf. <https://www.andersoneconomicgroup.com/tariffs-economic-impact-on-auto-industry/>, [Trump's auto tariffs will hit many companies, but Elon Musk's Tesla less so | Reuters](#), [US-Consumer-Economic-Impacts-of-US-Automotive-Trade-Policies-.pdf](#) et [Goldman Sachs Research Newsletter](#).

<sup>26</sup> Cf. [Coxautoinc : New Auto Tariffs Are Now in Place, Driving the Industry into Uncharted Territory](#)

<sup>27</sup> Cf. [Cars in United States Trade | The Observatory of Economic Complexity](#)

<sup>28</sup> Cf. [Seven Charts Showing How Canada/Mexico Tariffs Would Harm the US Auto Industry \(and American Car Buyers\) | Cato at Liberty Blog](#)

<sup>29</sup> Cf. [Trump tariffs urge U.S. auto production. Here's why that's complicated](#)

économiquement rationnel<sup>30</sup>. Les abattements tarifaires sur les composantes que les autorités ont dû concéder reflètent les très fortes contraintes auxquelles les constructeurs sont confrontés. Les constats du rapport 2023 de l'International Trade Commission sur l'impact économique des règles d'origine applicables au secteur automobile dans le cadre de l'USMCA sont très explicites :

*«La production de pièces est plus intensive en main-d'œuvre que la production de véhicules ; par conséquent, le transfert des achats de pièces vers les États-Unis (et le Canada) augmente davantage le coût des pièces individuelles sur une base de pourcentage que le transfert de l'assemblage du véhicule n'augmente le coût global du véhicule...*

*...De petites augmentations des prix des pièces individuelles multipliées par des centaines de milliers ou des millions de véhicules peuvent augmenter les coûts de manière significative. Les fabricants s'appuient sur une chaîne d'approvisionnement complexe comprenant des milliers d'intrants provenant de centaines de fournisseurs pour chaque véhicule. Le coût des composants pour les fabricants américains de véhicules représentait 77 % (245 milliards de dollars) de la valeur des livraisons de véhicules automobiles américains en 2021.»<sup>31</sup>*

Il n'est dès lors pas surprenant que près de 60% des pièces automobiles importées aux États-Unis provenaient en 2024 du Mexique (41%), de la Chine (9%), de la Thaïlande (3%), du Vietnam (2%) et de l'Inde (2%), des pays à bas coûts de main-d'œuvre<sup>32</sup>. Lorsque les chaînes de production internationales sont établies de longue date et exactement adaptées aux besoins de la production, les prélèvements à la frontière engendrent des dérangements onéreux. Dans ces circonstances, il serait logique que les assouplissements octroyés soient pérennisés. Au surplus, le recrutement et la formation d'une main d'œuvre qualifiée ne va pas de soi. Le secteur automobile américain éprouve de réelles difficultés à trouver suffisamment d'employés compétents et motivés<sup>33</sup>.

Enfin, étant donnée l'imprévisibilité ambiante, les entreprises hésiteront à engager des investissements lourds et pluriannuels. La description des défis auxquels l'industrie est confrontée par Paul Waatti, « director of industry analysis » chez AutoPacific est aussi saisissante que pertinente :

*« L'incertitude entourant les tarifs douaniers oblige les constructeurs automobiles à réagir en catastrophe. Dans une industrie qui se nourrit de stabilité et de longs délais, les changements de politique bouleversent à la fois la planification de la production à court terme et la stratégie d'investissement à long terme, entraînant une hausse des coûts, une réduction des marges et une déstabilisation des chaînes d'approvisionnement mondiales »<sup>34</sup>*

Soulignons encore que l'automatisation s'est installée de longue date dans le monde de l'automobile et qu'elle s'intensifiera avec les progrès de l'intelligence artificielle et de la robotique. Le changement technologique a joué un rôle plus important que la concurrence des importations dans la diminution du travail manufacturier intervenue au cours des

---

<sup>30</sup> Cf. <https://www.csis.org/analysis/are-us-auto-tariffs-punishing-domestic-investment>

