

International

GUERRE COMMERCIALE : L'EUROPE DOIT DÉFENDRE SA SOUVERAINETÉ INDUSTRIELLE

Louis-Samuel Pilcer

04/06/2025

Le 23 mai 2025, Donald Trump annonçait son intention d'imposer des droits de douane de 50% sur les importations européennes à compter du 1^{er} juin, relançant ainsi les tensions commerciales transatlantiques. Reportée au 9 juillet, cette annonce révèle les contours d'une véritable guerre commerciale. Dans cette note, Louis-Samuel Pilcer¹ analyse les conséquences de cette offensive sur l'Union européenne et la France, tout en plaidant pour une désaméricanisation de leur économie et une reconquête de leur souveraineté.

Hier, apôtres du libre-échange et du multilatéralisme, les États-Unis sont devenus les champions d'un protectionnisme assumé. Washington a engagé depuis le 2 avril 2025 une véritable guerre commerciale qui bouscule les dogmes néolibéraux qui ont inspiré les politiques commerciales américaines pendant des décennies.

L'Union européenne, longtemps attachée à la coopération et à l'ouverture, se retrouve secouée par ce changement d'époque. Face aux offensives tarifaires américaines et aux tensions croissantes avec la Chine, un constat s'impose : la France et l'Union européenne ne peuvent plus se permettre d'être naïves. L'Union européenne doit adapter sa stratégie et faire preuve de réciprocité dans ses politiques commerciales et industrielles afin de défendre les intérêts de ses États membres et reconstruire les filières les plus indispensables pour notre souveraineté.

Une offensive protectionniste américaine

Un déficit commercial américain qui résulte du rôle central du dollar

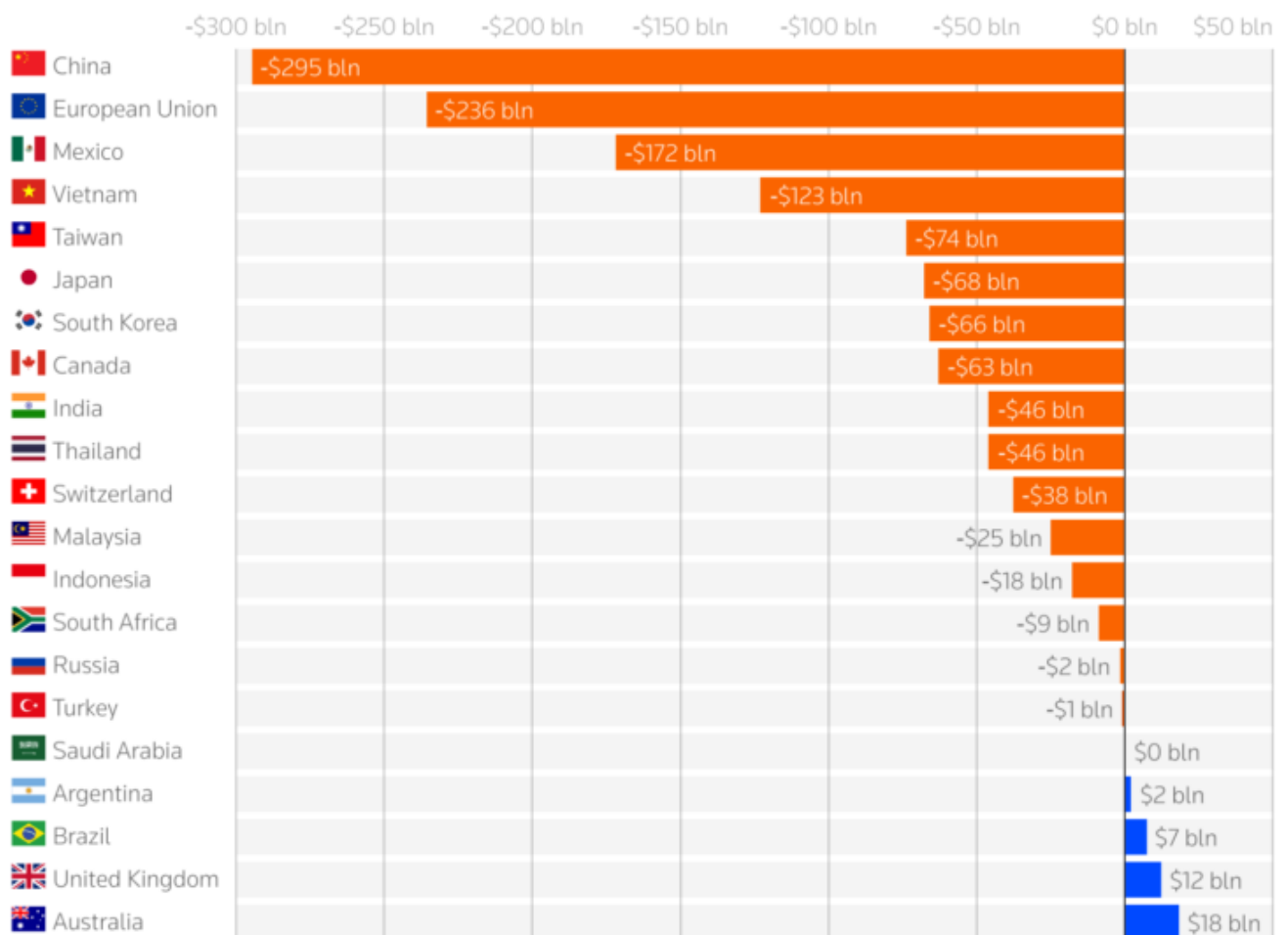
L'offensive commerciale américaine menée sous Donald Trump part d'un diagnostic interne : les États-Unis souffrent de déficits chroniques, tant commerciaux que budgétaires. Depuis des décennies, la première économie mondiale importe bien plus qu'elle n'exporte. En 2022, le déficit

commercial américain a atteint un record proche des 1000 milliards de dollars² (soit environ 3,7% du produit intérieur brut – PIB), avant de se réduire en 2023 à 773 milliards³. Les États-Unis n'ont pas réalisé d'excédent budgétaire depuis les années 1970, et totalisent des déficits commerciaux de plusieurs centaines de milliards de dollars chaque année depuis plus de vingt ans. Cette situation est proche de celle de la France, qui réalise un déficit commercial chronique depuis 2004⁴, mais contraste avec celle de l'Allemagne ou de la Chine dont la balance commerciale est structurellement excédentaire, et avec la majorité des pays du monde qui alternent déficits et excédents commerciaux.

