

## Les lettres d'actualité - Etats-Unis



# Flash Politique commerciale

## #2019 - 2

Par Mathilde Heitz

Le 11 mars 2019

## SOMMAIRE

### ADMINISTRATION

*Enquête section 301 : Washington et Pékin proches d'un accord, D. Trump suspend la hausse des tarifs à 25% qui devait prendre effet le 1<sup>er</sup> mars en cas d'échec des négociations*

### DEBATS AU CONGRES

*Le Congrès réaffirme son opposition au maintien des tarifs sur l'acier et l'aluminium vis-à-vis du Mexique et du Canada*

### PARTIES PRENANTES

*Près de 200 entreprises et fédérations industrielles forment une coalition afin de soutenir l'approbation parlementaire de l'Accord commercial entre les États-Unis, le Mexique et le Canada*

### RELAIS D'OPINION

*Quel impact de la politique commerciale de D. Trump sur l'industrie automobile américaine ?*

### ADMINISTRATION

**Washington et Pékin seraient proches de conclure un accord, D. Trump accepte de suspendre la hausse des tarifs sur 200 Mds USD de biens chinois prévue pour le 1<sup>er</sup> mars 2019**

Dans le cadre de l'enquête menée au titre de la [section 301](#) du *Trade Act of 1974* sur les pratiques commerciales de la Chine (initiée en août 2017) et suite à l'engagement pris entre les Présidents D. Trump et Xi Jinping au Sommet du G20 à Buenos Aires le 1<sup>er</sup> décembre 2018, les [négociations](#) entre les deux parties se poursuivent sur les sujets suivants : (i) transfert de technologie forcé et protection de la propriété intellectuelle ; (ii) barrières non tarifaires aux échanges (subventions industrielles,

certification, réglementation, etc) ; (iii) cybersécurité ; (iv) agriculture ; (v) services et (vi) manipulation des devises. Pour rappel, un délai de 90 jours pour clore les discussions avait alors été instauré, D. Trump ayant décidé de suspendre pendant cette période la hausse des tarifs sur 200 Mds USD de biens chinois précédemment fixés à 10% le 17 septembre 2018

À l'approche de la date butoir du 1<sup>er</sup> mars et suite à plusieurs *rounds* de négociations qui auraient permis de réaliser des « progrès substantiels », le Président américain a annoncé par [tweets](#) le 24 février un report de l'augmentation tarifaire prévue.

D'après la [notice fédérale](#) publiée le 28 février, le taux de ces droits de douane est maintenu à 10% « jusqu'à nouvel ordre » (« *until further notice* »).

Alors que D. Trump s'est [félicité](#) que les deux parties soient « très, très proches » d'un accord, l'*United States Trade Representative* (USTR) Robert Lighthizer a [indiqué](#) aux membres de la Commission des Voies et des Moyens de la Chambre des Représentants que beaucoup restait encore à être fait (« *much still needs to be done before an agreement is done* »). Le [Wall Street Journal](#) voit néanmoins dans cette notice fédérale le signe qu'un accord puisse être conclu sous peu, ce que défend également [Larry Kudlow](#).

Au cours de son [allocution](#) devant les parlementaires le 27 février, l'USTR a notamment détaillé le [mécanisme](#) qui serait mis en place pour garantir le respect des engagements chinois (« *enforcement* »). Divisé en trois échelons, il se composerait (i) de réunions mensuelles au niveau technique opérationnel (« *working-level officials* »); (ii) de rencontres semestrielles à un rang administratif supérieur (« *office director level* »); et (iii) de rencontres biennuelles de niveau ministériel ou présidentiel. Ce système viserait à traiter les cas de plaintes déposées anonymement par les entreprises américaines sur les pratiques chinoises dont elles sont victimes ainsi que les problèmes systémiques identifiés par l'USTR.

### **Le Département du Commerce soumet au Président son rapport sur les importations automobiles (enquête section 232), sans le rendre public**

À l'issue de plusieurs mois d'enquête lancée le 23 mai 2018, le Département du Commerce a officiellement [transmis](#) son rapport évaluant les effets des importations de véhicules et pièces automobiles sur la sécurité nationale des États-Unis à la Maison Blanche le 17 février 2019.

Ni le rapport *in extenso*, ni les conclusions et recommandations du Département du Commerce n'ont à ce jour été rendus publics.

