

Ambassade de France au Canada
Service économique régional d'Ottawa

Canada : Un secteur automobile mis à rude épreuve par son partenaire historique américain

Intégrée à l'espace nord-américain depuis le Pacte automobile signé en 1965 par L. Pearson et L. Johnson, l'industrie automobile canadienne, bien qu'en perte de vitesse depuis le début des années 2000 au profit du Mexique, constitue l'une des filières emblématiques du pays, notamment dans le sud de l'Ontario. L'annonce américaine de droits de douane sur les voitures canadiennes, dont plus de 90% sont destinées au marché américain, constitue donc un choc considérable pour le secteur, même si l'exemption promise le 6 mars devrait pour le moment en atténuer la portée. Le gouvernement fédéral est toutefois dès à présent mobilisé pour protéger son industrie et ses emplois.

Bien qu'en perte de vitesse depuis une vingtaine d'années, la filière automobile constitue un secteur clé de l'industrie canadienne en général, et de celle de l'Ontario en particulier

Bien qu'en perte de vitesse depuis le début des années 2000, l'industrie automobile canadienne constitue historiquement l'une des industries phares de l'économie canadienne. Représentant une quinzaine de milliards de dollars canadiens du PIB en 2023, contre une vingtaine au début des années 2000, la filière industrielle automobile canadienne représente environ 125 000 emplois directs (fabrication de pièces et véhicules automobiles) et jusqu'à 500 000 emplois en intégrant les emplois indirects. La production de véhicules est estimée à 1,5 million de véhicules (2023), correspondant à près de 12% des véhicules automobiles fabriqués en Amérique du Nord (16 millions sur le sous-continent). La part de marché de la filière automobile canadienne est tendanciuellement en baisse depuis son sommet atteint en 2005 (22% du marché régional), au bénéfice de la production mexicaine (30%), dont la production de véhicules automobiles a dépassé celle canadienne depuis 2008. La tendance est similaire s'agissant des pièces automobiles où, en 2024, 13% des importations de pièces par les États-Unis seraient canadiennes, alors que 41% proviendraient du Mexique.

Cette industrie est le 2nd poste d'exportation en valeur du Canada, avec une chaîne de valeur nord-américaine intégrée depuis plusieurs décennies. Toutes destinations confondues, les exportations de voitures et camions légers ont atteint près de 59 Mds CAD en 2024, soit 8% des exportations canadiennes (StatCan), auxquelles peuvent être ajoutées les pièces automobiles (29 Mds CAD) et autres véhicules (6 Mds CAD) qui constituent l'ensemble de la filière automobile du pays. Près de neuf véhicules sur dix produits au Canada vont vers les États-Unis selon la *Canadian Vehicle Manufacturer's Association (CVMA)*, sachant qu'un nombre substantiel des véhicules assemblés au Canada enregistre un contenu américain proche ou supérieur à 50% : plus de la moitié des pièces et composants des véhicules construits au Canada proviennent des États-Unis selon la CVMA. Cette intégration, initiée dès 1965 par la signature du Pacte automobile entre le Canada et les États-Unis, a été amplifiée par l'accord commercial régional (USMCA) qui a renforcé l'obligation de contenu régional (de 62,5% dans l'ALENA à 75%). Ce traité, qui offre une franchise de droits aux pièces et véhicules, a ainsi stimulé les investissements de part et d'autre de la frontière américaine, de façon mutuellement bénéfique : les relations commerciales bilatérales dans cette filière sont proches de l'équilibre, avec même un déficit commercial canadien en 2024 (-3 Mds CAD).

La filière automobile canadienne est concentrée en Ontario. Selon Invest Ontario, la province ontarienne est le 2^{ème} producteur automobile d'Amérique du Nord après le Michigan, avec environ 1,2 million de véhicules assemblés (2022). Elle représente environ 30% des exportations de biens de l'Ontario vers les États-Unis, et près de 85% des exportations du secteur vers les États-Unis. La filière ontarienne, qui représente près de 15% de l'industrie de la province, compte 5 fabricants d'équipements d'origine (Ford, General Motors, Stellantis, Honda et Toyota), avec une chaîne d'approvisionnement de plus de 700 fournisseurs de pièces et de 500 fabricants d'outils, de matrices et de moulages.

La mise en place de droits de douane américains constitue un coup dur pour la filière, même si son impact précis reste à évaluer

