

# Transport International et Pays en Voie de Développement

par

P. BAUCHET

Université de Paris no. 1, France

La croissance des Pays en Voie de Développement (P.V.D.) dépend très largement de leur commerce extérieur et plus particulièrement de l'exportation vers les pays développés de matières premières et de produits de base qui leur procurent l'essentiel de leurs recettes en devises. Ce commerce intéresse beaucoup plus les pays occidentaux que les nations socialistes de l'Est. Les relations Nord Sud jouent un rôle prépondérant dans le développement. Ce commerce utilise très largement le navire comme vecteur. Sans doute ne faut-il pas négliger le rôle croissant du transport aérien et des véhicules terrestres qui complètent une chaîne de transport. Mais le transport maritime est le lieu d'un conflit significatif entre P.D.V. et pays développés. Les premiers critiquent vigoureusement la politique menée par les nations occidentales qui possèdent encore plus de 80% de la flotte mondiale si l'on y inclut tous les pavillons de complaisance et qui useraient de cette arme sans considération des problèmes propres au développement. Les P.D.V. cherchent donc à mieux maîtriser le transport de leur trafic qui représente 40% du trafic total par des mesures d'intervention. Les nations occidentales n'ont pas manqué de réagir. Elles dénoncent les mesures de protection qui mettent en cause le principe du "Free Flow of Shipping" et qui sont, disent-elles, responsables au moins partiellement de la crise actuelle du transport. Le dialogue Nord Sud est donc aussi difficile dans le transport maritime que dans les autres domaines: il est nécessaire de prendre la mesure de l'importance de ce transport dans l'évolution des pays en voie de développement.

Nul ne peut contester que le transport international a eu un effet déterminant dans le développement des P.D.V. et que la politique menée ne leur a pas toujours été favorable. Mais les bouleversements actuels de l'économie mondiale sont en train de transformer les structures de l'échange et du transport international. Dans ce contexte s'élaborent de nouvelles règles du jeu dont l'observateur doit se demander si elles seront plus favorables au développement.

## LE RÔLE DU TRANSPORT INTERNATIONAL DANS LE DÉVELOPPEMENT

Le commerce international est un facteur essentiel du développement du Tiers Monde, tant au plan des importations que des exportations. L'ouverture à l'échange international par les réseaux de communication maritime a constitué une condition fondamentale de leur croissance. Toutefois cette ouverture s'est située dans un contexte qui n'a pas favorisé le développement autant qu'on aurait pu l'espérer.

Dans un marché dominé par les pays développés acheteurs de matières premières, le transport maritime a exercé une influence considérable sur la production des P.V.D. Sans doute ne faudrait-il pas identifier au-

jourd'hui ces pays avec l'exportation de produits primaires; la valeur totale de ces produits exportés par les pays développés est plus importante. Toutefois les P.D.V. ont été et restent encore aujourd'hui malgré la croissance rapide de leurs exportations industrielles, spécialisés dans les exportations primaires, et souvent même dans la production d'un seul produit<sup>1</sup>. Or le prix de leur transport est relativement plus élevé - il peut être supérieur à 10% du prix total - que celui des produits manufacturés. Dans un contexte où la demande par les pays industriels est à la fois diversifiée et élastique face à une offre unitaire et peu élastique, les changements de prix du transport auront tendance à se répercuter sur l'offre et à exercer une influence déterminante sur le prix, donc le volume et la structure des exportations.

Le passé récent montre de nombreux exemples des variations des coûts de transport. Les frets de ligne régulières ont connu une hausse continue avec un doublement de 1970 à 1976, ceux du tramping des fluctuations importantes puisqu'après avoir doublé en 1973 ils sont revenus à leur point de départ en 1976. La répercussion des hausses de fret pour les matières premières à offre inélastique et à demande élastique se produit nécessairement sur le prix de vente F.O.B. de ces produits. L'histoire coloniale est remplie d'exemples, allant du cacao au bois, qui illustrent cette thèse. Ce sont les pays en voie de développement exportateurs de produits primaires qui vont subir les effets des hausses et souffrent des variations de fret. Comme importateurs de produits manufacturés dont ils ont le plus grand besoin, ils subiront aussi les hausses de prix sur le transport des "divers". L'absolue nécessité dans laquelle ils sont d'exporter pour couvrir des importations indispensables conduit donc les pays les plus pauvres à supporter les variations de fret<sup>2</sup>. A travers les prix les conditions du transport maritime modifient le volume et la structure des productions. On sait le rôle qu'ont joué dans le développement des mines de fer lointaines et l'extraction pétrolière, l'augmentation de la taille des navires. Et de la productivité faisant baisser les frets. A l'inverse des événements comme la fermeture du canal de Suez ont entraîné des difficultés dans certaines cultures exotiques d'Asie.