Ce déséquilibre extérieur massif s'explique en partie par un dollar structurellement fort, qui dope le pouvoir d'achat des consommateurs américains mais pénalise la compétitivité prix des exportations américaines. En d'autres termes, un dollar surévalué entretient la propension des États-Unis à « sur-consommer » des produits étrangers⁵. Ce niveau élevé du dollar résulte du statut international de la monnaie américaine, qui sert de monnaie de référence pour les échanges internationaux et de monnaie de réserve pour les banques centrales des principales économies mondiales. Le caractère central du dollar a longtemps constitué une force des États-Unis sur le plan géopolitique, mais ce levier diplomatique est payé par une surévaluation de leur devise qui pénalise les exportations américaines et creuse le déficit de l'État fédéral.

Parallèlement, le déficit budgétaire américain reste abyssal – de l'ordre de 6 à 7% du PIB récemment⁶ – bien au-delà de sa moyenne historique. Comme en France, les déficits budgétaires chroniques des États-Unis s'expliquent par la balance commerciale américaine : une nation, qui consomme plus qu'elle ne produit, s'endette vis-à-vis du reste du monde. Ces « déficits jumeaux » (commercial et budgétaire) traduisent une économie qui vit au-dessus de ses moyens et s'endette vis-à-vis de l'étranger. À Washington, les décideurs républicains comme démocrates estiment que la situation n'est plus soutenable. C'est dans ce contexte que la croisade commerciale engagée par Donald Trump à partir de 2017 s'inscrit, avec pour ambition de corriger ces déséquilibres par la méthode forte.

US goods trade deficit or surplus with major trading partners in 2024



Note: Trading partners listed by US Trade Representative in February 25 request for comments

Source: US Census Bureau | P. Thal Larsen | April 10, 2025



Source : Déficit commercial des États-Unis par pays, données issues de l'U.S. Census Bureau réalisé par Reuters⁷.

Des tarifs douaniers répondant à une diversité d'objectifs

L'offensive douanière menée par Donald Trump depuis sa réélection poursuit plusieurs objectifs complémentaires : si elles visent à rapatrier des industries jugées stratégiques par les États-Unis, les barrières douanières mises en place à l'initiative de l'exécutif américain ont également vocation à renforcer les recettes fiscales et à redresser la balance commerciale des États-Unis. Ce triple objectif est poursuivi à l'aide de trois instruments douaniers complémentaires.

L'administration Trump a d'abord mis en place, dès 2018, des barrières douanières justifiées par la défense de la souveraineté industrielle des États-Unis. Dès le premier mandat de Donald Trump, l'administration américaine impose des droits de douane sur des produits stratégiques, en

particulier à hauteur de 25% sur l'acier et de 10% sur l'aluminium importés – officiellement au nom de la sécurité nationale⁸. Dans le même esprit, le président des États-Unis a annoncé depuis sa réélection la mise en place de droits de douane spécifiques visant à rapatrier les filières jugées critiques pour la souveraineté industrielle des États-Unis : automobile, aluminium, acier, semi-conducteurs, etc. – l'enjeu étant de réindustrialiser les États-Unis.

Le deuxième objectif affiché de la politique douanière américaine consiste à renforcer les recettes fiscales fédérales pour permettre des baisses d'impôts, principalement ciblées sur les plus aisés et sur les grandes entreprises. À ce titre, Donald Trump a mis en place en avril 2025 un droit de douane « de base⁹ » de 10% qui s'applique à l'ensemble des importations aux États-Unis, apportant un flot de recettes fiscales non négligeables⁹. Appliqués aux 4000 milliards de dollars¹⁰ d'importations américaines, ces tarifs douaniers pourraient générer des centaines de milliards de dollars de recettes additionnelles pour le Trésor américain. Donald Trump a prétendu récemment que les barrières douanières mises en place en avril 2025 rapportaient déjà 2 milliards de dollars par jour¹¹.

Le troisième objectif de Washington est la « réciprocité » comme nouveau principe directeur de sa politique commerciale. Estimant que de nombreux partenaires taxent plus lourdement les produits américains qu'ils ne sont taxés par les États-Unis, l'administration Trump entend ajuster ses droits de douane pays par pays en fonction des écarts constatés et du déficit commercial associé¹². Ce rejet du principe de non-discrimination marque une rupture idéologique : il s'agit de punir spécifiquement les pays avec lesquels les États-Unis accusent un fort déficit bilatéral, ou dont les barrières à l'entrée sont jugées injustes. Le droit de douane « de réciprocité » ainsi appliqué est calculé pour permettre un retour à l'équilibre de la balance commerciale bilatérale entre les États-Unis et le pays concerné. L'Europe, qui réalise un fort excédent commercial avec les États-Unis grâce aux exportations de voitures¹³ et de machines¹⁴ allemandes et italiennes, se verrait ainsi appliquer un tarif douanier de 20% en complément des barrières douanières sectorielles appliquées à l'automobile, acier, aluminium.

Cette offensive tarifaire poursuit donc un triple objectif : renforcer la souveraineté des États-Unis, réduire les déficits commerciaux, renflouer les caisses de l'État fédéral. En construisant une forteresse douanière autour des États-Unis, ces politiques tarifaires incitent de nombreux acteurs industriels et investisseurs à rapatrier leur production sur le sol américain.

