

4. Le ralentissement du commerce mondial en 2018

Le commerce mondial a fortement ralenti en 2018. L'augmentation en glissement sur un an des importations de marchandises en volume, qui était de près de 6 % au début de 2018, est ainsi revenue à 3,7 % en septembre 2018, pour chuter à 0 % à la fin de 2018. Pour l'ensemble des biens et services, sur la base des données, encore partielles disponibles sur l'année 2018, le ralentissement des importations aurait cependant été un peu moindre, passant d'un rythme de 5,4 % à la fin de 2017 à 3 % à la fin de 2018.

En tenant compte du ralentissement du commerce mondial de marchandises observé en 2018 et des indications disponibles sur les deux premiers mois de 2019, nous prévoyons une croissance du commerce mondial de biens et services inférieure à celle du PIB mondial en 2019, avec une hausse en moyenne annuelle d'à peine 1,5 % des importations de biens et services, pour une croissance du PIB mondial de 3,1 %. Le taux de croissance du commerce mondial aurait cependant atteint un point bas à la fin de 2018 et retrouverait un rythme de croissance similaire à celui du PIB mondial à l'horizon 2021 (3 %).

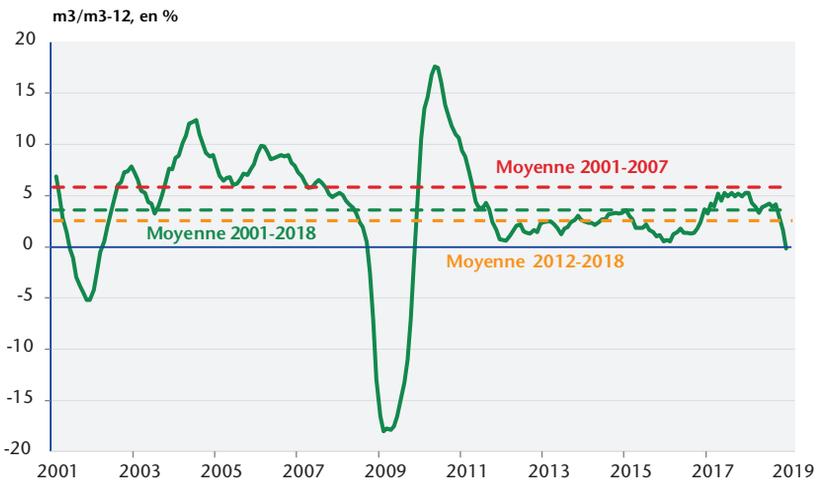
Mais les incertitudes sont nombreuses : on ne peut pas exclure que des mesures protectionnistes se développent à court terme, ce qui freinerait un peu plus le commerce mondial que nous l'anticipons. À l'opposé, une reprise plus dynamique de l'économie mondiale que nous l'envisageons dans notre prévision, pourrait, *via* une reprise de l'investissement, faire accélérer le commerce mondial plus rapidement, comme cela avait été le cas en 2017.

Un nouveau ralentissement du commerce mondial

En 2017, le commerce mondial de marchandises avait accéléré, marquant une rupture avec la faible croissance des années 2012-2016 et retrouvant un rythme proche de celui d'avant la crise de 2008

(graphique 28)¹. Mais, en 2018, le commerce mondial a de nouveau ralenti, tout d'abord au premier trimestre et plus nettement au dernier trimestre. L'augmentation en glissement sur un an des importations de marchandises en volume, qui était de près de 6 % au début de 2018, est ainsi revenue à 3,7 % en septembre 2018, pour chuter à 0 % à la fin de 2018. En moyenne annuelle, les importations de marchandises ont augmenté de 3,5 % en volume, après 4,7 % en 2017. Le ralentissement de 2018 est plus marqué que celui de 2015 (où le commerce avait décéléré en un an de 3 % à 0 %), mais reste de bien moindre ampleur que lors de la crise de 2008.

Graphique 28. Évolution des importations mondiales de marchandises, en volume



Source : CPB World Trade Monitor, calculs OFCE.