Le transport maritime pèse enfin sur les pays en voie de développement par le poids considérable que représente sur leur balance des paiements le coût en devises du transport maritime. L'illustration la plus récente en a été donnée par le Ministre Ivoirien de la marine<sup>3</sup> qui indique que, en cinq ans, le déficit de la balance des frets a été multiplié par trois. Si l'on tient compte de l'endettement écrasant des pays les plus pauvres cette charge supplémentaire paraît insupportable.

Ce ne sont pas seulement la nature des marchés en présence et la part relativement faible des moyens de transport sous pavillons de P.V.D. qui expliquent la dépendance de ces pays par rapport au transport mariti-

me. Les pays les plus défavorisés mettent en cause devant les instances internationales et notamment devant la Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement (C.N.U.C.E.D.) les pratiques monopolistiques des armements occidentaux qui se cachent derrière le principe de la liberté des mers. L'existence des conférences pour le transport de ligne limitent la concurrence, favorise les discriminations de service et de prix. Les pratiques anciennes de secret des tarifs et les ristournes occultes accréditent les thèses les plus avancées sur les pressions qu'exerceraient ainsi les pays développés contre la croissance de certaines activités dans les P.D.V. On cite fréquemment les exemples des industries du bois, du textile qui n'auraient pu se développer en raison de pratiques tarifaires qui auraient joué le rôle de véritables taxes à l'importation. Là où elles ne visaient pas des activités déterminées, les discriminations tendraient simplement à écarter les vrais prix des coûts et à faire peser sur les pays pauvres des frets exorbitants.

Il est malheureusement difficile de mesurer avec précision la portée exacte de ces faits puisque nous manquons jusqu'aujourd'hui, pour la plupart des produits transportés, un élément d'information fondamental, la connaissance des frets pratiqués notamment sur les transports de ligne. On pourrait mesurer l'influence des politiques de transport sur les prix si l'on connaissait au moins les prix F.O.B. des produits à la sortie du P.V.D. et les prix C.A.F. de ces produits à l'importation en Occident. La différence de ces deux éléments nous fournirait des indications utiles sur le rôle des coûts de transport et d'assurance pratiqués en fait sur un même produit suivant son origine. Mais si les prix des importations C.A.F. dans les pays développés sont bien connus, les prix F.O.B. à l'exportation des P.V.D. le sont mal sauf pour le pétrole et les quelques produits qui ont fait l'objet d'enquêtes de la C.N.U.C.E.D.. On ne saurait trop insister sur l'importance de la connaissance des prix F.O.B. à l'exportation des P.V.D. pour éclairer à l'avenir les politiques des Etats en matière de transport. Même en l'absence de données générales, on ne peut nier certains aspects négatifs qu'a pu avoir l'organisation actuelle du transport maritime sur le développement dans le contexte de marchés d'acheteurs et de pratiques discriminatoires.

Toutefois des signes montrent qu'un renversement du contexte peut se produire. Nous n'en citerons qu'un aspect que les consommateurs occidentaux de café ne peuvent ignorer avec l'augmentation de son prix. Il n'est plus vrai que sur tous les produits primaires la demande soit inélastique et l'offre élastique. Après le pétrole où le renversement de la situation est spectaculaire, d'autres produits suscitent en Occident une consommation inélastique alors que leur offre s'assouplit. Que ce changement soit provoqué par des pénuries ou par un renforcement du pouvoir des producteurs, peu importe. En conséquence les fluctuations des prix de transport jouent aujourd'hui contre les importateurs de certains produits primaires et non plus contre les exportateurs. De façon plus générale, les changements intervenus dans la croissance mondiale sont en train de bouleverser les conditions et la structure du transport international. Il faut donc les examiner avant de voir quelles règles du jeu sont les plus favorables au développement.

## L'EFFET DES TRANSFORMATIONS DE L'ÉCONOMIE MONDIALE SUR LE TRANSPORT INTERNATIONAL

Trois traits ne résument pas les transformations de l'économie mondiale mais mettent en valeur ce qui perturbe profondément le transport international: la fin du monopole industriel des pays développés, l'extension des entreprises multinationales et les changements dans

les rythmes de croissance pour ce qu'ils comportent comme conséquences sur le transport.