Il convient de rappeler que le protectionnisme de Donald Trump s'inscrit dans la continuité de la politique engagée par Joe Biden pour réindustrialiser les États-Unis par un resserrement du commerce international. Les politiques commerciales de Joe Biden se sont toutefois appuyées sur

une philosophie différente de celle de Trump, en justifiant des mesures de restriction du commerce international par la nécessité d'accélérer la transition écologique de l'économie américaine. À titre d'exemple, l'administration précédente avait construit un *Inflation Reduction Act*¹⁵ qui comportait un plan d'investissement conséquent dans les énergies renouvelables et les technologies vertes. L'essentiel des financements de l'*Inflation Reduction Act* sont conditionnés à la fabrication américaine des composants essentiels de ces technologies ; en particulier, ce plan exclut des subventions américaines les voitures électriques assemblées hors des États-Unis ou dont les batteries étaient fabriquées en Chine ou en Europe, ce qui a compromis de nombreux projets d'investissement dans la filière européenne des batteries.

Escalade et négociations : la confrontation commerciale avec la Chine

La mise en place de barrières douanières sur les importations chinoises aux États-Unis a conduit à une escalade dans les tensions commerciales sino-américaines. Constatant le déficit commercial colossal avec Pékin (autour de 300 à 400 milliards de dollars par an ces dernières années), Donald Trump lance dès 2018 une série de mesures punitives contre les produits chinois¹⁶. En l'espace de deux ans, plus de 360 milliards de dollars d'importations chinoises sont frappées de droits de douane additionnels pouvant atteindre 25%. L'objectif affiché est de forcer la Chine à renoncer à ses pratiques commerciales jugées déloyales (subventions, transferts de technologies forcés, contrefaçons de propriété intellectuelle, etc.) et de réduire le déséquilibre. Pékin réplique symétriquement en taxant les exportations américaines (agriculture, automobiles, etc.). En 2020, une trêve relative survient avec la signature d'un accord commercial « Phase 1 » : la Chine s'engage à augmenter de 200 milliards de dollars ses achats de produits américains sur 2020-2021 (énergie, soja, équipements...) ¹⁷. Mais cet engagement ne sera que partiellement tenu – Pékin n'en a réalisé qu'environ 60% selon le Peterson Institute for International Economics¹⁸ – et les tarifs punitifs mutuels sont restés largement en place.

L'arrivée de Joe Biden en 2021 n'a pas mis fin à cette confrontation, bien au contraire. Le nouveau président a maintenu l'essentiel des droits de douane hérités de Trump (environ 360 milliards de dollars d'importations chinoises restent taxés) et a même renforcé la pression dans les secteurs technologiques sensibles. Washington a par exemple quadruplé les droits de douane sur les véhicules électriques chinois, triplé ceux sur l'acier et l'aluminium de Chine, et doublé les tarifs sur les semi-conducteurs¹⁹. Parallèlement, des contrôles à l'exportation sans précédent bloquent l'accès de Pékin aux puces électroniques avancées et équipements stratégiques. En somme, la guerre commerciale sino-américaine initiée par Trump s'est installée dans la durée. Ses résultats économiques, toutefois, sont mitigés : le déficit commercial des États-Unis avec la Chine reste extrêmement élevé (295 milliards de dollars en 2024, certes à son plus bas niveau depuis

quinze ans²⁰), et les études montrent que ce sont principalement les importateurs et consommateurs américains qui ont payé le coût des tarifs²¹. En revanche, l'affrontement a contribué à réorganiser les flux : certaines entreprises ont déplacé leurs chaînes d'approvisionnement de Chine vers d'autres pays (Vietnam, Mexique...), sans nécessairement recréer des emplois aux États-Unis.

La réélection de Donald Trump a conduit à une nouvelle escalade dans les tensions sino-américaines. Suite à l'annonce d'une hausse des barrières douanières sur les biens importés depuis la Chine à hauteur de 34%, la Chine a annoncé appliquer des tarifs réciproques pour répondre à ce qu'elle considère comme une agression. L'escalade a conduit à la mise en place de barrières douanières prohibitives des deux côtés, à hauteur de 125 et 145%²². Si ces barrières tarifaires ont été complétées par une série d'exemptions, notamment sur les smartphones et les ordinateurs portables, elles pourraient se traduire par un ralentissement sans précédent des relations commerciales entre la Chine et les États-Unis qui contraindra l'économie chinoise à trouver d'autres relais pour ses exportations. Le 14 mai 2025, les deux puissances ont convenu d'une pause de quatre-vingt-dix jours dans cette guerre commerciale dans le cadre de laquelle les États-Unis abaissent leurs surtaxes douanières à 30%, contre 10% pour la Chine²³. La Chine a également suspendu plusieurs contre-mesures mises en place dans le cadre de cette escalade des tensions sino-américaines, notamment l'interdiction pour les compagnies aériennes chinoises d'acheter des avions Boeing.

