
Sucre

Les États-Unis appliquent un programme de soutien des cours du sucre de même que des restrictions à l'importation sur le sucre et certains produits contenant du sucre; ce programme permet aux cours intérieurs des États-Unis de demeurer considérablement plus élevés que les cours mondiaux. En outre, les États-Unis appliquent un programme de réexportation permettant aux raffineurs américains d'importer du sucre aux cours mondiaux et de le réexporter sous forme de sucre raffiné. Ce programme permet aux raffineurs américains d'obtenir du sucre aux cours mondiaux moins élevés sans nuire au programme de soutien des cours intérieurs aux États-Unis. L'ALENA prévoit l'élimination d'un programme similaire de réexportation pour les produits contenant du sucre.

Subventions au transport sur les voies navigables intérieures des États-Unis

Les grandes voies navigables intérieures des États-Unis (telles les réseaux fluviaux Mississippi-Missouri et Tennessee-Tombigbee) ont été aménagées et sont entretenues aux frais du gouvernement fédéral, qui a mis à contribution le Corps des ingénieurs de l'Armée américaine. Il n'existe ni frais d'éclusage ni droits d'utilisation. Toutefois, les exploitants de barges paient des taxes sur le carburant, qui s'appliquent aux nouveaux ouvrages seulement. Ce réseau de voies navigables, de canaux et d'écluses, et sa maintenance, constituent un subventionnement du transport intérieur. Comme il a pour effet de réduire le coût du transport en vrac des produits, les usagers des voies navigables intérieures sont nettement avantagés.

Subventions à la construction navale et Accord de l'OCDE sur la construction navale

Le programme *Title XI*, qu'administre l'Administration maritime (MARAD), fournit aux constructeurs américains de navires des prêts garantis jusqu'à 87 % pour une période pouvant atteindre 25 ans. Parmi les projets admissibles, il y a ceux de construction, de reconstruction et de révision de navires commerciaux dans les chantiers maritimes des États-Unis, de même que les projets d'amélioration des chantiers maritimes. Les propriétaires de navires américains et étrangers et les chantiers maritimes américains sont admissibles au programme. Le programme a été élargi en 1993; il couvre depuis les navires construits pour le marché des exportations.

Les États-Unis, l'UE, la Norvège, la Suède, la Finlande, le Japon et la Corée ont signé l'Accord de l'OCDE sur la construction navale conclu en décembre 1994. L'Accord vise à limiter les subventions à la construction navale et à examiner les pratiques de prix préjudiciables. Il stipule que les niveaux des subventions ne dépasseront pas leurs niveaux actuels et qu'aucune nouvelle mesure de soutien ne sera prise et prévoit le maintien, à certaines conditions, de l'aide déjà engagée, jusqu'à ce que l'Accord entre en vigueur. Aux termes de l'Accord, les États-Unis devront réduire l'application du programme *Title XI* à des garanties de prêt maximales de 80 % sur une période de 12 ans et modifier certains autres programmes d'aide au secteur maritime (voir la section IX sur les services et le transport maritimes). L'entrée en vigueur de l'Accord a été reportée de janvier à juin 1996, en raison des retards au niveau de la ratification par les États-Unis et plusieurs autres pays. Au début de 1996, le Congrès envisageait d'adopter une loi pour accélérer la mise en application de l'Accord, que les États-Unis considèrent comme une grande priorité pour leur commerce.