### Trois transformations de l'économie internationale

#### *La fin du monopole industriel des pays développés*

En 1974, la production industrielle des P.V.D. représente seulement 7 à 8% de la production mondiale. Or la déclaration de Lima en 1974 envisageait suivant le trend de croissance de leur production, que ces pays pourraient occuper 25% de la production industrielle mondiale en l'an 2000. La fin du monopole industriel de l'Occident ne correspond certes pas nécessairement à la fin de l'hégémonie des grandes puissances. Mais elle signifie que sur tous ces continents, des pays neufs ont désormais les moyens en matières premières, en capital et en homme de développer des complexes industriels. Dans un contexte d'épuisement des ressources en matières premières des pays d'Europe et partiellement des U.S.A., le Tiers Monde cherche et est parfois parvenu à s'assurer la maîtrise de ses propres gisements. Il tend alors à élever le prix de ces richesses et singulièrement du pétrole. L'accumulation des devises qui en résulte permet un financement du développement indépendant de l'aide parcimonieuse de l'Occident. La récente conférence du Caire marque en ce sens une étape importante dans l'émergence d'un nouveau système de soutien de l'industrialisation du Tiers Monde plus indépendant du système financier occidental. Enfin les universités donnent à ces pays un personnel qualifié en nombre croissant. Tous les facteurs sont donc réunis pour que des pays neufs concurrencent et parfois freinent le développement de certaines industries occidentales comme le textile; l'habillement, le cuir, la chaussure, le meuble, la construction navale. Plus encore les P.V.D. cherchent à transformer directement sur place leurs matières premières pour en valoriser l'exportation; les activités de raffinage, l'industrie chimique de base, la sidérurgie, connaissent en Europe des difficultés qui ne sont pas étrangères au développement du Tiers Monde.

Sans doute tous les pays ne bénéficient pas de ce développement, mais on peut citer parmi les "nouveaux Japans" l'Arabie Saoudite, la Chine, la Corée, l'Inde, l'Irak, l'Iran la Malaisie, les pays d'Afrique du Nord, la Côte d'Ivoire, le Nigéria, l'Argentine, le Brésil, le Venezuela, le Mexique. Les exportations industrielles des pays du Tiers Monde ont en conséquence progressé de plus de 25% par an au cours de la dernière décennie malgré les obstacles douaniers élevés par l'Occident. Elles représentent aujourd'hui plus de 25% de leurs exportations totales contre 10% en 1950. Les entreprises multinationales contribuent beaucoup à ce développement industriel du tiers monde.

#### *L'extension des entreprises multinationales*

Phénomène récent il trouve sa source dans les investissements directs effectués par les Etats Unis et le Royaume Uni, la France, l'Allemagne de l'Ouest, le Japon et même des pays neufs comme l'OPEP. La force des multinationales provient non seulement de leur taille mais aussi de la combinaison internationale des facteurs et des produits qu'elles réalisent. Elles déplacent les capitaux et les connaissances des pays où ils sont le moins coûteux vers ceux où la main d'oeuvre est bon marché. A l'inverse elles amènent en Occident les produits intermédiaires déjà élaborés et les produits finis fabriqués dans le Tiers Monde. Ce double déplacement des facteurs et des produits facilité par le développement des voies de communication donne aux produits finis vendus par ces entreprises des avantages comparés considérables par rapport à ceux produits dans une nation.

Si ces capitaux s'orientaient jadis essentiellement vers les mines et le pétrole il n'en va plus de même au-

jour d'hui où ils intéressent principalement le secteur secondaire, voire les activités tertiaires comme l'hôtellerie. Ces capitaux s'orientent d'ailleurs vers des régions nouvelles et notamment l'Asie et l'Amérique du Sud. Les critiques souvent fondées ne manquent pas à l'égard de ces entreprises et le développement qu'elles provoquent n'est souvent pas celui souhaité par les P.V.D. Mais il faut constater qu'elles contribuent à renforcer la puissance économique de ces dernières et à créer une nouvelle division internationale du travail que comme l'apprenti sorcier, les pays développés n'ont pas toujours voulu au départ.

Surtout, la structure des échanges internationaux et donc celle des transports en n'est profondément transformée. Une partie du commerce mondial - certains disent 45% - n'est plus inter-nations mais intra-firmes qui ont ainsi possibilité de s'assurer une certaine maîtrise du transport. Les vieilles lois de l'échange ne s'appliquent plus. Les coûts comparés entre nations ont aujourd'hui moins de sens que les coûts comparés entre deux firmes multinationales. Tout ceci contribue à un changement dans les rythmes et les modes de croissance des divers pays.

#### *La rupture des rythmes et des modes de croissance*

La croissance exceptionnelle que le monde connaît depuis trente ans est essentiellement due à celle des pays développés de l'Europe dont le poids relatif et le pouvoir d'entraînement sur l'économie mondiale ont été déterminants. La poursuite de cette croissance pourrait être différente.