Recevez chaque semaine toutes nos analyses dans votre boîte mail

[Abonnez-vous](#)

Conséquences pour la France et l'Union européenne

Les divergences d'intérêts au sein de l'Union européenne

L'Union européenne, partenaire et alliée des États-Unis, a été durement secouée par la guerre commerciale américaine. L'Europe bénéficie fortement du commerce avec les États-Unis sur lequel elle est largement excédentaire. En 2023, les entreprises européennes ont exporté 503 milliards d'euros de biens outre-Atlantique, représentant 20,6% de toutes leurs ventes hors de

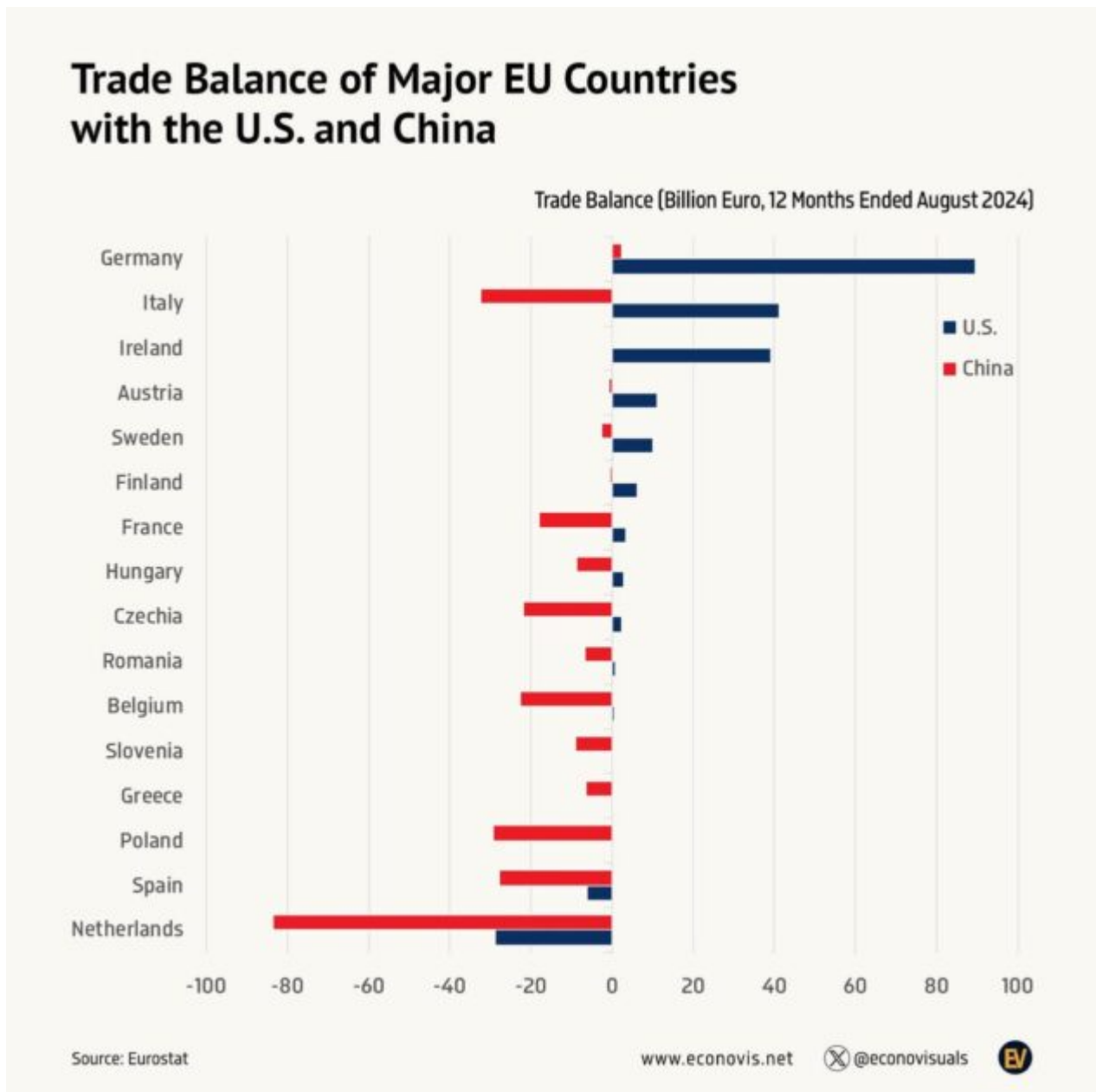
l'Union européenne, et ont dégagé un excédent de 157 milliards d'euros sur ces seuls échanges de marchandises. Le commerce transatlantique de services est quant à lui légèrement déficitaire : l'Europe réalise 319 milliards d'euros d'exportations, mais avec un déficit de 109 milliards d'euros. Au global, l'Union européenne réalise un excédent commercial de près de 50 milliards d'euros aux États-Unis en 2023²⁴.

Cet excédent commercial ne bénéficie toutefois qu'à un nombre restreint d'États membres. Les grands pays exportateurs européens – en premier lieu l'Allemagne, mais aussi l'Italie ou l'Irlande – ont vu se multiplier les menaces sur leur accès au marché américain. L'Allemagne, dont l'industrie automobile expédie chaque année des centaines de milliers de voitures outre-Atlantique, serait particulièrement impactée par un ralentissement du commerce transatlantique. L'Italie également, avec ses machines-outils, son luxe ou son agroalimentaire, est très dépendante des débouchés américains. Entre août 2023 et août 2024, l'Allemagne réalisait 85 milliards d'euros d'excédent commercial aux États-Unis, l'Italie et l'Irlande environ 40 milliards d'euros chacun²⁵. L'essentiel de l'excédent commercial européen était ainsi réalisé par trois États membres exportateurs.

A contrario, la France perd au commerce transatlantique dans le cadre duquel elle réalise de lourds déficits commerciaux. Les chiffres des douanes faisaient état de 4 milliards d'euros de déficits commerciaux en 2024²⁶. Le déséquilibre est plus large et partiellement masqué par un « effet Rotterdam » : une partie substantielle des cargaisons américaines arrive d'abord aux Pays-Bas et est enregistrée comme une importation néerlandaise provenant des États-Unis, puis repart vers l'Hexagone en tant qu'exportation néerlandaise. Eurostat reconnaît que les flux néerlandais sont surestimés à cause de ce quasi-transit, qui gonfle artificiellement les exportations des Pays-Bas et sous-déclare l'origine américaine des biens consommés en France. En 2023, les Pays-Bas réalisaient 30 milliards d'euros d'exportations de marchandises en France et était excédentaire à hauteur d'une dizaine de milliards d'euros²⁷, dont une part significative était liée à des réexportations de marchandises américaines ou chinoises.