En vertu de la section 232 du *Trade Expansion Act of 1962*, le Président dispose désormais d'un délai de 90 jours (soit jusqu'au 18 mai 2019) pour décider d'adopter ou non des mesures commerciales tarifaires (droits de douane) ou non-tarifaires (par exemple, contingents) à l'encontre de ces importations. Pour rappel, le [Canada](#) et le [Mexique](#) ont déjà obtenu lors de la signature de l'Accord entre les États-Unis, le Mexique et le Canada (AEUMC) le 30 novembre 2018 d'être exemptés de toute mesure à hauteur d'une certaine quantité annuelle d'importation de véhicules (2,6 millions de véhicules de passagers pour chaque pays) et pièces

automobiles (108 Mds USD pour le Mexique et 32,4 Mds USD pour le Canada). L'administration américaine lie la question des véhicules en provenance de l'[Union européenne](#) et du [Japon](#) au résultat des discussions commerciales dans lesquelles les deux parties se sont engagées avec les États-Unis : à la suite de son entretien avec le Chancelier autrichien S. Kurz le 20 février, D. Trump a réitéré sa menace d'imposer des tarifs sur les importations automobiles européennes en cas d'absence d'accord (« *if we don't do the deal, we'll do the tariffs* »).

L'annonce de la notification du rapport a fait l'objet de nombreuses réactions au sein des milieux économiques et politiques américains : tout en appelant l'administration à rendre public le rapport, plusieurs organisations professionnelles et certains parlementaires en ont aussi profité pour réitérer leur opposition à l'instauration de tarifs ciblés sur le secteur automobile. Dans un climat d'incertitude tout en critiquant le manque de transparence de l'administration, les fédérations du secteur ont rappelé les conséquences négatives pour l'économie américaine qu'une telle mesure tarifaire pourrait emporter (hausse du coût des voitures et des composants, gel/découragement des investissements et des ventes, atténuation des gains attendus de l'AEUMC, destruction d'emplois, etc) ([Here for America](#), [Motor & Equipment Manufacturers Association](#), [Auto Alliance](#), etc).

Du côté du Congrès, le *ranking member* de la Commission des Finances du Sénat [Ron Wyden](#) (D-OR) a relayé une des critiques politiques principales des opposants aux mesures tarifaires sur l'automobile au titre de la section 232, en pointant l'absence de lien entre sécurité nationale et importations automobiles, et a également demandé au pouvoir exécutif de dévoiler le rapport. La désapprobation de l'imposition de tarifs sur les importations d'automobiles en provenance de pays alliés est largement partagée au sein des membres de la Chambre des Représentants et du Sénat, le Président de la Commission des Finances du Sénat [Chuck Grassley](#) (R-IA) ayant récemment réitéré ses déclarations en ce sens.

Les [dernières informations](#) (janvier 2019) sur le contenu du rapport du Département du Commerce évoquaient trois options possibles: (i) un tarif général unique sur l'ensemble des véhicules et pièces automobiles concernés par l'enquête, de 20 à 25% (« *blanket tariff* »); (ii) des tarifs spécifiques aux véhicules ACES (« *automated, connected, electric and shared* »); ou encore (iii) une option intermédiaire, moins « agressive » qu'un tarif global mais plus large qu'une limitation aux véhicules ACES.

### **L'administration américaine dévoile ses objectifs pour la négociation d'un accord commercial avec le Royaume-Uni**

En vertu de la *Trade Promotion Authority* (TPA), l'USTR a communiqué au Congrès ses [objectifs de négociations](#) pour la conclusion d'un accord commercial avec le Royaume-Uni le 1<sup>er</sup> mars. La publication de ce document succède à la notification par le Président de son intention d'entrer en négociation (16 octobre 2018) et est le fruit d'une procédure inter-agence de consultation des parties prenantes. Elle permet à l'administration d'être en mesure d'ouvrir les discussions formelles à partir du 30 mars 2019. L'USTR rappelle que la relation commerciale bilatérale entre les deux parties représente près de 230 Mds USD par an au total (importations et exportations de biens et services dans les deux sens).

Reprenant le modèle des chapitres de l'Accord entre les États-Unis, le Mexique et le Canada (AEUMC), la liste des objectifs dévoilée par l'USTR est très proche de celles qui ont déjà été notifiées au Congrès s'agissant des négociations avec le Japon (27 décembre 2018) et l'Union européenne (11 janvier 2019).