Nombreux sont les facteurs qui pourraient contribuer à un ralentissement de la croissance des pays industrialisés: épuisement des réserves de main d'oeuvre dans les secteurs à basse productivité comme l'agriculture, augmentation du prix des ressources énergétiques et des matières premières avec des conditions d'exploitation plus difficiles, productivité plus faible de nouveaux investissements, difficulté d'adaptation de l'offre à une demande saturée, hausse des coûts de la main d'oeuvre et chômage. Il faut ajouter les contraintes nouvelles des politiques de l'environnement et la concurrence des pays neufs obligeant à un redéploiement coûteux des activités.

Les pays en voie de développement étroitement dépendants risquent de connaître aussi des difficultés. Mais d'autres mieux armés reçoivent des transferts d'activité des plurinationales cherchant à fuir les rigidités des vieux pays et peuvent en profiter.

Au Mexique, Brésil, Vénézuéla, la production de filiales plurinationales est beaucoup plus rapide que celle déjà élevée des autres activités industrielles<sup>4</sup>. De nombreux pays neufs poursuivent encore des croissances de 8% et plus alors que l'Europe est passée de son rythme trentenaire de 5% à 3%. Même si l'on admet que l'Europe est entrée dans la phase décroissante de son cycle Kondratieff, il faut se garder de généraliser une telle conclusion à l'ensemble de la planète. D'autres pays pourraient, au contraire, voir leur croissance s'accélérer.

Un tel mouvement en ciseau contribuerait lui aussi à transformer profondément la structure du transport international.

#### **Ses effets sur le transport international**

Les changements profonds dans le transport international toucheront le trafic lui-même, la structure des transports, les conditions de fixation et de répercussion des frets.

#### *Les changements dans le trafic*

Il faudrait pour préciser ces changements avoir une connaissance plus précise des relations qui unissent le

taux de croissance de chaque catégorie de P.V.D. et son commerce international; de même il serait précieux de disposer d'études concernant les relations entre l'industrialisation des P.V.D. et les distances sur lesquelles sont transportées quelques grandes matières premières. La pauvreté de la littérature en la matière interdit des considérations autres que partielles tant en ce qui concerne les marchandises transportées que les centres de trafic.

Pour les marchandises transportées la simple extrapolation du passé conduirait à des erreurs grossières. Dans le cas des produits énergétiques le rattrapage encore modeste des quantités d'énergie consommées par tête dans les P.V.D. (0,4 tec) par rapport à la situation en Amérique du Nord (12,6 tec) ou en Europe (5 tec) contribue à accroître la part de la demande des pays du tiers monde. Pour le charbon les prévisions pour l'an 2000 envisagent un accroissement de la demande dans les pays producteurs eux-mêmes, Etats-Unis, URSS, pays de l'Est et Chine. Le doublement de la production sera largement consommé sur place. Mais des accroissements d'importations en Europe et au Japon<sup>5</sup>. Les transports de méthane pourraient, eux, sensiblement augmenter. Par contre, la croissance des transports de pétrole pourrait être assez fortement freinée. En effet, ce sont surtout les pays du tiers monde qui consommeraient davantage de ce produit particulièrement bien adapté à leurs besoins et dont ils souhaiteraient réaliser la transformation sur place. L'autonomie croissante des pays neufs devrait donc conduire à une auto-suffisance continentale généralisée: Amérique du Nord avec le centre du continent, Amérique du Sud, les pays de l'Est, l'Europe et le moyen Orient. Cette perspective ne conduit pas à l'optimisme en ce qui concerne le transport pétrolier qui représente plus de la moitié du volume du transport maritime.

La volonté des pays neufs d'exploiter sur place leurs matières premières pourrait d'ailleurs provoquer une évolution identique pour le transport de vrac. La tendance des pays développés à redéployer leur industrie vers de la transformation fine et peut-être le ralentissement de leur rythme de croissance pourrait également peser sur le transport de vrac. Mais il est probable que l'augmentation des besoins alimentaires dans des pays arides ou surpeuplés devrait faire croître le trafic des céréales et celui des engrais.

Le transport des diverses devrait aussi profiter des transformations en cours. Le développement des industries des P.V.D. appelle une information de biens d'équipement et de demi-produits, particulièrement sensible dans les pays en voie d'industrialisation rapide. Par ailleurs, la hausse de leur niveau de vie est source d'importations de produits de consommation. D'autre part, nous avons déjà noté la croissance très rapide des exportations de produits manufacturés en provenance du tiers monde. Ajoutons que l'extension des multinationales qui vivent de la combinaison de produits et de facteurs venant de toutes les parties du monde multiplie les occasions d'échange sur les produits divers. Elle est un élément du succès du conteneur et du transport pluri modal. L'avion avec le navire devrait profiter de l'accroissement du trafic sur ces produits divers.