Le déficit français avec Washington est donc conséquent : loin d'être un moteur de croissance, le commerce transatlantique contribue à la désindustrialisation et à l'appauvrissement de la France. Si la France bénéficie du commerce avec Washington sur quelques secteurs comme le luxe ou les vins et spiritueux, le commerce avec les États-Unis concurrence nos entreprises plus qu'il n'apporte de débouchés. De nombreux plans sociaux ont été justifiés ces dernières années par la concurrence américaine²⁸, par des rachats américains²⁹ ou par des délocalisations aux États-Unis³⁰, par exemple sur les filières pharmaceutique ou aéronautique. Au niveau agrégé, le fort déficit commercial bilatéral de la France avec les États-Unis contribue au déficit commercial chronique de la France qui explique notre déficit public.

Ces désalignements européens ont conduit à une posture très active des États membres dépendants du commerce transatlantique dans la construction d'une réponse européenne aux politiques douanières américaines. La Première ministre italienne Giorgia Meloni s'est notamment rendue à Washington pour tenter de défendre le commerce transatlantique. Son message : éviter l'escalade tarifaire en concluant un accord « zero-for-zero » – zéro tarif douanier de part et d'autre – sur les produits industriels³¹. Cette approche, déjà suggérée par la Commission européenne dès 2018³² et reprise par la nouvelle Commission, viserait à supprimer tous les droits de douane industriels entre l'UE et les États-Unis pour apaiser les tensions. L'initiative italienne témoigne de l'inquiétude des États membres les plus exposés et des divergences d'intérêts entre une France qui réalise un déficit commercial avec les États-Unis, et les États membres exportateurs qui ont un intérêt économique au maintien de relations commerciales étroites avec Washington.



Source : Eurostat, Balances commerciales bilatérales avec les États-Unis et la Chine.

Des impacts sectoriels importants en France

En France, plusieurs secteurs clés ressentent déjà les contrecoups de la guerre commerciale. En première ligne du bras de fer commercial transatlantique, la filière aéronautique française – structurée autour d’Airbus et de Safran – voit son exposition directe aux États-Unis se retourner contre elle. En 2024, les exportations françaises de matériels aéronautiques (« avions, moteurs, pièces ») ont atteint 9 milliards d’euros, soit près d’un cinquième des exportations françaises outre-Atlantique³³. Pour Airbus, la menace est double : elle renchérit non seulement le prix de ses appareils vendus aux États-Unis, mais elle pénalise aussi sa propre chaîne d’approvisionnement

américaine, laquelle fournit environ 40% des achats de pièces relatives à chaque avion et soutient 275 000 emplois dans 40 États américains³⁴. Boeing, si l'essentiel de sa fabrication est américaine, sera également affectée par des barrières douanières portant sur ses moteurs dont certaines étapes de fabrication sont actuellement réalisées en France par Safran.

Nos viticulteurs sont également fortement affectés par la guerre commerciale qui s'engage. La filière des vins et spiritueux exportait 4 milliards d'euros aux États-Unis en 2023³⁵, soit un quart des exportations mondiales de vins et spiritueux de la France. Le marché américain est indispensable pour certains produits comme le cognac, dont 20% des ventes sont réalisées outre-Atlantique ; près de 70 000 emplois directs et indirects rien que dans la région de Cognac sont considérés « à risque » si Washington s'attaque aux importations d'alcools européens³⁶. Le choc toucherait également le champagne, dont près de 30 millions de bouteilles franchissent l'Atlantique chaque année³⁷. La filière vitivinicole emploie 440 000 personnes en France, selon une étude menée par Vin & Société, et représente 2% de l'emploi national³⁸. Les barrières douanières envisagées menacent ainsi de nombreux emplois, sur un des rares secteurs où la France dégage encore un large excédent commercial.

Le secteur automobile français est également lourdement affecté par les mesures protectionnistes de Donald Trump. La filière subit en effet les conséquences du retard accumulé en matière de transition vers la voiture électrique, et de la concurrence accrue de la Chine qui affirme une forme de leadership technologique dans ce domaine et exporte massivement des voitures électriques abordables sur le marché européen. La filière automobile française pourrait se retrouver prise en tenailles entre ces barrières douanières additionnelles qui freinent ses exportations européennes outre-Atlantique et les conséquences de la guerre commerciale sino-américaine, qui vont contraindre les industriels chinois à exporter en Europe plutôt qu'aux États-Unis.

Le risque d'inondation du marché européen par les exportations chinoises

La guerre commerciale initiée par Washington aura également des conséquences indirectes pour l'Europe, résultant de la réorganisation du commerce chinois. Si les États-Unis ferment partiellement leur marché aux produits chinois, ces derniers vont se diriger en priorité vers l'Europe si aucune précaution n'est prise.

Une « seconde vague chinoise » affecte déjà depuis des années l'économie européenne : après le choc qu'a représenté l'entrée de la Chine dans l'Organisation mondiale du commerce (OMC) au début des années 2000 et qui avait bousculé nos industries textiles, jouets et électronique grand public,

une nouvelle déferlante d'exportations chinoises touche aujourd'hui l'Europe sur les secteurs de pointe. D'ores et déjà, la Chine exporte massivement des produits de haute technologie indispensables à la transition écologique de l'Union européenne : panneaux solaires, batteries, véhicules électriques³⁹... L'Europe, en difficulté pour développer sa propre production de ces technologies, devient la terre d'accueil naturelle de ces produits chinois très compétitifs.