Dans le but de réduire les barrières tarifaires et non-tarifaires aux échanges, l'administration américaine souhaite inclure des dispositions dans les domaines suivants : (i) échanges de biens industriels et agricoles (avec des dispositions spécifiques sur les appareils médicaux et pharmaceutiques) et services (y compris les télécommunications et les services financiers) ; (ii) mesures sanitaires et phytosanitaires ; (iii) facilitation des procédures douanières et amélioration de la transparence des mesures administratives ; (iv) règles d'origine ; (v) barrières techniques au commerce ; (vi) commerce numérique et circulation des données ; (vii) investissements ; (viii) propriété intellectuelle ; (ix) entreprises d'État, subventions et politique de la concurrence ; (x) standards de droit du travail et protection de l'environnement ; (xi) mesures anti-corruption ; (xii) marchés publics ; (xiii) petites et moyennes entreprises ; (xiv) mécanisme de règlement des différends ; (xv) instruments de défense commerciale ; et (xvi) manipulation des devises.

Par ailleurs, l'USTR souhaite dupliquer les clauses de l'AEUMC prévoyant une revue périodique de l'accord (« *a mechanism for ensuring that the Parties assess the benefits of the Agreement on a periodic basis* ») et sur de potentielles négociations de l'autre partie avec la Chine (« *a mechanism to ensure transparency and take appropriate action if*

*the UK negotiates a free trade agreement with a non-market country* »).

### **L'USTR publie ses rapports annuels évaluant la conformité de la Chine et de la Russie aux règles de l'OMC**

L'*United States Trade Representative* (USTR) a publié le 4 février ses rapports annuels sur la mise en œuvre par la [Chine](#) et la [Russie](#) de leurs obligations découlant des règles de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC). À destination du Congrès, ils ont été présentés à la Commission des Finances du Sénat ainsi qu'à la Commission des Voies et des Moyens de la Chambre des Représentants, en application de l'*U.S.-China Relations Act of 2000* et du *Sergei Magnitsky Rule of Law Accountability Act of 2012*. L'USTR [estime](#) que les deux pays agissent en violation des règles de l'OMC avec la mise en œuvre de politiques ou de pratiques divergentes aux principes d'économie de marché.

Le rapport sur la Chine souligne l'opacité du système juridique chinois, accusé de rendre difficile la compréhension des règles nationales pour les entreprises. L'administration américaine pointe expressément les manquements de la Chine dans le respect des obligations de transparence à l'OMC. À l'égard de la Russie, le rapport critique les pratiques distorsives de Moscou dans de nombreux secteurs économiques comme l'agriculture, l'industrie manufacturière, les services financiers, les télécommunications et les droits de la propriété intellectuelle.

### **Décisions anti-dumping et anti-subventions rendues par le Département du commerce et l'International Trade Commission**

[25 février 2019, AD & CVD](#): le DoC conclut de manière définitive à l'existence de subventions et de dumping sur les importations de tuyaux en fer forgé (fonte) en provenance de Chine. La décision finale de l'ITC sur le préjudice matériel (réel ou potentiel) porté aux entreprises américaines sera rendue d'ici le 8 avril 2019.

[21 février 2019, AD & CVD](#): le DoC conclut de manière définitive à l'existence de subventions et/ou de dumping sur les importations de tubes soudés de large diamètre du Canada (AD), de Grèce (AD), de Corée du Sud (AD et CVD) et de Turquie (AD et CVD). La décision finale de l'ITC est attendue d'ici le 5 avril 2019.

[21 février 2019, CVD](#): le DoC estime de manière préliminaire que les subventions de certaines roues en acier depuis la Chine bénéficient de subventions passibles de mesures compensatoires. Sa décision finale sera rendue au plus tard le 2 juillet.



## DEBATS AU CONGRES

**Les parlementaires réaffirment leur opposition bipartisane au maintien des tarifs sur l'acier et l'aluminium vis-à-vis du Mexique et du Canada**

Au cours d'un [entretien](#) avec le Secrétaire au Commerce Wilbur Ross le 28 février, le président de la Commission des Finances du Sénat Chuck Grassley (R-IA) a rappelé la demande bipartisane d'une suppression des tarifs sur l'acier et l'aluminium vis-à-vis du Canada et du Mexique. Les parlementaires démocrates comme républicains souhaitent que l'exécutif [abandonne](#) ces mesures tarifaires avant leur vote sur l'AEUMC. Selon plusieurs représentants du secteur privé et d'anciens diplomates qui se sont exprimés au cours d'une

[conférence](#) organisée à ce sujet par le *Canadian American Business Council* le 21 février, l'opposition du Congrès à la politique menée par la Maison Blanche risquerait de retarder voire même de mettre en danger l'approbation parlementaire du nouvel accord. Les discussions avec Ottawa et Mexico sont toujours en cours, et une [délégation](#) de premiers ministres des provinces et territoires du Canada s'est rendue le 22 février à Washington pour qu'une solution puisse être entérinée. Lors d'une [audition](#) devant le Congrès le 27 février, le Secrétaire à l'Agriculture Sonny Perdue a déclaré que les tarifs pourraient être remplacés par des « quotas raisonnables » qui seraient en mesure de satisfaire le Canada et le Mexique et d'obtenir le retrait de leurs mesures de représailles.