Il est probable que de nouveaux pôles d'échange se structureront dans un avenir proche. A la prééminence nord-américaine sont venues s'ajouter la zone d'attraction du marché commun, celle du Japon. Il n'est pas impensable que l'Amérique du Sud et le Sud-Est Asiatique constituent bientôt ces nouveaux pôles.

Ces trafics qui intéressent donc des pays neufs modifieront les structures actuelles du transport international.

*Par structure*, nous entendons ici l'appropriation et la

maîtrise du transport. La place des pavillons des P.V.D., moins de 8% du tonnage mondial si l'on exclut les pavillons de complaisance, indique assez leur dépendance. Pourtant, cette place a tendance à augmenter et les P.V.D. ont manifesté à plusieurs reprises leur volonté de posséder leur propre flotte maritime comme d'ailleurs leur flotte aérienne. Parmi les raisons avancées on retiendra outre le prestige, la volonté de peser sur les décisions des conférences pour obtenir de meilleures conditions de fret et de desserte, et indirectement la volonté de promouvoir leurs exportations dans les directions les plus profitables. S'y ajoute enfin le souci d'alléger leur balance.

Ces politiques se sont heurtées à des obstacles qui ont amené la CNUCED à des recommandations plus nuancées et ont freiné le développement des flottes. Pour les pays avancés comme le Brésil ou la Corée qui fabriquent eux-mêmes les navires, le gain en devises est plus certain que pour ceux, les plus nombreux, qui sont obligés de dépenser des devises pour acquérir les navires. Encore la construction navale est-elle une activité très conjoncturelle et donc dangereuse pour des économies fragiles. Outre le problème d'investissement se pose celui de la formation d'équipages et de l'embauche d'un encadrement étranger lui aussi coûteux en devises. Pour diminuer ces coûts, les P.V.D. ont eu recours à des formules autres que la création de flottes purement nationales. Si la constitution de flottes pluri-nationales est encore exceptionnelle, on assiste au développement de Joint Venture - comme l'Eurandino - conclues entre pays développés et pays en voie de développement et les Consortiums.

La création de ces flottes sous pavillon national ou conjointes n'a pas rapporté autant que ces pays l'espéraient. Une baisse des frets n'a pas toujours pu être obtenue et lorsqu'elle l'a été elle a augmenté des déficits d'exploitation qui retombent lourdement, nous le savons pas expérience, sur les caisses publiques du pas propriétaire de la flotte <sup>6</sup>. L'incitation à exporter n'a pas toujours joué comme dans le cas exceptionnellement favorable de la Colombie avec ses ventes de café <sup>7</sup>.

Mais il n'en reste pas moins que les flottes sous pavillon des P.V.D. ont tendance à se développer et qu'elles continueront probablement à le faire <sup>8</sup>. Ceci est très notable pour les pays pétroliers qui souhaitent maîtriser ainsi leurs exportations <sup>9</sup>. Ailleurs, outre les mobiles de prestige et d'entraînement des exportations, des considérations purement économiques sur lesquelles malheureusement nous manquons d'information pourraient jouer aussi, notamment le moindre coût de navigants dans les P.V.D. Compte-tenu des charges salariales importantes directes et indirectes ainsi que des nouvelles contraintes concernant la pollution et la protection de l'environnement, qui pèsent sur les flottes occidentales, il n'est pas invraisemblable que sous des formes diverses et notamment des joint venture, les capitaux occidentaux n'encouragent le développement de flottes de P.D.V. qui ne seraient pas de complaisance. Un meilleur contrôle par les P.V.D. des flottes sous pavillon de complaisance irait d'ailleurs dans le même sens et ferait d'eux des pays transporteurs. Ici encore le développement de financement international direct, et l'augmentation de la puissance industrielle de certains pays ne pourront que favoriser le changement de structure du transport aérien et maritime.

*Les conditions de fixation et de répercussion des variations de fret changent aussi*

La position des conférences n'est plus aussi forte qu'elle le fut. La création ou la menace de création de flottes nationales n'en est pas la seule cause. Les pays chargeurs usent de la concurrence du tramping sous

forme d'affrètement sur tout dans les périodes où comme aujourd'hui le marché est en crise. Les conférences sont obligées d'entrer en négociation avec les Etats, les forces économiques des nations dont elles sont les transporteurs ou encore des organisations communes comme la C.O.W.A.C. (conférence de la Côte Ouest d'Afrique). Surtout elles doivent tenir compte des Cosneils de Chargeurs que les P.V.D. cherchent à organiser systématiquement pour peser sur les frets.