Un exemple frappant est celui de la voiture électrique. La Chine produit désormais plus de 50% des véhicules électriques vendus dans le monde, et ses constructeurs (BYD, NIO, SAIC-MG...) ont renforcé leur présence en Europe ces dernières années⁴⁰. Les exportations chinoises de voitures ont explosé pour atteindre 44 milliards de dollars en 2024⁴¹, et l'Union européenne est devenue en quelques années le premier marché à l'export pour les véhicules électriques chinois. La part des voitures électriques vendues en Europe qui sont fabriquées en Chine est passée d'environ 3% à plus de 20% en trois ans⁴². Ces véhicules arrivent souvent à des prix cassés par rapport aux modèles européens équivalents. Par exemple, une compacte électrique chinoise BYD Dolphin se vend autour de 32 000 euros, quand un modèle équivalent européen – la Volkswagen ID.3 – coûte plutôt 37 000 euros⁴³. Ce *dumping* tarifaire, soutenu par des subventions massives de Pékin, menace de déstabiliser l'industrie automobile européenne, en particulier sur l'entrée de gamme électrique.

La redirection des exportations chinoises initialement destinées au marché américain est une menace pour l'Europe. L'Union européenne pourrait devenir le débouché de substitution pour la Chine si les portes américaines se resserrent. On l'a vu dès 2018 : lorsque l'acier chinois a été ciblé par Trump, Bruxelles a craint que cet acier trouve refuge sur le marché européen à un prix cassé. Demain, d'autres secteurs pourraient être concernés : l'électronique, le matériel ferroviaire, voire l'agroalimentaire. La Chine cherche aussi à écouler son surplus de voitures en Russie, en Afrique et en Europe de l'Est, ce qui bouscule les équilibres commerciaux régionaux. L'Union européenne risque d'être la variable d'ajustement de la guerre commerciale sino-américaine : les restrictions américaines peuvent provoquer un déversement des produits chinois sur notre continent. Sans réaction appropriée, certaines industries européennes pourraient être submergées par cette vague, aggravant des déséquilibres commerciaux déjà conséquents vis-à-vis de la Chine.

Ce risque d'inondation du marché européen par des marchandises chinoises à bas coût renforce ainsi l'urgence pour l'UE de changer de posture stratégique et de protéger ses intérêts.

Une Europe stratégique et une politique de réciprocité

La désaméricanisation de l'économie européenne

Face à la nouvelle donne, l'Union européenne et la France doivent opérer une désaméricanisation de leur économie, c'est-à-dire réduire les dépendances excessives et reprendre la main sur les secteurs les plus stratégiques. Cette reconquête de notre souveraineté passe d'abord par un contrôle accru des investissements directs étrangers (IDE) en provenance des États-Unis lorsque ceux-ci visent des secteurs sensibles. Tout investissement américain susceptible de conduire à la délocalisation de la production vers les États-Unis ou au siphonnage d'un savoir-faire européen devrait être refusé.

La France dispose d'un outil efficace de contrôle des investissements étrangers depuis 2014, le « décret Montebourg⁴⁴ », et l'Union européenne a récemment renforcé son mécanisme de filtrage des investissements directs étrangers. Ces dispositions doivent être appliquées sans tabou aux acteurs américains si l'intérêt stratégique de la France et de l'Union européenne l'exige. À ce titre, la France est aujourd'hui significativement moins vigoureuse que les États-Unis en matière de contrôle des investissements étrangers : si le ministre de l'Économie français n'a apposé son veto de manière publique que sur trois rachats depuis la signature du décret Montebourg (Carrefour, Photonis, Segault), les États-Unis assument de bloquer une dizaine de transactions chaque année⁴⁵. Donald Trump a par exemple refusé le rachat du réseau de transferts d'argent MoneyGram par le groupe chinois Alibaba, ou encore le rachat du fabricant de puces Lattice Semiconductor par un fonds chinois. Ces restrictions ne concernent pas que les rachats chinois, Joe Biden a notamment opposé au groupe japonais Nippon Steel un veto sur son projet de rachat de l'industriel américain de la sidérurgie US Steel.

Le deuxième levier de cette politique de désaméricanisation réside dans la réduction de la dépendance européenne à l'armement américain. Les chiffres récents sont éloquentes : entre 2019 et 2023, 55% des importations d'armes des États européens provenaient des États-Unis, contre 35% seulement cinq ans plus tôt⁴⁶. Treize pays européens – dont l'Allemagne – ont commandé récemment des avions de combat F-35 américains, souvent au détriment d'options européennes comme le Rafale français⁴⁷. Au-delà de l'enjeu économique que représentent ces contrats à plusieurs milliards d'euros, cette dépendance militaire pose un problème de souveraineté en ce qu'elle renforce notre dépendance stratégique aux décisions de Washington. La France, qui avait fait le choix de dépendre de pièces américaines pour son porte-avion Charles de Gaulle, s'était notamment trouvée en grande difficulté lorsque son désaccord de 2003 sur l'intervention militaire américaine en Irak s'est traduit par un refus américain de contribuer à l'entretien du système de

catapultage de nos porte-avions⁴⁸. Des difficultés similaires pourraient se poser demain en cas de nouveau désalignement entre les intérêts européens et américains, en particulier sur le conflit russo-ukrainien.

Cette dépendance des États membres aux importations américaines d'armement doit être enrayerée. Paris a vivement critiqué la décision de la Belgique d'opter pour le F-35 plutôt que pour le Rafale, y voyant un manque de solidarité industrielle européenne quelques semaines après les annonces de Donald Trump en matière de politique douanière. Désormais, l'UE elle-même prend conscience du problème : un consensus émerge à Bruxelles pour exiger que les projets de défense financés par l'Europe incorporent au moins 65% de composants d'origine européenne⁴⁹. Les industriels français militent même pour monter ce seuil à 80%. Cette politique pourrait être mise en place rapidement en réponse à l'offensive douanière américaine.