<sup>31</sup> Cf. [USMCA Automotive Rules of Origin: Economic Impact and Operation, 2023 Report, United States International Trade Commission](#), p. 71

<sup>32</sup> Cf. <https://automotiveaftermarket.org/automotive-parts-imports-country/>

<sup>33</sup> Cf. [Automation Adoption Implications on Workforce | Center for Automotive Research](#) et [Battery Industry Workforce Needs in North America | Center for Automotive Research](#)

<sup>34</sup> Cf. <https://www.newsweek.com/automakers-change-production-sales-plans-based-trump-tariffs-2066875>

dernières décennies<sup>35</sup>. Le rapatriement espéré de la production ne changera pas la tendance de fond et le retour à un niveau d'emploi comparable à celui des années 1990 est illusoire.

Dans la durée, il est possible que les mesures protectionnistes conduisent à une augmentation de la production d'automobiles aux États-Unis. L'industrie automobile mondiale a réagi de diverses manières pour mitiger l'impact des droits de douane imposés par le Président Trump. Certains producteurs envisagent d'étendre leurs activités aux États-Unis ou d'y déplacer la production de certains modèles<sup>36</sup>. Des firmes comme Volkswagen, Hyundai et Honda ont entre autres annoncé qu'elles entendaient procéder à des investissements significatifs aux États-Unis<sup>37</sup>.

Pareil ajustement structurel répondrait à une contrainte politique plutôt qu'à la rationalité économique et l'on peut craindre les consommateurs essaieraient un rapport coût-qualité inférieur pour éponger les surcoûts qui en découleraient. En outre, il est plausible que les fabricants nationaux profitent du bouclier tarifaire pour pratiquer des prix plus élevés que dans un régime mieux exposé à la compétition étrangère. Ils ne s'en sont pas privés après que le Président Johnson a imposé des surtaxes sur les véhicules utilitaires légers en 1963<sup>38</sup>.

En définitive, il apparaît que la fabrication d'une automobile entièrement (ou presque) aux États-Unis ne peut se réaliser qu'au prix d'efforts longs et coûteux. Les flexibilités déjà accordées à la demande des constructeurs rappellent clairement la réalité du terrain et suggèrent que le projet ne pourra pas être mené à bien comme prévu. Mais jusqu'où faut-il aller ? Il appartient aux parties prenantes de peser le pour et le contre d'une politique résolument mercantiliste et de déterminer si les gains sociétaux escomptés l'emportent sur les coûts.

Si, à l'issue des pourparlers internationaux actuellement en cours, le droit de douane de base frappant les automobiles et leurs composantes s'approchait de 10% plutôt que de 25%, l'effet des surtaxes serait notablement atténué et rendu plus sensible aux variations des taux de change qui dépendent de la confiance placée par les marchés financiers dans le dollar en tant que monnaie de réserve mondiale.

### **Enseignements généraux**

Le jeu en vaut-il la chandelle ? Cette question se pose évidemment pour tous les secteurs où l'administration Trump souhaite substituer la production locale aux importations. La leçon que l'on peut tirer de l'industrie automobile conserve une grande partie de sa pertinence à l'échelle macroéconomique.

La protection du marché se traduit généralement par une réduction de la compétitivité des firmes nationales, *a fortiori* si pléthore d'intrants et biens d'équipement sont taxés à la frontière. Ces produits constituent plus de la moitié des importations américaines et il est virtuellement impossible d'en relocaliser toute la production à des conditions concurrentielles. Les exportateurs étatsuniens, dont beaucoup fabriquent des biens de haute technologie (par exemple avions civils, turbines à gaz et produits chimiques spécialisés), en souffriront particulièrement, d'autant plus s'ils sont confrontés à des rétorsions commerciales<sup>39</sup>.