Importations de marchandises en 2018 : des évolutions géographiques contrastées

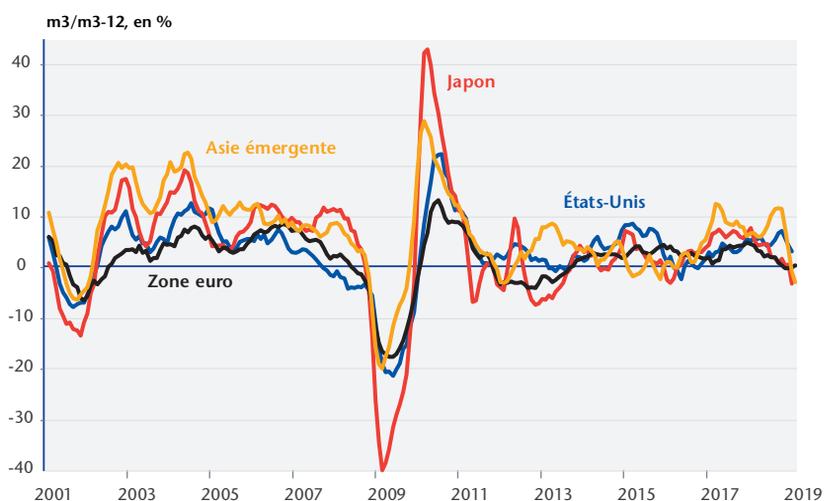
Le ralentissement du commerce mondial en 2018 est-il comparable à celui de 2015 ? Non, car en 2018 le ralentissement des importations a démarré en Europe, alors qu'en 2015 les importations de la zone euro n'avaient pas ralenti ; les importations des États-Unis ont pour leur part continué à accélérer jusqu'à l'automne 2018, alors qu'en 2015 elles avaient fortement ralenti, passant d'une hausse de plus de 8 % au début de 2015 à 0 % un an plus tard. En 2015, le ralentissement avait

1. Nous utilisons dans cette partie les données mensuelles du *World Trade Monitor*, publiées par le CPB, le 25 avril 2019.

commencé tôt en Asie émergente contrairement à 2018. En plus du ralentissement de l'activité automobile, qui a été en 2018 particulièrement marqué en Europe, la demande intérieure a marqué le pas dans la zone euro et non aux États-Unis.

Parmi les économies avancées (dont le poids est de 61 % des importations mondiales dans l'indicateur du CPB), le ralentissement des importations a été nettement plus précoce dans la zone euro. Ainsi, dès le début de 2018, la croissance des importations de la zone euro (27 % des importations mondiales) commençait à ralentir passant de 5 % en glissement sur un an au début de 2018 à 1,8 % en milieu d'année, avant de chuter à 0 % en fin d'année (graphique 29). Le ralentissement a aussi été brutal dans les économies avancées hors zone euro, États-Unis et Japon (16 % des importations mondiales), où la croissance des importations a chuté de 8 % en rythme annuel au début de 2018 à -3 % en fin de période. Mais aux États-Unis (13 % des importations mondiales), les importations ont continué d'accélérer jusqu'en septembre (+7,2 % en glissement sur un an) avant de ralentir à 3 % en fin d'année (soit leur rythme moyen de long terme). Au Japon (5 % des importations mondiales), le taux de croissance des importations a connu en 2018 des fluctuations volatiles autour de sa moyenne de long terme.

Graphique 29. Évolutions des importations de marchandises par grande zone

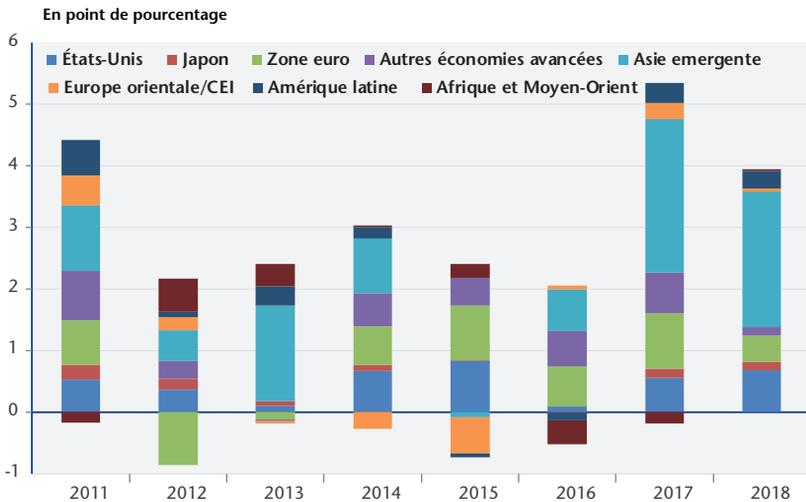


Source : CPB World trade monitor, calculs OFCE.