Au-delà des achats financés par l'Union européenne, la Commission européenne doit renforcer son rôle en matière de coordination des achats de matériel militaire des États membres. Il n'est pas compréhensible que la Belgique puisse annoncer une commande de 4 milliards d'euros de matériel militaire américain⁵⁰ alors même que Bruxelles est engagée dans une négociation difficile avec Washington. La Commission pourrait se voir doter d'un droit de veto sur les importations européennes d'armement extra-européen, afin de garantir l'indépendance militaire de l'Union face à des puissances qui ne partageront pas toujours nos intérêts géostratégiques. À défaut, les droits de douane pourraient être revalorisés pour les importations de défense afin de favoriser l'achat d'équipement militaire européen sur les importations.

La protection des filières stratégiques françaises et européennes

Cette politique de réciprocité face à l'agression américaine doit également permettre de protéger et rapatrier les filières stratégiques pour notre souveraineté. Alors que de nombreux décideurs européens plaident pour une riposte ciblée sur les Gafam et sur les services financiers, l'Europe pourrait prioriser un plan de défense commerciale favorisant la reconstruction de ses filières les plus critiques. Comme le fait Washington sur les filières qui représentent des enjeux de souveraineté nationale, des droits de douane pourraient être restaurés pour chacune de ces filières (aéronautique, automobile, technologies vertes...) afin de permettre la reconstitution de filières malgré le *dumping* chinois et le protectionnisme américain.

À ce titre, les récentes annonces de la Commission européenne vont dans le bon sens. La Commission a publié le 8 mai 2025 une liste de produits américains dont l'importation en Europe pourrait être soumise à des surtaxes si les États-Unis n'acceptent pas un accord. La liste en

question comprend les importations de produits dans les secteurs de l'aéronautique, de l'automobile, de l'électronique, des machines-outils, du plastique, de l'agroalimentaire et de la chimie, pour un total estimé à 95 milliards d'euros d'importations. Cette politique de réciprocité permettrait de défendre nos filières tout en créant les conditions d'un rapatriement en France d'activités auxquelles nous avons une dépendance trop importante aux importations, comme la chimie ou l'électronique⁵¹.

Ces secteurs doivent par ailleurs être protégés contre les risques de délocalisation amplifiés par cette nouvelle configuration du commerce international. Emmanuel Macron a ainsi appelé, suite aux annonces récentes de Donald Trump, les entreprises européennes à suspendre leurs investissements aux États-Unis⁵². Si cette menace, inimaginable il y a quelques années, montre que nous avons changé d'époque, les industriels français ont répondu sans attendre. Un PDG du CAC 40 indiquait notamment quelques jours plus tard qu'il n'en avait « rien à cirer », et Bernard Arnault a annoncé qu'il renforcerait ses investissements aux États-Unis si l'Union européenne ne parvenait pas à un accord avec Donald Trump⁵³. L'autorité de l'État doit être réaffirmée vis-à-vis des multinationales qui envisagent de poursuivre leurs investissements aux États-Unis malgré les consignes claires de l'exécutif.

En dernier ressort, une intervention directe de l'État peut être envisagée pour protéger les filières les plus fortement menacées. À l'image de la proposition formulée dans une note pour la Fondation Jean-Jaurès sur la filière automobile quelques mois avant l'offensive commerciale de Donald Trump⁵⁴, un fonds de protection des filières stratégiques menacées par la concurrence chinoise et les offensives américaines pourrait être mis en place pour intervenir en fonds propres au capital des entreprises concernées, en passant si nécessaire par des nationalisations temporaires.

La guerre commerciale engagée par les États-Unis de Donald Trump a fait voler en éclats les dogmes néolibéraux. L'Union européenne s'est construite autour de la défense du libre-échange, mais elle doit se redéfinir face à ce changement d'époque. L'Europe ne pourra survivre qu'en devenant une puissance commerciale et industrielle affirmée et en retrouvant sa souveraineté industrielle, technologique et militaire.

1. Haut fonctionnaire, enseignant en économie à Sciences Po et à l'École polytechnique, et membre de l'Observatoire de l'économie de la Fondation Jean-Jaurès.
2. Macrotrends, « [U.S. Trade Balance 1970-2025](#) ».
3. U.S. Bureau of Economic Analysis, « [2023 Trade Gap is \\$773.4 Billion](#) », U.S. Department of Commerce, 7 février 2024.
4. Insee, « [Tableau de bord de l'économie française](#) ».
5. Christophe Morel, « [In the United States, the issue of « twin deficits » is expected to resurface, raising questions about the value of the dollar](#) », Groupama Asset Management, 3 mars 2025.