---

<sup>35</sup> Cf. [Automation Adoption Implications on Workforce | Center for Automotive Research](#) et [Battery Industry Workforce Needs in North America | Center for Automotive Research](#)

<sup>36</sup> [Which companies are looking at US expansion to lessen tariff fallout? | Reuters](#)

<sup>37</sup> Cf. <https://www.theguardian.com/business/2025/may/30/volkswagen-to-make-massive-investment-in-us-to-avoid-tariffs>, <https://www.jalopnik.com/1873377/hyundai-latest-automaker-raising-prices-trump-tariffs/>

<sup>38</sup> Cf. [CNN : Chickens. Pickup trucks. Trade war?](#)

<sup>39</sup> Cf. <https://taxfoundation.org/blog/trump-tariffs-prices-long-term-effects/>

Par exemple les surtaxes de 50% sur l'acier et l'aluminium, si elles perdurent, pourraient s'avérer préjudiciables aux clients des aciéries et des fonderies d'aluminium qui devront s'approvisionner auprès de fournisseurs plus chers. Il existe une riche littérature économique montrant que les droits de douane sur les intrants primaires réduisent durablement le nombre total d'emplois des industries en aval<sup>40</sup>.

En outre, les droits de douane provoqueront une hausse des prix affectant les consommateurs. Il faut aussi s'attendre à une baisse du PIB et à des pertes d'emplois avant que de nouvelles usines soient bâties.

Les gains d'embauche potentiels à plus long terme restent limités en raison de l'automatisation ubiquitaire. Les nouvelles fabriques requerront moins de personnel doté de compétences plus pointues. Avec un taux de chômage historiquement bas, il est possible que des emplois ouverts dans l'industrie ne soient pas pourvus en raison de leur moindre attrait : salaires inférieurs à la moyenne du secteur privé, moindre flexibilité et plus grandes pénibilité et dangerosité<sup>41</sup>. Selon les données du Bureau of Labor Statistics, près d'un demi-million d'emplois manufacturiers sont actuellement vacants<sup>42</sup>. Au surplus, les compétences des Américains ne sont guère adaptées à l'industrie moderne. Surmonter ces difficultés passe par une amélioration des qualifications et des rémunérations, deux défis de taille.

Conscient de ces problèmes, le Président Trump a promulgué le 23 avril un décret visant à soutenir plus d'un million de places d'apprentissage<sup>43</sup>. Ce n'est pas la première fois que les États-Unis s'intéressent à la formation duale et de nombreuses initiatives se sont déjà essouffées. A supposer que la plus récente soit menée avec la détermination et les moyens requis, elle ne produira des fruits tangibles que dans plusieurs années. Quant aux rémunérations, elles dépendront étroitement de la productivité du travail fourni. Comment les employeurs pourraient-ils à la fois rétribuer généreusement l'«insertion de petites vis» dans des smartphones et pratiquer des prix abordables pour l'Américain moyen afin d'éviter un effondrement des ventes ? La relocalisation des étapes de production à forte intensité de main-d'œuvre confine à une tâche sisyphéenne.

L'économie américaine a considérablement changé au cours des cinquante dernières années. Aujourd'hui, les services y représentent 84% des emplois du secteur privé alors que l'industrie n'occupe que moins de 10% des travailleurs. Ce sont ces derniers, une petite minorité, qui bénéficieront de la protection dont le coût sera assumé par les employés du secteur des services, soit l'écrasante majorité. La désindustrialisation procède d'une évolution plus large observée dans toutes les économies avancées, à mesure qu'un pays devient plus prospère et progresse technologiquement. Aux États-Unis, l'emploi manufacturier a commencé à stagner au milieu des années 1960 lorsque le pays était peu exposé à la concurrence internationale et la Chine loin de devenir le principal atelier du monde. Les droits de douane pourraient faiblement augmenter le poids de l'embauche dans l'industrie sans pour autant inverser le cours des choses<sup>44</sup>.