Ces conseils de chargeurs reçoivent des délégation pour négocier avec les transporteurs. Ils organisent le groupage de cargaisons qui permet l'affrètement de navires dans des conditions qui abaissent sensiblement le coût du transport. Ils vont parfois jusqu'à créer des bureaux de fret qui informent leurs mandats et leur évitent de négocier isolément. Certains gouvernements ont même transformé ces bureaux en offices nationaux qui traitent de tous les problèmes de transport maritime <sup>10</sup>.

En même temps, les gouvernements des P.V.D. prennent conscience de ce que le transport maritime aérien proprement dit n'occupe qu'une modeste part du coût de transport du fournisseur au client, environ 20%, et du handicap que constitue la faiblesse de leurs installations portuaires et aéroportuaires. A l'exemple des inoviens qui développent à St Pedro un port en eau profonde avec une zone industrielle, ils cherchent à créer des complexes avec des installations de stockage et de transformation ainsi que des moyens de raccordement vers l'intérieur qui évitent les délais d'attente qui ont pesé si lourdement au cours des derniers mois sur le fret. Des aides étrangères de l'Ouest ou de l'Est - l'exemple le plus récent en est le chemin de fer chinois qui dégage le port de Dar Es Salam en Tanzanie - assurent le financement de ces opérations.

Tout ceci ne permet pas seulement aux P.V.D. de peser sur les frets. Ceux qui disposent d'une puissance industrielle ou d'un certain monopole de matière première peuvent aujourd'hui répercuter sur le consommateur les variations de fret.

Un dernier élément modifie les conditions de fixation et de répercussion des frets: les règles internationales. Le Code de Conduite de la C.N.U.C.E.D. tente de faire prévaloir de nouvelles règles en matière de transport maritime. Il ne fait en réalité qu'accompagner toute une remise en cause de l'ordre établi en la matière. Le problème posé aujourd'hui est de savoir dans le contexte des changements profonds qui sont intervenus dans l'économie internationale quelles sont les règles du jeu qui sont les plus favorables au développement.

### III QUELLES SONT LES NORMES LES PLUS FAVORABLES AU DÉVELOPPEMENT?

**Opposer un ordre ancien**, celui de libéralisme, à un ordre nouveau, celui de la réglementation est une caricature. Toutefois il est cependant possible de tracer à grands traits ce qui sépare la situation passée de l'avenir qui se dessine.

Fondé sur le principe du free flow of shipping, la situation ancienne se caractérisait par la coexistence de deux domaines. Celui des lignes régulières oligopole de fait contrôlé par une ou plusieurs conférences ou consortiums. Là la concurrence était restreinte, sinon éliminée, les taux de fret fixés en commun à un niveau qui permet de rémunérer les partenaires. Si comme nous l'avons souligné de nouvelles conditions internationales limitent aujourd'hui ces situations oligopolistiques, elles n'en subsistent pas moins au profit des principaux signataires de l'entente et au détriment des absents. A côté, le marché des tramp présentait une situation largement concurrentielle limitée seulement par les spécialisations techniques des navires et l'existence de circuits captifs de

transport que contrôlaient les grandes firmes, notamment pétrolières. Ce marché n'est donc pas purement libéral bien qu'il reste encore très souple et les P.V.D. s'opposent au maintien de cette fiction libérale que défendent l'O.C.D.E. et le G.A.T.T. pour promouvoir un cadre plus rigide et protectionniste.

Ce nouveau cadre en cours de gestation comprend en réalité trois aspects distincts. En premier lieu de nouvelles règles juridiques concernant le droit de la mer, le transport des marchandises par mer (qui renforce la responsabilité du transporteur), la réglementation du transport pluri-modal et les navires sub standard limitent la liberté d'entreprise mais ne modifient pas profondément les règles du jeu. Il en va autrement du Code de Conduite des conférences maritimes qui introduit des règles de fixation des taux de fret et ouvrent un droit d'accès aux armateurs de chacun des pays desservis auxquels le code réserve 40% du trafic. L'insuccès des efforts de ratification de ce code et aussi la croissance des échanges avec les pays à commerce d'Etat a conduit à une troisième série d'innovations que constituent les accords bilatéraux: bien qu'ils ne soient pas généralisés, leur liste s'allonge et de nombreux pays en développement y ont dès maintenant recours, Algérie, Brésil, Egypte, Côte d'Ivoire. Ils incluent parfois une part du trafic 50/50 encore plus rigoureux que celui du Code de Conduite et plus général puisqu'il concerne également le Tramping. Le dernier aspect du changement de cadre, plus net *encore mais* exceptionnel est la prise de décision unilatérale de pays qui se réservent purement et simplement certaines cargaisons.