Dans les économies émergentes d'Asie (26 % des importations mondiales), la croissance des importations a accéléré jusqu'à l'automne (+10 % en glissement sur un an, nettement au-dessus de leur rythme moyen de 6,7 %) et a brutalement fléchi en fin d'année. Les importations n'ont pas ralenti dans les autres grandes zones émergentes (Amérique latine, Afrique et Moyen-Orient), à l'exception de la zone CEI-Europe centrale et orientale (2,4 % des importations mondiales), où le ralentissement avait débuté dès l'été 2017.

En moyenne annuelle, la hausse des importations mondiales de marchandises a ralenti de 5,2 % à 3,9 % entre 2017 et 2018. Ce ralentissement est dû pour 0,9 point aux importations des économies avancées (hors États-Unis et Japon, dont la contribution est restée inchangée), dont la moitié à la zone euro, pour 0,3 point aux importations d'Asie émergente et 0,2 point à celles de la zone CEI-Europe centrale et orientale. Cependant, comme le montre le graphique 30, les importations mondiales sont restées tirées par l'Asie émergente, contrairement au ralentissement de 2015-2016, même si au dernier trimestre 2018, la contribution de la zone Asie émergente, du fait du ralentissement des importations chinoises, a été nettement négative.

Graphique 30. Contributions à la croissance des importations de marchandises



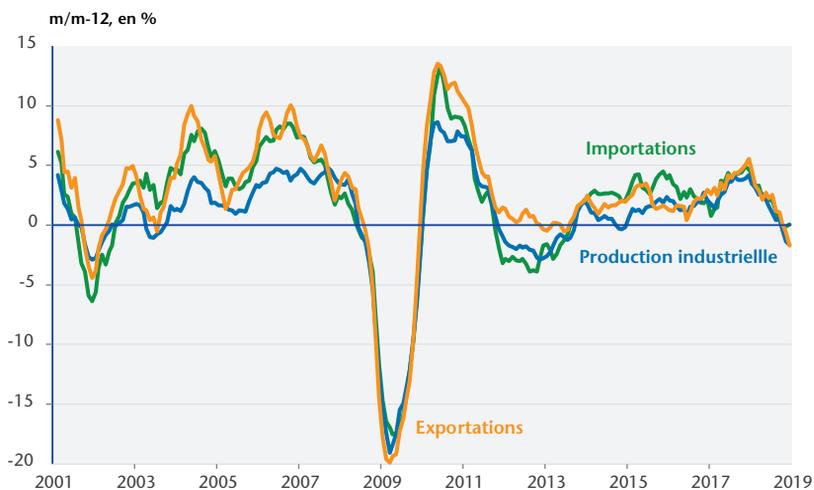
Source : CPB World trade monitor, calculs OFCE.

S'agit-il d'un ralentissement temporaire ?

Plusieurs facteurs ont contribué au ralentissement du commerce mondial en 2018, n'affectant pas toutes les zones de l'économie mondiale, ni au même moment, ni de la même façon, bien que de façon générale les échanges ont été affectés par des incertitudes liées aux tensions commerciales accrues entre la Chine et les États-Unis et à celles liées à la perspective du Brexit. Par ailleurs, des difficultés spécifiques ont affecté le secteur de l'automobile (voir « Le moteur chinois ralentit la Berline allemande »).

Dans la zone euro prise dans son ensemble, les importations et les exportations de marchandises ont ralenti dès le début de 2018, de façon particulièrement synchronisée avec la production industrielle (graphique 31). Ceci reflète pour partie l'évolution de la production automobile, qui a commencé à ralentir en Allemagne dès le début de 2018. De plus, les exportations de la zone euro auront été plus affectées que d'autres zones par le ralentissement des importations de la zone CEI-autres pays en développement d'Europe de l'Est, notamment de la Turquie. La hausse des importations de cette zone est passée de 10 % en glissement sur un an au début de 2018 à 0 % à l'été 2018.

Graphique 31. Évolutions du commerce extérieur de marchandises et de la production industrielle dans la zone euro



Source : CPB World trade monitor, calculs OFCE.