## PARTIES PRENANTES

**Près de 200 entreprises et fédérations industrielles se regroupent pour former une coalition en faveur de l'AEUMC**

Première priorité du [programme de politique commerciale](#) de l'Administration Trump pour l'année 2019, la procédure d'approbation de l'Accord entre les États-Unis, le Mexique et le Canada (AEUMC) par le Congrès n'a pas encore officiellement débuté mais continue de mobiliser une forte attention des milieux d'affaires.

Près de 200 entreprises et fédérations industrielles se sont regroupées au sein d'une nouvelle association ayant pour but de promouvoir auprès des parlementaires une adoption rapide du nouvel ALENA. Officiellement lancée le 26 février, l'[USMCA Coalition](#) se présente comme une organisation représentative des secteurs de l'agriculture, de l'industrie manufacturière, des

services et de la *tech*, qui vise aussi à informer le public sur ses bénéfices pour l'économie américaine.

Une initiative similaire créée quelques jours auparavant par l'ancien Ambassadeur des États-Unis en Chine Gary Locke, la [Pass USMCA Coalition](#), a diffusé un [sondage](#) réalisé par *Morning Consult* selon lequel 51% des 2 000 personnes interrogées seraient en faveur de la ratification de l'AEUMC. Pour le moment, aucun calendrier n'a encore été fixé par le Congrès, dont la majorité des membres attendent la publication du rapport de l'*International Trade Commission* relatif à l'évaluation de l'impact du nouvel accord sur l'économie américaine avant de fixer leur position. Initialement prévue pour la date butoir du 15 mars 2019, la présentation de cette étude pourrait être [retardée](#) de plusieurs jours voire plusieurs semaines suite à la fermeture partielle des administrations fédérales en décembre-janvier (*shutdown*).

## RELAIS D'OPINION

**Quel impact de la politique commerciale de D. Trump sur l'industrie automobile ?**

Un nouveau [rapport](#) du *Center for Automotive Research* examine 10 scénarios possibles d'évolution de la politique commerciale de D. Trump et évalue leur impact sur l'industrie automobile américaine. D'après l'étude, l'imposition de tarifs sur l'automobile éclipserait largement les conséquences positives de toute autre mesure commerciale précédente, même si la mise en œuvre de l'AEUMC pourrait partiellement en atténuer les effets.

Le « pire scénario » (application de l'AEUMC dans sa forme actuelle, maintien des tarifs sur l'acier et l'aluminium ainsi que sur 250 Mds USD de biens chinois, et imposition de tarifs additionnels sur l'automobile sauf pour le Canada, le Mexique et la Corée du Sud) pourrait conduire à (i) la destruction de 366.900 emplois aux États-Unis; (ii) une hausse moyenne du prix d'un véhicule léger neuf de 2.750 USD ; (iii) une diminution de vente de ces véhicules à hauteur de plus d'un million d'unités par an et (iv) un report des consommateurs vers le marché des véhicules d'occasion.

**Copyright**

Tous droits de reproduction réservés, sauf autorisation expresse du Service Économique Régional des États-Unis.

**Clause de non-responsabilité**

Le Service Économique s'efforce de diffuser des informations exactes et à jour, et corrigera, dans la mesure du possible, les erreurs qui lui seront signalées. Toutefois, il ne peut en aucun cas être tenu responsable de l'utilisation et de l'interprétation de l'information contenue dans cette publication. Ce document a été élaboré sous la responsabilité de la direction générale du Trésor et ne reflète pas nécessairement la position du ministère de l'Économie et des Finances.

**Editeur** : Service Économique Régional des États-Unis

Ambassade de France aux États-Unis

4101 Reservoir Road, Washington, DC 20007

1700 Broadway, 30th fl, New York, NY 10019

88 Kearny Street, Suite 600, San Francisco, CA 94108

777, Poat Oak Blvd, Suite 600, Houston, TX 77056

[www.frenchtreasuryintheus.org](http://www.frenchtreasuryintheus.org)

**Directeur de la publication** : Renaud Lassus

**Revu par** : Sabine Lemoyne De Forges, Marc Thuillier