

# ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

RESTRICTED

G/C/W/170

17 décembre 1999

(99-5473)

Conseil du commerce des marchandises

## PHILIPPINES - DEMANDE PRÉSENTÉE AU TITRE DE L'ARTICLE 5:3 DE L'ACCORD SUR LES MIC

### Réponse aux questions écrites des Communautés européennes

- 1. Pourquoi les Philippines demandent-elles une prorogation pour tous les éléments de leurs MIC? La prorogation concernant l'élément relatif à l'équilibre du financement en devises doit être expressément justifiée. Cette demande est-elle fondée sur des considérations ayant trait à la balance des paiements?**

Les éléments relatifs à la prescription en matière d'apport local et à l'équilibre du financement en devises qui font l'objet de la demande de prorogation des MIC formulée par les Philippines sont complémentaires et doivent être appliqués simultanément si l'on veut que les MIC atteignent leur objectif. La justification de la demande de prorogation des MIC fait partie intégrante et est indivisible de la raison d'être de l'inclusion dans la demande de l'élément relatif à l'équilibre du financement en devises.

Si l'inclusion de l'élément concernant l'équilibre du financement en devises peut se traduire par une situation plus favorable de la balance des paiements, cela n'est pas nécessairement la raison pour laquelle cet élément est inclus dans la demande relative aux MIC.

- 2. a) Nous aimerions savoir pourquoi les MIC sont un élément essentiel de la restructuration du secteur automobile.**

Une prorogation de la période de transition au titre de l'article 5:3 de l'Accord sur les MIC permettrait aux Philippines d'atténuer les effets préjudiciables engendrés par la contraction massive du marché du secteur automobile. Comme il a été indiqué précédemment, la crise financière asiatique qui a débuté en 1997 s'est déjà soldée par le licenciement de 4 524 travailleurs rien que dans le secteur de la fabrication des pièces d'automobiles. Parmi les 40 181 travailleurs restants, certains doivent faire face au raccourcissement et à l'échelonnement des journées de travail. Le secteur de l'assemblage des véhicules qui a connu une chute spectaculaire de 50 pour cent du volume des ventes en 1998 par rapport aux niveaux de 1997 devrait subir une nouvelle contraction d'environ 10 à 12 pour cent du volume des ventes en 1999. Compte tenu du fait que l'utilisation des capacités a été ramenée à 40 pour cent, les industriels s'attendent à ce que l'élimination des MIC, associée à la contraction continue du volume des ventes de véhicules, se traduise par une nouvelle compression de personnel touchant 10 000 salariés sur les 40 181 restants. On ne saurait trop insister sur les répercussions sociales de telles perspectives. Les Philippines jugent leur demande essentielle étant donné qu'elles s'efforcent de préserver le marché pour les participants actuels, sans parler de la survie des familles tributaires du maintien de l'emploi des soutiens de famille employés dans le secteur automobile, jusqu'à ce que la reprise économique soit bien engagée, ce qui permettra une élimination progressive des MIC moins pénible et acceptable sur le plan social.

- b) **S'il est nécessaire de protéger le secteur pendant quelque temps, d'autres moyens ont-ils été envisagés?**

Comme il a été indiqué précédemment, le gouvernement philippin a décidé de ne demander une prorogation des MIC qu'en octobre 1999, après avoir établi que le secteur ne se remettrait pas des effets de la crise financière asiatique et ne serait pas en mesure de s'adapter à un environnement sans MIC avec un minimum de perturbations sociales et financières. Avant de prendre cette décision, les Philippines s'étaient efforcées de se conformer aux obligations concernant les MIC dans les délais voulus. Dans l'intervalle, le gouvernement philippin a essayé de mener des consultations suivies avec les secteurs affectés pour arrêter une solution de rechange appropriée et des mesures conformes à l'OMC.

3. **Pourriez-vous fournir des explications séparées concernant la prorogation demandée pour chacun des secteurs concernés - motocyclettes, véhicules utilitaires et voitures de tourisme? Les secteurs ont-ils été affectés de la même manière par la crise asiatique? Les conséquences sur l'emploi sont-elles les mêmes pour tous les secteurs?**

Il serait difficile de différencier les secteurs aux fins de la demande relative aux MIC car le marché des voitures de tourisme, des véhicules utilitaires et des motocyclettes est un marché intégré et il n'est pas possible d'établir des distinctions par secteur. Si nous suivons attentivement les données concernant les ventes intérieures des trois secteurs au cours des trois dernières années, il s'avère que les ventes de véhicules de tourisme ont baissé de 14,8 pour cent de 1996 à 1997 et de 54,2 pour cent de 1997 à 1998. Selon les projections, les ventes dans cette catégorie devraient encore baisser de 21 pour cent pour la période allant de 1998 à 1999. Par ailleurs, les ventes de véhicules utilitaires ont diminué de 6,1 pour cent de 1996 à 1997 et de 33,7 pour cent de 1997 à 1998. Le volume des ventes devrait encore diminuer de 4,1 pour cent de 1998 à 1999. S'agissant des motocyclettes, le volume des ventes a augmenté de 3,4 pour cent de 1996 à 1997, mais a accusé la même tendance à la baisse que les autres secteurs en 1998, année qui s'est soldée par une diminution des ventes de 12,7 pour cent. Selon les projections, les ventes de motocyclettes diminueront à nouveau de 6,7 pour cent de 1998 à 1999.

Même s'il est vrai que la tendance à la baisse des ventes n'est pas aussi marquée dans le secteur des motocyclettes que dans les autres secteurs, il n'en demeure pas moins que ce secteur est exposé aux mêmes variables que les autres et que les conséquences sur l'emploi sont similaires.

---