Aux États-Unis, importations, exportations et production industrielle ont aussi évolué de façon proche jusqu'à l'automne 2018 où la

croissance des exportations est revenue à 0 %, bien en deçà de sa moyenne de longue période, tandis que les importations restaient soutenues par la demande intérieure.

Dans notre prévision, les importations mondiales de biens et services en volume, après avoir baissé de 0,6 % au quatrième trimestre 2018, recommenceraient à croître au premier trimestre 2019, d'environ 0,4 %, et accéléreraient ensuite régulièrement jusqu'à un rythme proche de 0,8 % à la fin de 2021. En moyenne annuelle, la croissance des importations mondiales de biens et services serait d'à peine 1,5 % en 2019, après 4,5 % en 2018, de 2,7 % en 2020 et de 3,1 % en 2021. Les importations augmenteraient donc nettement moins rapidement que le PIB mondial en 2019 (respectivement 1,5 % et 3,1 %), puis au même rythme que le PIB mondial à l'horizon 2021 (3,0 %). Ce scénario d'un retour à un ratio croissance du commerce mondial/croissance du PIB mondial vers l'unité à l'horizon 2021 peut sembler prudent. D'une part, les incertitudes qui pèsent aujourd'hui sur le commerce mondial – guerre commerciale États-Unis/Chine et extensions possibles à l'Europe ; modalités de sortie du Royaume-Uni de l'UE et ralentissement de l'économie chinoise – pourraient conduire au maintien d'une croissance du commerce mondial moins rapide que celle du PIB mondial à l'horizon 2021. D'autre part, la levée de ces incertitudes et la poursuite d'une croissance dynamique dans la zone Asie-Pacifique pourraient conduire à une accélération plus rapide du commerce.

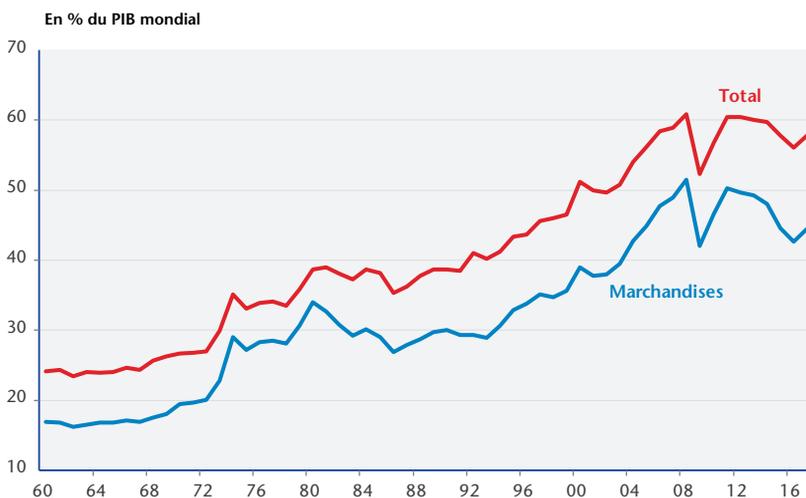
Ou s'agit-il d'un changement de régime plus durable ?

La hausse des échanges commerciaux a été l'une des caractéristiques de l'évolution économique mondiale de 1970 à 1980, puis de 1993 à 2008, à la fois par la montée en puissance des pays émergents, l'internationalisation des chaînes de production et la constitution d'espaces de libre-échange. Elle a fortement contribué à la hausse du PIB mondial et au rattrapage de certains pays, notamment en Asie. Cependant, elle marque le pas depuis 2008. Depuis 2017, de plus, la mondialisation commerciale est mise en cause par les mesures protectionnistes prises par les États-Unis, mais aussi par une contestation plus générale de son impact sur la cohésion sociale et sur l'équilibre écologique.

Le commerce de marchandises représentait 17 % du PIB mondial dans les années 1960 ; il est monté à 29 % en 1990 ; il a connu une forte hausse de 1995 à 2008, où il a franchi 50 %. La crise financière et

la dépression mondiale l'ont fait baisser à 42 % du PIB en 2009. Il est remonté à 50 % en 2011, mais a rechuté à 45 % en 2015-2017 (graphique 32), plus nettement que le ratio de l'ensemble des échanges de biens et services.