En 2024, le surplus commercial que les États-Unis enregistrent dans le domaine des services a compensé 25% du déficit des marchandises<sup>45</sup>. La même année, les exportations

---

<sup>40</sup> Cf. Alessandro Barattieri and Matteo Cacciato, "Self-Harming Trade Policy? Protectionism and Production Networks", *American Economic Journal: Macroeconomics*. Vol. 15, No2, April 2023, pp. 97–128 et Lydia Cox, "The Long-Term Impact of Steel Tariffs on U.S. Manufacturing", University of Wisconsin-Madison February 19, 2025

<sup>41</sup> Cf. [https://www.wita.org/blogs/gen-z-manufacturing/et\\_Can,\\_or\\_should,\\_the\\_US\\_bring\\_the\\_factory\\_jobs\\_back?\\_CIBC\\_Capital\\_Markets](https://www.wita.org/blogs/gen-z-manufacturing/et_Can,_or_should,_the_US_bring_the_factory_jobs_back?_CIBC_Capital_Markets),

<sup>42</sup> Cf. [Bureau of Labor Statistics](#)

<sup>43</sup> Cf. [Preparing Americans for High-Paying Skilled Trade Jobs of the Future – The White House](#)

<sup>44</sup> Cf. [paulkrugman.substack.com/p/deindustrialization-causes-and-consequences?](http://paulkrugman.substack.com/p/deindustrialization-causes-and-consequences?)

<sup>45</sup> Cf. [U.S. International Trade in Goods and Services, December and Annual 2024 | U.S. Bureau of Economic Analysis \(BEA\)](#)

de services - où les États-Unis disposent souvent d'un avantage comparatif (technologies de l'information, services numériques, finance et éducation) - ont atteint un niveau record<sup>46</sup>. Cette dynamique profitable s'accroîtra avec les transformations technologiques en cours. Malgré cela, l'administration Trump manifeste une propension infondée à occulter le surplus des services<sup>47</sup> pour mieux dramatiser le déficit du commerce des marchandises. Pourtant, les échanges internationaux de services génèrent des places de travail bien réelles et des revenus consistants. Aux États-Unis, il est très probable que la plupart des futures créations d'emplois et la croissance des exportations à haute valeur ajoutée interviennent dans le domaine des services.

L'imposition massive et indiscriminée de surtaxes douanières est intenable sur la durée. Si un retour au statu quo antérieur semble exclu à ce stade, il est vraisemblable qu'une désescalade partielle interviendra sous la pression du mécontentement populaire et des milieux économiques ou dans le contexte d'accords négociés avec les partenaires commerciaux.

Lors de l'entrée en fonction du Président Trump, l'économie américaine affichait une très bonne tenue. Le taux de chômage avoisinait les 4%, l'inflation excédait légèrement l'objectif de 2 % fixé par la Fed, la croissance et les gains de productivité étaient solides et le PIB par tête d'habitant supérieur à celui de la plupart des nations avancées. La mondialisation et les mutations technologiques ont donc enrichi les États-Unis mais le bien-être économique des ménages connaît de fortes variations au sein du pays<sup>48</sup>.

### **Des mesures d'accompagnement indispensables**

Si les gains de productivité constituent la cause majeure de la désindustrialisation<sup>49</sup>, la concurrence internationale, notamment le choc chinois<sup>50</sup>, y a aussi contribué. L'impact est souvent concentré géographiquement<sup>51</sup>. Bien des personnes mises à pied sont incapables d'occuper les emplois qualifiés fraîchement créés et se résignent à accepter des gagnepains mal payés. En théorie, les gains du commerce auraient pu être distribués plus équitablement. Cependant, il n'y a pas, aux États-Unis, de consensus pour ce faire et les nouvelles précarités ont engendré des frustrations légitimes.

Les mécanismes de prise en charge des chômeurs américains sont insuffisants pour amortir les chocs économiques. Face aux mutations industrielles, de nombreux pays de l'OCDE consacrent des ressources importantes aux programmes de transition de la main-d'œuvre. Comme le montre le graphique ci-dessous, les États-Unis sont distinctement à la traîne. Il est vrai que le gouvernement américain a mis en place une aide à l'ajustement commercial pour les travailleurs (Trade Adjustment Assistance for Workers Program - TAA) dès les années 1960<sup>52</sup>. Cet instrument englobe des programmes de reconversion et de recherche d'emplois mais les résultats sont restés en deçà des attentes, notamment en raison du

---

<sup>46</sup> Cf. [What Drives the U.S. Services Trade Surplus? Growth in Digitally-Enabled Services Exports | CEA | The White House](#).