6. U.S. Congressional Budget Office, « [Monthly Budget Review: Summary for Fiscal Year 2023](#) », 7 février 2024.
7. Reuters, « [US-China trade clash risks all-out financial war](#) ».
8. Vineet Sachdev et Anurag Rao, « [What happened the last time Trump imposed tariffs on steel and aluminum](#) », Reuters, 11 mars 2025.
9. « [Les États-Unis empochent-ils 2 milliards de dollars par jour grâce aux droits de douane comme le dit Trump ?](#) », BFM TV, 11 avril 2025.
10. U.S. Bureau of Economic Analysis, « [U.S. International Trade in Goods and Services, December and Annual 2024](#) », U.S. Department of Commerce, 5 février 2025.
11. « [Trump says US taking in \\$2 billion a day from tariffs](#) », Reuters, 8 avril 2025.
12. Camille Boulenguer, « [Trump et l'arme tarifaire : l'économie au service d'une géopolitique offensive](#) », Institut de relations internationales et stratégiques, 23 avril 2025.
13. Eurostat, « [EU car trade surplus: €89.3 billion in 2024](#) », 1^{er} avril 2025.
14. Commission européenne, « [Statistics explained: International trade in goods by type of good](#) ».
15. Internal Revenue Service, « [Inflation Reduction Act of 2022](#) ».
16. Council on Foreign Relations, « [The Contentious U.S.-China Trade Relationship](#) », 14 avril 2025.
17. Frédéric Lemaître, « [Vers une détente commerciale sino-américaine](#) », *Le Monde*, 15 janvier 2020.
18. Chad P. Bown, « [US-China phase one tracker: China's purchases of US goods](#) », Peterson Institute For International Economics, 19 juillet 2022.
19. U.S. Department of Commerce, « [FACT SHEET: President Biden Takes Action to Protect American Workers and Businesses from China's Unfair Trade Practices](#) », 14 mai 2024.
20. « [U.S.-China trade clash risks all-out financial war](#) », Reuters, 10 avril 2025.
21. Pablo D. Fajgelbaum, Pinelopi K. Goldberg, Patrick J. Kennedy et Amit K. Khandelwal, *[The Return to Protectionism](#)*, Working Paper 25838, National Bureau of Economics Research, mars 2019.
22. « [La Chine poursuit l'escalade et porte ses droits de douane à 125% sur les produits américains](#) », *Les Échos*, 11 avril 2025.
23. « [La Chine et les Etats-Unis concrétisent une pause de 90 jours dans leur guerre commerciale](#) », *Le Monde* avec l'AFP, 14 mai 2025.
24. Conseil de l'Union européenne, « [Échanges commerciaux entre l'UE et les États-Unis : faits et chiffres](#) », 8 avril 2025.
25. Nicolas Chéron, « [Trade Balance of Major EU Countries with the U.S. and China](#) », X, 21 décembre 2024.
26. « [Droits de douane : les États-Unis exagèrent-ils leur déficit commercial avec l'Union européenne ?](#) », BFM TV, 12 février 2025.
27. Direction générale du Trésor, « [Relations économiques bilatérales entre la France et les Pays-Bas](#) », 23 juillet 2024.
28. « [Réduction des effectifs d'Airbus Defense and Space : une nouvelle preuve des difficultés de l'industrie aérospatiale européenne](#) », Radio France, 17 octobre 2024.
29. Luc de Petiville, « [Pourquoi Latécoère délocalise-t-elle sa production au Mexique et en République Tchèque ?](#) », Portail de l'IE, 17 février 2023.
30. Gaëlle Fleitour, « [L'investissement de Sanofi aux USA était connu de l'Élysée et pas « nouveau », assure Emmanuel Macron](#) », *Ouest-France*, 16 mai 2025.
31. SEC Newgate, « [#TradeViews: The week when trade stopped](#) », 24 avril 2025.
32. Commission européenne, « [EU-U.S. trade talks – one year on, Commission presents progress report](#) », Bruxelles, 25 juillet 2019.
33. « [Droits de douane : quelles sont les principales exportations de la France vers les Etats-Unis ?](#) », *Le Parisien* avec l'AFP, 3 avril 2025.
34. Airbus, « [Airbus reiterates call for talks to reduce trade tensions](#) », 2 octobre 2019.
35. Paul Turban et Juliette Roussel, « [Guerre commerciale : Trump menace les vins et champagnes européens d'une surtaxe](#) ».

- de 200% », *Les Échos*, 13 mars 2025.
36. Laurence Girard, « [Le cognac sous la double menace douanière de la Chine et des États-Unis](#) », *Le Monde*, 27 mars 2025.
 37. « [Quel avenir pour le champagne aux États-Unis ?](#) », RMC, 16 mai 2025.
 38. Vin & Société, « [Retombées économiques et sociales de la filière vigne et vin en France](#) », février 2024.
 39. Voir [les publications de Neil Makaroff](#) sur le site de la Fondation Jean-Jaurès à ce sujet.
 40. Hugo Bensmail, Philippe Brun et Louis-Samuel Pilcer, [Un plan d'urgence pour sauver la filière automobile](#), Fondation Jean Jaurès, 27 février 2025.
 41. Joseph Webster, « [As Chinese EVs threaten to overrun Europe, Germany should ramp up supply-chain investment](#) », Atlantic Council, 19 mars 2025.
 42. Association des constructeurs européens d'automobiles, « [Fact sheet: EU-China vehicle trade](#) », Public Technologies, 12 juin 2024.
 43. Joseph Webster, « [As Chinese EVs threaten to overrun Europe, Germany should ramp up supply-chain investment](#) », Atlantic Council, 19 mars 2025.
 44. [Décret n°2014-479 du 14 mai 2014 relatif aux investissements étrangers soumis à autorisation préalable](#).
 45. Louis-Samuel Pilcer, *Souveraineté économique : analyse et stratégies*, Paris, Economica, 2023.
 46. « [Défense : les Européens peuvent-ils réduire leur dépendance aux États-Unis ?](#) », BFM TV, 3 mars 2025.
 47. Ibid.
 48. Bruno Rieth, « [Petite histoire de la grandissante emprise des États-Unis sur notre armement militaire](#) », *Marianne*, 31 août 2019.
 49. Paula Soler, « [L'UE cherche à réduire sa dépendance à l'égard des États-Unis en matière de défense à long terme](#) », Euronews, 11 décembre 2024.
 50. Nicolas Cuoco, « [Armement : la Belgique choisit à nouveau les F-35 au détriment du Rafale](#) », *JDD*, 24 avril 2025.
 51. Virginie Malingre, « [Droits de douane : pas à pas, l'Union européenne construit sa riposte très graduée](#) », *Le Monde*, 8 mai 2025.
 52. « [Macron appelle à « suspendre » les investissements aux États-Unis](#) », France 24, 4 avril 2025.
 53. « [Guerre commerciale : Bernard Arnault plaide pour une « zone de libre-échange entre l'Europe et les États-Unis](#) », *Le Figaro* avec l'AFP, 17 avril 2025.
 54. Hugo Bensmail, Philippe Brun et Louis-Samuel Pilcer, [Un plan d'urgence pour sauver notre industrie automobile](#), Fondation Jean-Jaurès, 27 février 2025.