Graphique 32. Évolution du commerce mondial depuis le début des années 1960



Source : Banque mondiale.

Le ratio taux de croissance du commerce mondial/taux de croissance du PIB mondial se situait en moyenne autour de 2,4 % dans les années 1990 et 2000, il a été de 1,2 de 2012 à 2016, de 1,7 en 2017, de 0,8 en 2018. Pour certains commentateurs, par exemple l'ECB-IRC Trade Task Force (2016), dont les travaux avaient été publiés juste après le ralentissement de 2015, le « nouveau normal » serait une situation où le commerce mondial augmenterait comme le PIB. Ce serait une deuxième rupture dans la relation commerce/PIB, en sens inverse de la précédente (voir infra).

Une croissance structurelle... et un certain ralentissement

L'évolution de la part du commerce mondial dans le PIB dépend de facteurs structurels et conjoncturels. Sur longue période, la mondialisation (libéralisation des échanges et internationalisation des modes de production) est le facteur essentiel. D'un côté, les pays émergents, en suivant l'exemple des quatre Dragons (Corée, Taïwan, Hong-Kong, et Singapour) et surtout de la Chine choisissent une stratégie de

développement basée sur le secteur exportateur. Ils produisent pour les marchés extérieurs en s'appuyant sur leurs bas salaires, la discipline de leur main-d'œuvre et leur stabilité politique. Ils importent des biens d'équipement et des biens intermédiaires. Dans une phase ultérieure, la forte croissance permet des hausses de salaires, le développement d'une classe moyenne et donc la hausse de la demande intérieure. Les pays émergents deviennent producteurs de biens intermédiaires puis de biens d'équipement, mais achètent des biens de consommation de luxe. Ainsi, leur ratio exportations/PIB tend à se stabiliser.

La forte croissance du commerce mondial dans la période 1990-2007 a des causes technologiques (la réduction des coûts de transport, les progrès des techniques de télécommunications) et politiques (l'ouverture des anciennes démocraties populaires, la conversion des pays émergents à une croissance extravertie).

La libéralisation commerciale, qui avait fortement augmenté de 1970 à 1999, semble être arrivée à un plateau. Les droits de douane sont maintenant faibles en moyenne et ne peuvent plus guère diminuer. En même temps, certains pays émergents, notamment en Asie et en Afrique, espèrent suivre une stratégie de croissance par les exportations et s'insérer dans les chaînes de production. De nombreux pays (dont l'UE) continuent à signer des accords de libre-échange.

L'ensemble de ces éléments suggèrent qu'à moyen terme la part du commerce mondial dans le PIB continuerait à progresser, mais à un rythme nettement moindre cependant que dans les années 1990.

Il faut signaler aussi, comme l'illustrent Gaulier *et al.* (2019), que le ralentissement n'apparaît guère si l'on considère des chiffres en volume et non en valeur. Le problème est cependant que la mesure des volumes est délicate pour les biens de haute technologie et qu'à long terme, ce sont les données en valeur qui sont pertinentes.

Vers le protectionnisme ?

Certains pays sont désormais tentés d'avoir recours à des mesures protectionnistes. En s'appuyant sur les forts déficits commerciaux bilatéraux des États-Unis (tableau 5) et les pertes d'emplois industriels, Donald Trump exprime avec force le sentiment que la mondialisation se fait au détriment des États-Unis et s'engage dans une guerre économique contre la Chine et à un moindre degré contre l'UE.

Tableau 5. Échanges commerciaux des États-Unis en 2018 (en milliards de dollars)

	Exportations	Importations	Solde
Total	1664	2543	-878
Canada	299	318	-20
Mexique	265	347	-82
Amérique centrale et du Sud	164	122	41
Europe	370	573	-202
<i>dont UE</i>	319	488	-169
<i>dont Allemagne</i>	57	126	-68
<i>dont France</i>	36	53	-16
Asie	510	1 132	-622
<i>dont Chine</i>	120	540	-419
<i>dont Japon</i>	75	143	-67
OPEP	59	80	-21
Afrique	26	36	-10
Océanie	30	15	-16
Russie	7	21	-14

Source : United States Census.