<sup>47</sup> Cf. Lighthizer, Robert (2023), *No Trade Is Free: Changing Course, Taking on China, and Helping America's Workers*, Broadside Books.

<sup>48</sup> Selon le [Report on the Economic Well-Being of U.S. Households in 2023 - May 2024: 27-34](#), portant sur la situation financière des adultes américains et de leur famille, «17% des adultes ont déclaré ne pas avoir payé l'intégralité de leurs factures au cours du mois précédant l'enquête.»...« Sept pour cent des adultes ont déclaré que les membres de leur foyer n'avaient parfois ou souvent pas assez à manger au cours du mois précédent.»...«Vingt-sept pour cent des adultes se sont privés d'une forme quelconque de soins médicaux en 2023 parce qu'ils n'en avaient pas les moyens.»

<sup>49</sup> Cf. <https://www.csis.org/analysis/do-not-blame-trade-decline-manufacturing-jobs>, <https://eig.org/wp-content/uploads/2024/07/TAWP-Handley.pdf> et <https://taxfoundation.org/blog/us-manufacturing-employment-tariffs/>

<sup>50</sup> Cf. Autor, D., Dorn, D., and Hanson, G. (2013), 'The China Syndrome: Local Labor Market Effects of Import Competition in the United States', *American Economic Review*, 103(6): 2121-2168.

<sup>51</sup> Cf. <https://www.wita.org/atp-research/china-trade-shock/>

<sup>52</sup> Cf. <https://www.wita.org/blogs/trials-tribulations-of-trade/>

manque de moyens. Une étude<sup>53</sup> a montré que la capacité du TAA à répondre aux chocs commerciaux a nettement diminué depuis les années 1990, c'est-à-dire pendant la phase d'hyperglobalisation. Les régions où le TAA s'est révélé moins réactif étaient plus susceptibles de voter pour Donald Trump et donc de soutenir un programme protectionniste. Le TAA a expiré en 2022 et une nouvelle réflexion s'impose.

Dans la logique du Président Trump, le protectionnisme tient lieu de filet de protection sociale. La responsabilité des maux dont souffre la société américaine est ainsi rejetée sur l'étranger, coupable de concurrence déloyale dès qu'il entretient un excédent commercial avec les États-Unis. Cette politique repose sur un diagnostic discutable et heurte l'intérêt général. Dès lors, que faire pour les communautés américaines désseparées face au processus d'ajustement économique si les amortisseurs sociaux répandus au sein de l'Union européenne et au Canada ne sont pas disponibles ? Faute de solution adéquate à l'échelon national, des programmes de soutien et de reconversion axés sur les aires géographiques les plus touchées procureraient un secours bienvenu<sup>54</sup>.

Une solution complémentaire consisterait dans l'application d'une politique industrielle ciblée sur les communautés et les régions désavantagées. L'instrumentaire varié et adapté aux circonstances ménagerait, dans la mesure du possible, les partenaires étrangers afin de prévenir les conflits commerciaux. Il serait par exemple justifié de soutenir et/ou de protéger des secteurs pour lesquels il existe un réel problème de sécurité nationale en raison d'une concentration géographique excessive de la production. C'est le cas des semi-conducteurs en Asie de l'Est.

Finalement, une réforme des règles de l'OMC est nécessaire en vue de minimiser les effets préjudiciables des politiques industrielles tout en cernant les situations et les conditions dans lesquelles une intervention étatique serait autorisée<sup>55</sup>. Il y aurait aussi lieu de revoir les règles concernant les mesures tarifaires correctives autorisées par l'OMC (y compris les droits compensatoires ou antidumping) pour les adapter à un environnement où des systèmes économiques différents cohabitent.