Que le Code de Conduite soit ou non ratifié, et surtout s'il ne l'est pas, il est probable que nous allons vers une extension des accords bilatéraux et plus largement du protectionnisme des pays en voie de développement tant pour le trafic de ligne que pour le tramping qui reste jusqu'alors très peu réglementé. Mais les pays en voie de développement ont aujourd'hui une position ambiguë à l'égard de l'ordre nouveau contenu dans ce code. Certains dénoncent les rigidités introduites par les accords de pool qu'encourage le code <sup>11</sup> sans leur apporter des avantages dont l'expérience prouve que dans le nouveau contexte économique international ils peuvent les obtenir par d'autres mesures. Ainsi, compte tenu des changements en cours dans l'ordre international, un débat s'instaure sur les mérites de l'ancien et du nouveau système.

**La comparaison de l'efficacité de l'ancien et du nouveau système** peut se faire par comparaison des désordres que l'un et l'autres sont susceptibles d'entraîner.

Le système libéral entraîne des monopoles de conférences, des fixations de prix abusifs, des dominations des pays les plus pauvres par l'absence de prise en compte des intérêts de leur développement. Dans sa partie concurrentielle le tramping, l'adaptation de l'offre à la demande s'est faite à travers des cycles périodiques dont le dernier est très important. Les fluctuations erratiques de fret qui s'en sont suivies entraînent des irrégularités dans les circuits des échanges particulièrement graves pour les économies fragiles. Le désarmement ou la destruction d'une partie non négligeable du tonnage mondial <sup>12</sup> entraîne des pertes qui sont payées partiellement au moins, tôt ou tard, par les chargeurs: les gains de bonne conjoncture épongent les pertes des mauvaises années. Cette situation qui n'est finalement bonne ni pour les transporteurs, ni pour les chargeurs, ni pour les Etats appelle incontestablement une organisation plus rationnelle.

Le système d'intervention qui se met en place ne peut certes pas être tenu pour responsable de la crise actuelle du transport international qui, il est vrai, a éclaté au moment de cette mise en place: il concerne une part

beaucoup trop faible du trafic mondial. Toutefois, son application généralisée conduirait à une rigidité peu compatible avec la nécessaire souplesse de l'échange international. La signature d'accords bilatéraux protectionnistes en ordre dispersé entraînerait une véritable désorganisation des relations internationales. Dès maintenant on note, dans le cadre des accords 50/50, des frets qui n'ont plus de rapport avec les coûts faute de concurrence. Par ailleurs, pour éviter des accords dont le fret est trop élevé se produisent des détournements de trafics par des pays tiers qui sont économiquement coûteux.

Mais le problème n'est pas seulement de savoir lequel des systèmes est le plus efficace; il est aussi de connaître ceux qui paient les désordres.

### Qui paie les désordres?

Il est clair que le changement en cours des normes du transport international a eu pour objet moins de diminuer les désordres que d'empêcher qu'ils ne soient supportés par les P.D.V. comme par le passé. Or les mesures suggérées pourraient se retourner contre eux. Ainsi en est-il des mesures visant à transférer les coûts du chargeur sur le transporteur en matière d'assurance et de responsabilité. Ce transfert risque de coûter cher aux P.V.D. dans la mesure où ils deviennent transporteurs. En outre, ne retrouveront-ils pas dans les frets les frais supplémentaires encourus par le transporteur? De même, les difficultés de déchargement des navires dans les ports des P.V.D. sont retombées sur eux sous forme de charges d'immobilisation des navires (surestaries). Enfin, les baisses du fret conjoncturelles comme celle que nous connaissons ne profitent aux chargeurs que temporairement. Elles seront un jour récupérées par des frets plus élevés que les coûts. En réalité aucune réglementation juridique ne peut empêcher durablement la répercussion des charges du plus fort sur le plus faible. Les seules recettes valables pour empêcher cette répercussion sont soit de diminuer les désordres par une réglementation internationale qui tempèrerait les cycles et les phénomènes de domination, soit de rendre les "faibles" plus "forts".