Les États-Unis sont les consommateurs en dernier ressort du monde. Grâce au rôle international du dollar, ils peuvent maintenir un déficit courant qui serait en 2019 de l'ordre de 2,5 % du PIB après avoir dépassé 5 % dans les années 2005-2007. Réduire fortement ce déficit supposerait une forte baisse de la valeur du dollar (pour améliorer la compétitivité des producteurs américains) tout en réduisant la demande intérieure (pour dégager un surplus exportable). Cela induirait une baisse du pouvoir d'achat aux États-Unis et aurait des effets négatifs sur les autres pays.

Donald Trump souhaite remplacer le multilatéralisme par des accords bilatéraux, dans lesquels les États-Unis imposent à leurs partenaires de s'ouvrir aux produits américains et de limiter leurs exportations vers les États-Unis, ce qui est contraire aux règles de l'OMC. Donald Trump met en cause le principe même des échanges commerciaux : les pays à bas salaires profitent de leurs avantages comparatifs, c'est-à-dire précisément les bas salaires. Il met aussi en cause les pratiques des pays émergents, surtout de la Chine, de ne pas respecter les droits de propriété intellectuelle et d'imposer des transferts de technologies lors de grands contrats. Cela témoigne des craintes des États-Unis face à la montée en puissance de la Chine, qui devient leader dans des secteurs de pointe (infrastructures de télécommunications, 5G).

Donald Trump a engagé une guerre commerciale contre les pays avec lesquels les États-Unis ont un fort déficit commercial bilatéral : la Chine, l'UE et le Mexique. Il pense être en situation de force puisque, pour de nombreux pays, les exportations vers les États-Unis (qu'il peut frapper de taxes) représentent des montants beaucoup plus importants que les importations en provenance des États-Unis (qui peuvent faire l'objet de mesures de riposte). Une hausse des taxes frappant les importations d'un secteur déterminé peut certes permettre à la production américaine de ce secteur de gagner en compétitivité, donc d'augmenter l'emploi aux États-Unis. En sens inverse, cette hausse a des effets dommageables sur les autres secteurs (s'ils doivent payer plus cher leurs biens intermédiaires, ce qui nuit à leur compétitivité) ou sur les consommateurs (qui subissent des hausses de prix).

En janvier 2018, à titre de mesures de sauvegarde, Donald Trump met en place des taxes de 20 % à 40 % sur les machines à laver et de 30 % sur les panneaux solaires. En mars, en évoquant des arguments de sécurité nationale, il instaure des droits de douane de 25 % sur les importations d'aluminium et de 10 % sur celles de l'acier. De façon temporaire, plusieurs pays sont exemptés : Argentine, Brésil, Canada, Mexique, UE, Corée du Sud. Cette exemption est levée en juin.

En riposte, en mars, la Chine instaure des droits de douane de 20 ou 25 % sur 128 produits américains. En juin, l'UE instaure une taxe de 25 % sur des produits américains : l'acier, l'aluminium et des produits symboliques comme les Harley-Davidson ou le whiskey. Les États-Unis menacent d'instaurer des droits de 25 % sur les importations européennes d'automobiles et de leurs composants.

En juillet, les États-Unis dénoncent les pratiques chinoises en matière de non-respect des droits de propriété intellectuelle (DPI) et d'obligations de transferts de technologies. Ils instaurent des taxes douanières de 25 % sur des importations de produits chinois de 50 milliards de dollars en ciblant des produits de haute technologie (semi-conducteurs, pièces électroniques, voitures). À la suite de cette annonce, la Chine annonce des sanctions similaires sur un volume de 50 milliards de dollars d'importations venant des États-Unis (voitures, aéronautique, produits de la mer, soja).

En septembre 2018, les États-Unis mettent en place une série de taxes douanières de 10 % sur un volume de 200 milliards d'importations chinoises, taxes douanières qui doivent passer à 25 % au 1^{er} janvier 2019. La Chine met alors en place des taxes douanières de

5 à 10 % sur un volume de 60 milliards d'importations américaines. Les États-Unis ciblent des produits électroniques ou des produits innovants. Les Chinois ciblent l'automobile, l'aéronautique, ainsi que des productions des régions ayant voté pour Donald Trump. En janvier 2019, la hausse de 10 à 25 % est reportée.

