

L'accord commercial entre l'Europe et le Japon qui nargue Donald Trump

- L'accord commercial entre l'Union européenne et le Japon est désormais une réalité politique.
- Il ouvrira des opportunités au secteur agroalimentaire européen et à l'industrie automobile japonaise.
- Mais plusieurs points sensibles restent à trancher.

14 000

Emplois

L'accord de libre-échange scellé entre l'Union européenne et le Japon – qui pourrait entrer en vigueur en 2019 – devrait avoir un impact positif sur l'emploi sur le Vieux Continent. On estime ainsi que chaque milliard d'euros d'exportations supplémentaires vers le Japon crée 14 000 nouveaux emplois.

Cette fois, c'est fait. Certes, ce n'est encore qu'un "accord politique" et plusieurs points – dont certains très épineux – doivent encore être tranchés mais les signatures ont été apposées hier sur le traité de libre-échange entre l'Union européenne et le Japon. Nom de code : Jifta, pour Japan European Union Free Trade Agreement. Un accord qui ouvre la voie à davantage de commerce de biens et services mais aussi d'investissements croisés entre le Vieux Continent et l'archipel nippon. On parle ici d'une zone commerciale représentant un tiers du produit intérieur brut (PIB mondial) et près de 37 % des échanges commerciaux de la planète !

Un accord signé tout sourire hier, lors du sommet UE-Japon à Bruxelles, par Jean-Claude Juncker, président de la Commission européenne, Donald Tusk, président du Conseil européen et le Premier ministre japonais, Shinzo Abe. Et qui apparaît comme un pied de nez adressé à Donald Trump et ses accents protectionnistes au moment où les faits et gestes de ce dernier seront scrutés lors du G20 de Hambourg. "Avant le G20, nous démontrons notre volonté d'agiter haut le drapeau du libre-échange", a d'ailleurs déclaré hier Shinzo Abe. "Bien que certains estiment que le temps de l'isolationnisme et de la désintégration arrive à nouveau, nous démontrons que ce n'est pas le cas", a martelé, de son côté, Donald Tusk.

Qui pour trancher les litiges ?

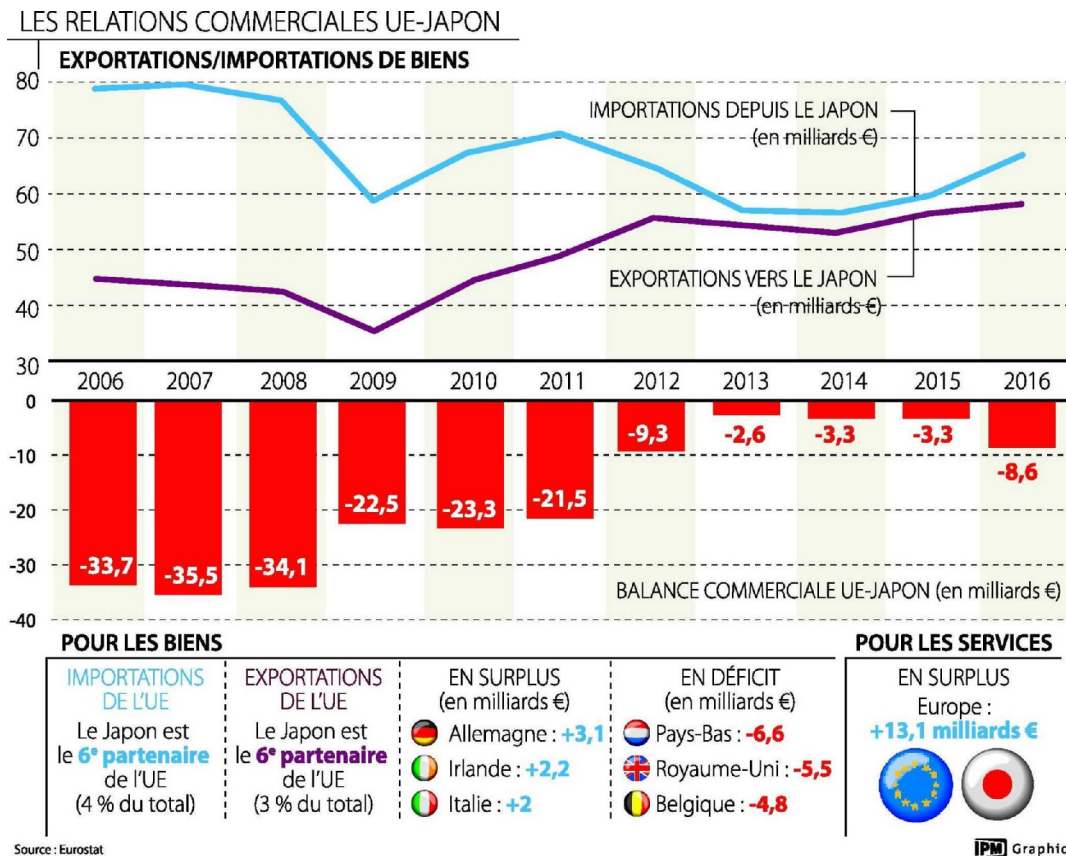
Concrètement, cet accord de libre-échange, une fois finalisé, devrait permettre d'offrir de nouvelles opportunités d'exportations au secteur agroalimentaire