A court terme un moyen pour les P.V.D. de devenir forts est de se protéger par des mesures unilatérales discriminatoires dont les nations occidentales ne se sont pas privées dans le passé à des fins militaires ou commerciales <sup>13</sup>. Mais à long aller les désordres du protectionnisme risquent de peser sur les P.V.D. eux-mêmes. Les lois de partage des frets entre l'offreur et le demandeur d'une marchandise sont quasi-inélastiques: une offre élastique et (ou) dominée face à une demande inélastique et (ou) dominante paiera la plus grande partie du fret et vice versa. C'est la fragilité du commerce hollandais qui a permis à Cromwell de l'emporter et non pas l'"Acte de Navigation" en soi. Aussi ne sert-il de rien de modifier les normes du commerce international si elles ne réduisent pas les désordres et ne changent pas les rapports de force. A long terme changer les rapports de force signifie que les nations faibles renforcent avec leur potentiel économique, leur potentiel maritime, qu'elles disposent directement ou indirectement de flottes compétitives. Or les signes d'un tel changement sont aujourd'hui manifestes.

Les transformations dans l'économie mondiale permettent d'espérer l'apparition de pôles de développement dans des zones jusqu'alors considérées comme sous-développées en Asie, au Moyen Orient, en Amérique du Sud et dans certaines parties de l'Afrique. Cette émergence est la condition d'un rééquilibre du transport international. Elle permet d'éviter un protectionnisme qui n'a plus toujours l'excuse de la faiblesse et qui aurait érigé un nouvel ordre coûteux pour tous. Mais en-

core faut-il que tous les "forts" anciens et nouveaux acceptent une réglementation qui réduirait les désordres cycliques et les effets de domination qui ne manqueront pas de s'exercer à l'égard de ceux qui resont "faibles".

#### NOTES EN BAS DE PAGES

1. Denis Clair Lambert - Les Economies dur Tiers Monde - Armand Collin collection U 1976, p. 129-131. La Bolivie n'est past parvenue à réduire sa dépendance à l'égard de l'étain et le Chili a accru la sienne à l'égard du cuivre.

2. La hausse des frets aurait ainsi contribué à la dégration des term of trade sur laquelle d'ailleurs l'unanimité n'est pas faite (cf C. Godet).

Le choix de la période a une importance fondamentale sur les conclusions que l'on peut tirer de l'analyse des variations de prix. Pour la décade qui s'étend de 1963 à 1973 il ne fait pas de doute que les hausses de coût du fret ont contribué à dégrader les term of trade et, dans la mesure où les rapports de prix étaient établis sur des prix CAF-incluant la hausse du fret de produits primaires, à cacher cette dégradation.

3. Cf. Interview de Mr Lamine Fadika publié dans le Journal de la Marine Marchande 21/10/76, p. 2574.

4. cf. Denis Clair Lambert. Les Economies du Tiers Monde op. cit. p. 182

5. Entraîneraient de nouveaux trafics sauf gazéification sur place des combustibles minéraux solides et autres innovations techniques.

6. On estime que dans les pays développés, en France par exemple, un armement coûte à l'Etat du Pavillon 10% environ de son chiffre d'Affaires. Ceci est encore plus vrai des flottes

aériennes. Encore doit-on noter que dans les P.D.V. la formation d'équipages nationaux a allégé les dépenses en devises des compagnies.

7. La création de la "*Flotta Mercante Grancolombiana*" avait permis à la Colombie d'améliorer ses exportations de café par une baisse sensible des frets.

8. Parmi les recommandations de la dernière conférence des pays non alignés figurent la création de conférences exclusives et d'entreprises communes aux P.V.D. pour la création de ports et de chantiers navals.

9. Toutefois l'exploitation déficitaire de l'Arab Maritime Petroleum Transport Company (AMPTC) fondée par 9 pays a incité les investisseurs privés arabes a se tourner vers des placements plu rémunérateurs.

10. Sans doute le dernier rapport de la CNUCED mentionne que les organisations de chargeurs ont eu plus d'efficacité en ce qui concerne les conditions de transport qu'en matière de niveau de fret; cf. Journal de la Marine Marchande Jeudi 7 avril p. 794.

11. cf. la critique de l'All India Shippers Council à l'égard des accords de pool passés par les Indian, Pakistan, Bangladesh Conférences citée par la revue Navigation Maritime p. 353, 1977

12. En juin 1976, 15% de la flotte pétrolière était désarmée. En outre, on estime que d'ici 1980, les commandes de navires neufs ne correspondraient qu'à 60% de la capacité actuelle de production des chantiers.

13. "L'Acte de Navigation" d'Olivier Cromwell (1651) interdisait l'accès des ports anglais aux navires étrangers important des marchandises en Grande Bretagne pour lutter contre la concurence de la Hollande. En 1811 l'Angleterre et la France décidaient chacune de leur côté le blocus des ports.