Les États-Unis entrent dans une phase de négociations avec l'UE et avec la Chine. L'UE devrait accepter une baisse à zéro des droits de douane sur les produits industriels (hors automobiles), mais ceux-ci sont actuellement très bas (3 % en moyenne) ; par contre, il semble difficile qu'elle accepte d'alléger ses normes sanitaires ou réglementaires, de négocier sur les produits agricoles ou culturels. La Chine a déjà réorienté sa croissance vers sa demande intérieure ; elle s'est lancée dans deux ambitieux programmes : « Made in China 2025 » et « les nouvelles routes de la soie », auxquels elle ne renoncera pas. Les États-Unis lui demandent d'importer des quantités importantes de produits agricoles, industriels et énergétiques américains, ainsi que des services, de renforcer ses règles de protection de la propriété intellectuelle et d'assouplir celles sur les transferts de technologie. En mai, pour peser sur les négociations, Donald Trump met effectivement en application la hausse des droits de douane de 10 à 25 % ; il menace d'étendre la taxation à 325 milliards d'autres exportations chinoises.

En mai, Donald Trump met Huawei sur la liste des entreprises à risque, ce qui oblige les entreprises américaines à ne plus lui fournir des composantes. Il espère ainsi freiner le développement technologique de Huawei, gagner du temps pour permettre aux entreprises américaines de rattraper leur retard. À court terme, il peut réussir. À plus long terme, cela peut renforcer la stratégie chinoise de devenir autonome sur l'ensemble de la chaîne de production et même inciter les autorités européennes à prendre des mesures (développement du rôle international de l'euro, investissement dans les secteurs d'avenir) pour échapper à la dépendance vis-à-vis des États-Unis.

En mai 2019, la hausse des tarifs douaniers des États-Unis sur les importations en provenance de Chine est de 25 % sur 250 milliards de dollars de produits, soit une hausse potentielle de 62,5 milliards, représentant une hausse moyenne de droits de 11,6 % sur les produits chinois. La hausse des tarifs douaniers chinois sur les importations en provenance des États-Unis est de 25 % sur 50 milliards de produits ; de 10 % sur 60 milliards d'autres produits, soit une hausse potentielle de 18,5 milliards, une hausse moyenne de droits de 15,4 % sur les produits américains.

Selon Amiti *et al.* (2019), les hausses de droits de douane ont été répercutées dans les prix payés par les consommateurs et les entreprises américains. La perte de bien-être induite par les effets de distorsion est de 17 milliards de dollars par an (0,09 % du PIB). Cette perte n'a guère été perçue compte-tenu du dynamisme de l'économie américaine. D'ailleurs, Donald Trump attribue la bonne santé de l'économie américaine à sa politique protectionniste, de sorte qu'il est peu probable qu'il y renonce.

Protectionnisme

L'analyse des effets du protectionnisme à l'aide de modèles d'équilibre général donne généralement des effets négatifs, faibles pour les pays qui prennent des mesures de restriction des échanges. Ces modèles font l'hypothèse d'une économie au plein-emploi, où les transferts de travail et de capital se font facilement d'un secteur à un autre. Les mesures protectionnistes aboutissent alors essentiellement à transférer les facteurs de production dans des secteurs où ils sont moins efficaces. Notons que les effets inflationnistes de la hausse des droits de douane et leurs effets négatifs sur le pouvoir d'achat des ménages sont atténués si le gain en recettes publiques est redistribué d'une façon ou d'une autre au secteur privé. Le pays dont les exportations sont spécifiquement frappées subit certes un choc négatif mais ce choc est atténué dans la mesure où le pays peut développer ses ventes dans des marchés tiers. Enfin, les pays tiers sont faiblement gagnants puisqu'ils peuvent concurrencer le pays frappé sur le marché du pays qui a pris l'initiative de dresser des barrières contre lui. Au total, les effets négatifs sont forts sur le commerce bilatéral, mais faibles sur les PIB. Pour augmenter ces effets négatifs, certains modélisateurs introduisent des effets d'incertitude sur l'investissement ou font l'hypothèse que la fermeture des frontières a un effet négatif durable sur la croissance de la productivité du travail.

Ainsi, selon la Banque mondiale (Freund *et al.*, 2018), une hausse de 25 points des tarifs douaniers entre les États-Unis et la Chine induirait une baisse de 0,4% du PIB américain et de 2,5% du PIB chinois, avec des effets négligeables sur le PIB de l'UE. Il faut ajouter un effet d'incertitude (une baisse de 0,5 point de PIB de l'investissement dans tous les pays) pour avoir une baisse du PIB de 1,6 % aux États-Unis, 3,5 % en Chine et 1,7 % dans l'UE.