européen. Au total, 85 % des produits agroalimentaires de l'UE pourront entrer au Japon sans droits de douane, parfois à l'issue de périodes de transition. En échange (lire par ailleurs), le Japon obtiendra, à terme, un accès beaucoup plus large au marché européen pour son industrie automobile et sa star Toyota, qui dispute au groupe VW le titre très convoité de premier constructeur automobile mondial. Précisons que ce "Jifta" comporte aussi un volet environnemental même si ce dernier est jugé beaucoup trop "light" par plusieurs ONG qui regrettent l'absence de normes sociales et environnementales contraignantes et de mécanisme de sanction.

Si sur le papier l'Europe et le Japon peuvent y trouver leur compte, la question de la protection des investissements reste ouverte aujourd'hui. La principale pomme de discorde réside en effet dans le mécanisme qui sera mis en place pour gérer les futurs conflits entre multinationales et Etats lorsque les premières s'estimeront lésées par les politiques nationales des seconds. Le Japon souhaite un tribunal privé pour trancher ces litiges. L'Europe, échaudée par le psychodrame lié à la ratification du Ceta, cale et plaide pour un tribunal multilatéral permanent aux audiences publiques. Les discussions devraient se poursuivre dans les prochains mois.

Si l'objectif est que cet accord puisse entrer en vigueur en 2019, reste à savoir s'il devra, comme ce fut le cas pour le Ceta, obtenir l'aval de tous les Parlements nationaux et régionaux. En principe, ce sera le cas. Un parcours qui, on le sait, peut se révéler particulièrement chaotique. Et imprévisible...

V.S. (avec AFP)



Le "Jambon d'Ardenne" protégé par un label

Le Jefta comporte un volet agricole, qui a d'ailleurs fait l'objet, ces derniers jours, d'ultimes tractations entre les deux parties sur les fromages européens. Un compromis a été trouvé, avec la création d'une catégorie spéciale bénéficiant d'une suppression de taxes au bout de quinze ans.

L'agriculture japonaise est plutôt dans les choux, avec peu de terres agricoles disponibles et des agriculteurs vieillissants, à l'instar du reste de la population. Sans parler de la catastrophe nucléaire de Fukushima qui a contaminé des terres. Le pays produit principalement du riz et des légumes, mais, pour le reste, un recours massif à l'importation est indispensable pour couvrir les besoins de la population. Le Japon a le taux d'auto-suffisance alimentaire le plus bas

des pays développés. Pourtant, il s'est doté de solides barrières douanières en matière de produits agricoles afin de se protéger de la concurrence étrangère.