L'annonce du Président Donald Trump d'imposer des droits de douane de 25% sur les voitures importées du Canada à compter du 3 avril constitue un coup dur pour la filière, même si son impact précis reste à évaluer. Ces droits, confirmés lors de la conférence de presse du 2 avril 2025, s'ajoutent en effet aux autres mesures tarifaires affectant déjà la filière, en particulier les 25% appliqués depuis le 12 mars à l'aluminium et l'acier (utilisés comme intrants) et ceux de même montant qui devraient s'appliquer à certaines pièces automobiles à partir du 3 mai 2025 (*cf infra*). La portée précise de ces mesures reste toutefois à évaluer. En effet, selon le compromis trouvé le 6 mars dernier, les droits de douane sont de 25% sur le contenu non-américain d'un véhicule assemblé au Canada et conforme à l'USMCA (et de 25% sur l'ensemble du

véhicule assemblé au Canada non conforme à l'USMCA). Or, on estime que plus de 90% des voitures produites au Canada et exportées aux Etats-Unis se trouvent dans la situation de conformité à l'USMCA, avec une part moyenne de contenu américain d'environ 50%, conduisant à estimer le taux effectif moyen de droit douanes sur ces véhicules autour de 12%. L'impact sur les prix ne fait toutefois guère de doute et pourrait déstabiliser le marché ; ces droits seront en effet inflationnistes pour le consommateur, tant sur le marché du neuf que, par effet report d'une partie de la demande, sur celui des véhicules d'occasion. Jim Farley, PDG de Ford, anticipe ainsi une augmentation des prix des véhicules neufs de 5 000 à 10 000 USD et une limitation du nombre de modèles et de caractéristiques disponibles, avec un risque de réduction des ventes de véhicules et de la production sur le marché nord-américain pris dans son ensemble.

Des premières annonces ont d'ailleurs confirmé les craintes. Dès l'officialisation des tarifs, le constructeur automobile Stellantis a annoncé d'une part la fermeture pour une durée de deux semaines à compter du 7 avril de son usine de Windsor et, d'autre part, la suspension temporaire des travaux de réoutillage de son usine de Brampton pour une durée de huit semaines. Dans le 1^{er} cas, environ 3 200 employés seraient touchés sur les 3 600 de l'usine. Avec, en cas de prorogation de cette suspension, une onde de choc qui se propagerait aux dizaines d'entreprises en Ontario et au Michigan qui approvisionnent cette usine d'assemblage selon Flavio Volpe, Président de l'*Automotive Parts Manufacturers' Association* (APMA). Dans le 2nd cas, alors que l'usine était engagée dans un processus de transformation de son outil de production, notamment vers la production de véhicules électriques, la mise à l'arrêt, qui s'est traduite par la suspension de 400 électriciens, mécaniciens de chantier et autres travailleurs, retardera la livraison des nouvelles lignes de production.

Le gouvernement fédéral s'est immédiatement mobilisé pour protéger la filière, tant à travers des mesures ciblées de rétorsion tarifaire que par un accompagnement financier dédié

En rétorsion aux annonces américaines, le Premier ministre M. Carney a annoncé le 3 avril des droits de douane de 25% sur tous les véhicules importés des Etats-Unis qui ne sont pas conformes à l'USMCA, ainsi que sur le contenu non canadien et non mexicain des véhicules conformes à l'USMCA en provenance des Etats-Unis. Les contre-tarifs ne concerneront pas les pièces automobiles, ni le contenu en provenance du Mexique. Les montants recouvrés, estimés à 8 Mds CAD, iront directement aux travailleurs et entreprises touchés par les droits de douane, sans que la mise en œuvre de cette mesure soit davantage déclinée à ce stade. Cette mesure, proportionnée, a été saluée par la plupart des responsables politiques, dont le Premier de l'Ontario D. Ford, ainsi que par les représentants de la filière. Les autorités sont également mobilisées pour essayer d'infléchir le régime applicable aux pièces automobiles. Celles-ci bénéficient jusqu'à présent d'un traitement spécifique : les pièces non-conformes à l'USMCA se verront soumis à 25% de droits de douane à partir du 3 mai (au plus tard), alors que celles conformes sont pour l'instant exemptées, conformément au (4) de la proclamation du 26 mars 2025, le temps pour les services compétents d'établir un processus pour appliquer des droits de douane sur le contenu non américain de ces pièces. Cette exemption pourrait toutefois ne pas être révoquée selon certains analystes, compte tenu de la complexité des chaînes d'approvisionnement nord-américaines.

En pleine campagne électorale, d'autres mesures de soutien à la filière ont d'ores et déjà été annoncées. Au-delà de son poids économique, la filière, majoritairement située dans le Grand Toronto (GTA) qui décide habituellement du résultat des scrutins fédéraux, est névralgique sur le plan politique ; aussi les principaux candidats se sont-ils immédiatement mobilisés pour défendre le secteur. Le chef du parti Libéral a ainsi proposé de mettre 2 Mds CAD dans un « fonds de réponse stratégique » destiné aux entreprises du secteur soucieuses d'augmenter leur productivité, en plus de favoriser les chaînes d'approvisionnement et les métaux canadiens dans les usines du pays. De leur côté, les chefs du parti Conservateur comme du NPD ont promis une suppression de la TPS (taxe fédérale sur la consommation) sur la vente de véhicules neufs et fabriqués [assemblés] au Canada. Enfin, la province de l'Ontario, menée par son Premier ministre récemment réélu, Doug Ford, a annoncé des mesures de trésorerie, repoussant de six mois l'obligation de paiement d'une dizaine de taxes exigibles début avril (estimées à environ 9 Mds CAD) et offrant un rabais (2 Mds CAD) pour certains employeurs ayant obtenu des résultats en sécurité au travail.