Selon Jean *et al.* (2018) et Vicard (2018), une guerre commerciale totale, une augmentation de 60 points de tous les tarifs douaniers

(actuellement de l'ordre de 3 % pour l'UE et les États-Unis) sur les produits industriels, hors commerce intra-UE, induirait une baisse de 4 % du PIB de l'UE, de 3 % pour la Chine et les États-Unis. Le PIB de la France baisserait de plus de 3 %, avec une baisse du commerce hors UE de 42 %. En fait, on peut remarquer la faiblesse des effets : une hausse de 25 points des tarifs douaniers n'induisant qu'une baisse de 1,2 % du PIB français.

Felbermayr et Steininger (2019) analysent l'impact des mesures de guerre commerciale entre la Chine et les États-Unis, telles qu'en place en février 2019. Ces mesures entraîneraient une baisse de 5,1 milliards de dollars du PIB chinois (-0,4 %), de 2,3 milliards de dollars du PIB des États-Unis (-0,15 %) et une hausse de 310 millions du PIB de l'UE28. Le déficit des États-Unis vis-à-vis de la Chine serait réduit de 13,4 milliards ; celui vis-à-vis de l'UE 28 augmenté de 2,7 milliards.

Notons par ailleurs qu'un Brexit sans accord pourrait se traduire par l'instauration de barrières tarifaires et non tarifaires susceptibles de réduire fortement le commerce entre le Royaume-Uni et l'UE27, à partir de novembre 2019, mais cette perspective peu probable ne figure pas dans notre scénario.

Pour conclure, parmi les pays ayant un rôle important dans le commerce mondial, aucun ne souhaite véritablement remettre en cause de la mondialisation commerciale. Les contraintes écologiques ne sont guère prises en compte. Si l'arrivée à maturité de l'économie chinoise entraîne une baisse du ratio commerce mondial/PIB pour ce pays, d'autres pays émergents prennent la relève, notamment en Asie. L'UE continue à négocier des accords bilatéraux de libre-échange ; au Royaume-Uni, les partisans du Brexit souhaitent faire du Royaume-Uni un champion de la globalisation, s'affranchir des réglementations de l'UE et signer des traités de libre-échange avec les pays hors UE ; enfin, Donald Trump souhaite bousculer les règles du commerce international qu'il juge nuisibles aux États-Unis, mais surtout pour ouvrir des marchés aux entreprises américaines, notamment en Chine, mais aussi dans l'UE pour certains produits américains, principalement agricoles, aujourd'hui encore soumis à des droits de douane et à des réglementations.

Références

- Amiti M., S. J. Redding et D.E. Weinstein, 2019, « The impact of the 2018 Trade War on U.S. Prices and Welfare », *CEPR Discussion Paper*, DP 13564, mars.
- ECB-IRC Trade Task Force, 2016, « Understanding the weakness in global trade. What is the new normal? », *Occasional Paper Series*, n° 178, septembre.
- Felbermayr G. et M. Steininger, 2019, « Trump's trade attack on China - who laughs last? », *EconPol Policy Brief*, n° 13, février.
- FMI, 2019, *Perspectives de l'économie mondiale*, avril.
- Freund C., M. Ferrantino, M. Maliszewska et M. Ruta, 2018, « Impacts on Global Trade and Income of Current Trade Disputes », World Bank, juillet.
- Gaulier G., Sztulman A. et D. Ünal, 2019, « La croissance des chaînes de valeur mondiales n'est pas enrayée », *Blog Banque de France*, mai.
- Jean S., P. Martin et A. Sapir, 2018, « Avis de tempête sur le commerce international : quelle stratégie pour l'Europe ? », *Les Notes du CAE*, n° 46, juillet.
- OMC, 2019, « La croissance du commerce mondial s'essouffle alors que les tensions commerciales persistent », Communiqué de presse, 2 avril.
- Vicard V., 2018, Une estimation de l'impact des politiques commerciales sur le PIB par les nouveaux modèles quantitatifs de commerce, *Focus du CAE*, n° 22, juillet.