Produits régionaux protégés

Le Japon imposait des droits de douane élevés à l'importation sur des produits alimentaires et des boissons européens : 30 à 40 % sur le fromage, 38,5 % sur la viande bovine, 15 % sur le vin, jusqu'à 24 % sur les pâtes et jusqu'à 30 % sur le chocolat. Le Jefta a pour but de supprimer ces pénalités. L'accord prévoit que les taxes sur les pâtes et le chocolat soient levées après dix ans. Tout profit pour les agriculteurs et l'industrie agroalimentaire de l'UE, affirme la Commission européenne, puisque l'accès de ces produits aux consom-

mateurs japonais serait grandement facilité.

Un segment bien précis du volet agricole du Jefta concerne les 205 produits régionaux européens à "indication géographique protégée" (parmesan, pruneaux d'Agen, whiskey irlandais, Jambon d'Ardenne...). Ces produits sont protégés par un label, ce qui empêche notamment que l'on vende des imitations sous cette étiquette. L'Union européenne a négocié avec les Japonais la même reconnaissance afin que seuls les véritables produits labellisés puissent être vendus au Japon sous l'appellation correspondante. Un coup de pouce à l'exportation pour les agriculteurs européens et la garantie pour les consommateurs nippons d'acheter de l'authentique, souligne la Commission.

I.L.

Une autoroute pour l'importation de voitures japonaises en Europe ?

Avec l'agriculture, c'était l'une des pierres d'achoppement dans les négociations du traité de libre-échange entre Japon et Union européenne : l'automobile, un secteur industriel clé pour les deux camps. La signature de l'accord hier à Bruxelles ne se résume pourtant pas à quelques roues de roquefort contre des Toyota ou des Jambon d'Ardenne contre des Mitsubishi.

En l'état actuel, selon l'Association des constructeurs européens d'automobiles (Acea), la balance penche en faveur du Japon, qui a exporté 575 223 voitures vers l'Union, pour une valeur de 9 milliards d'euros. En sens inverse, l'Europe a exporté 279 256 voitures vers le pays du Soleil-Levant, pour un montant de 7 milliards d'euros.

La valeur unitaire moyenne des importations européennes au Japon est donc nettement plus élevée que celle des véhicules japonais importés en Europe.

Depuis le début des négociations, les constructeurs européens font part de leurs craintes les plus vives d'une invasion de la voiture nipponne. Celle-ci est freinée par une taxe de 10 % appliquée sur chaque véhicule en provenance d'Asie. C'est sur l'élimination de cette taxe que les discussions ont été les plus

rudes. L'Europe a obtenu une suppression progressive, s'étalant sur sept ans. Par contre, la taxe à l'importation des pièces et autres équipements automobiles, qui est de 3 à 4 % actuellement, serait supprimée dès l'entrée en vigueur du traité.

Cela pourrait faciliter l'activité des usines de marques japonaises ayant des implantations européennes. L'Europe compte en effet une quinzaine de sites de production de marques japonaises, et autant de centres de recherches. En s'installant comme Toyota à Bruxelles, où fut conçue la voiture à pile à combustible Mirai, et à Valenciennes où est produite la Yaris, les industriels japonais sont venus directement se mesurer aux constructeurs

575 223

Voitures japonaises ont été importées d'Asie en Europe en 2016, contre 279 256 voitures européennes importées au Japon.

européens.

D'une certaine manière, cela a été tout bénéfique pour la vieille industrie européenne qui, des Japonais, a appris le "lean manufacturing", ou élimination de toute déperdition, et la gestion "juste à temps" de la chaîne d'assemblage.

Entré en vigueur le 1^{er} juillet 2011, l'accord de libre-échange entre la Corée du Sud et l'Union européenne a accéléré les ventes de véhicules européens au pays du Matin calme, sans que les productions coréennes envahissent le Vieux Continent.

DS