Une initiative de cette envergure ne peut réussir que si les principaux protagonistes sont prêts à coopérer de manière sérieuse. Le succès de l'entreprise dépendrait, entre autres, des mesures concrètes prises par la Chine pour discipliner les aides d'État et stimuler efficacement la consommation intérieure afin d'absorber les excédents de production. La question suscite d'intenses discussions et sort du cadre de cet article. Nous nous bornerons à relever qu'il n'est pas nécessaire de livrer une guerre commerciale tous azimuts pour mener une politique industrielle fonctionnelle.

Didier Chambovey, 4 juin 2025

---

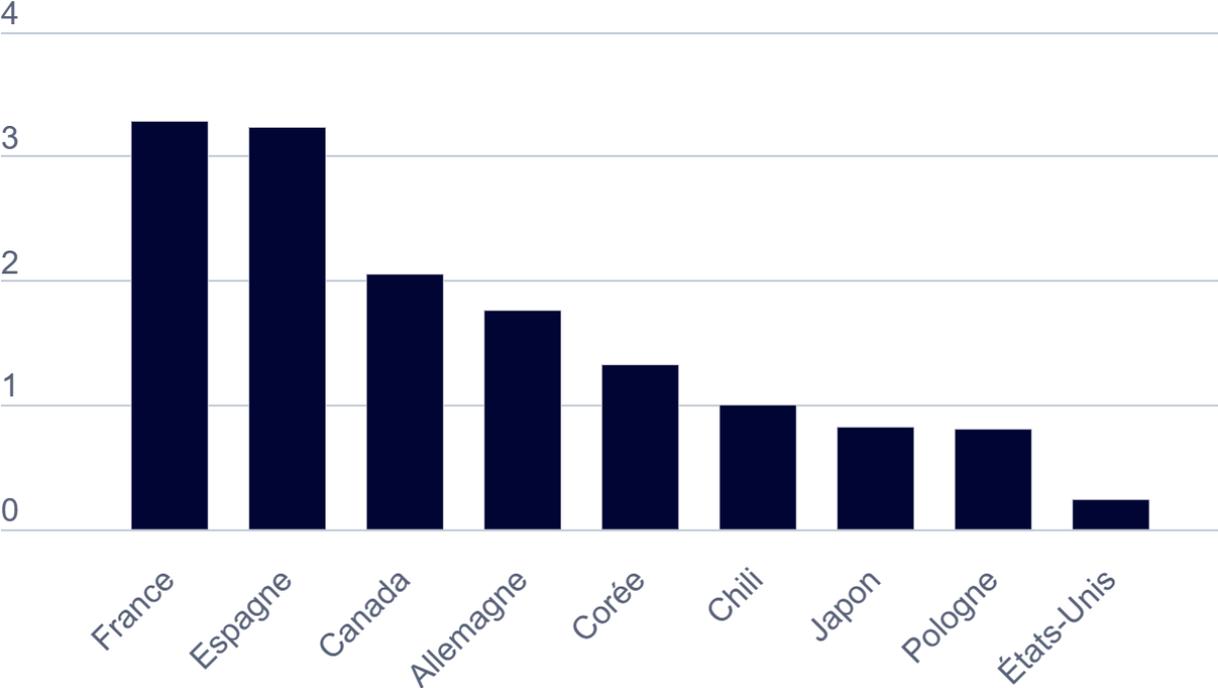
<sup>53</sup> Cf. Kim, Sung Eun and Krzysztof Pelc. 2020. "How Responsive is Trade Adjustment Assistance?" *Political Science Research and Methods*

<sup>54</sup> Cf. <https://www.wita.org/atp-research/china-trade-shock/>

<sup>55</sup> Cf. Didier Chambovey, *L'Organisation mondiale du commerce (OMC) face aux tensions géostratégiques et à la recrudescence des politiques industrielles*, World Trade Institute (WTI), Working papers, 2024.

# Dépenses publiques consacrées aux marchés du travail

Total, % du PIB, 2021



Source : OCDE