

tant des mesures propres à éliminer le gaspillage, l'utilisation inutilement prodigieuse et une certaine consommation de luxe. Dans le domaine du transport en particulier, l'usage de voitures privées et le transport motorisé des marchandises peuvent souvent se remplacer par des modes de transport public consommant moins d'énergie par personne ou par unité de produits déplacés. Certains changements de ce genre pourraient s'opérer assez rapidement, mais la plupart se feront à la longue en même temps que la réévaluation des types d'industries manufacturières à encourager. L'industrie de l'automobile pourrait poser à cet égard de sérieux problèmes, surtout lorsqu'il s'agit, comme dans le cas de l'Inde, d'une vaste industrie d'assemblage d'autos créée à grands renforts de capitaux. Les restrictions à l'usage des autos, bien que paraissant tout indiquées, risquent d'entraîner de sérieuses pertes commerciales et le chômage.

L'éventail des mesures et des stratégies à étudier dans les pays moins développés ne diffèrent pas sensiblement de celles que les pays industrialisés sont actuellement à examiner, et je n'entends pas les discuter plus avant. L'essentiel est de faire en sorte que toute mesure prise pour parer à un problème immédiat ou «d'urgence» soit de nature à faciliter plutôt qu'à entraver les modifications nécessaires de l'économie et de la planification économique à plus long terme. Il est à souhaiter en même temps qu'aucun pays ne soit forcé au tout début de réduire ses importations de pétrole à une telle allure qu'il en résulterait un grave bouleversement économique. Tant qu'on laissera les prix du marché intérieur grimper de pair avec les cours internationaux, les rajustements nécessaires s'opéreront dans les secteurs de l'économie sensibles au taux des échanges, et il y aura pression constante sur le secteur public, peut-être moins sensibilisé, en faveur de rajustements semblables.

### **Développement ralenti**

L'aide spéciale accordée en raison de la hausse du prix du pétrole ne saurait d'elle-même favoriser une augmentation de la production et des revenus servant à rembourser les prêts. De fait, les pays dont le commerce d'exportation ne leur apporte pas suffisamment d'autres gains pour compenser les coûts majorés du pétrole devront probablement se résigner à un rythme de développement plus lent que par le passé, et même dans bien des cas à une diminution absolue de leur standard de vie et des niveaux de production nationale, surtout si la hausse du coût des engrais et d'autres

matières premières aggrave les répercussions des coûts majorés de l'énergie sur la production nationale en agriculture et dans l'industrie. La planification économique et les stratégies de développement devront subir à bref délai de grandes modifications, et les projets déjà en cours être abandonnés ou ralentis. Les projets inachevés et l'abandon de programmes productifs pendant qu'on cherche des solutions de rechange engendrent des coûts économiques souvent considérables. S'il arrive par surcroît que l'économie mondiale tombe dans le marasme, les perspectives de nombreux pays en voie de développement, particulièrement ceux dont la population s'accroît rapidement, seront des plus sombres.

Il est donc très important que l'aide consentie prenne autant que possible la forme de subventions tout court. L'échec du développement économique et le coût d'ajuster leur économie aux prix majorés de l'énergie, le fardeau plus lourd des importations et la dégradation du taux des échanges sont autant d'obstacles qui rendront plus difficile aux pays pauvres le transfert au reste du monde des ressources nécessaires pour le remboursement de prêts, si favorables qu'en soient les conditions.

### **Fardeau perpétuel**

Il faut beaucoup d'optimisme pour croire que l'Inde, le Bangladesh et d'autres pays aussi durement éprouvés seront mieux en mesure dans dix ou quinze ans de produire les excédents voulus pour rembourser ces prêts. Même réparti sur une longue période de temps, le coût n'en demeurera pas moins un fardeau sans contrepartie productive. Malheureusement, il est peu probable que les subventions accordées par les pays donateurs habituels soient d'ordre à assurer un passage relativement facile des bas prix de l'énergie aux plus élevés, et il est à espérer que les pays exportateurs de pétrole, destinataires en fin de compte des transferts de ressources, augmenteront leur aide et en élargiront la portée géographique grâce à leurs recettes excédentaires. On a déjà négocié quelques accords spéciaux sur les prix, et leur extension semble offrir à plus d'un égard la meilleure solution à court terme.

Il existe toutefois nombre d'objections à l'adoption générale d'un système de prix «à deux paliers», et toutes conditions de faveur à l'endroit des importations de pétrole par les pays moins développés seront presque certainement accordées à titre particulier et selon le bon vouloir des différents exportateurs. A tout événement, même un système de prix spéciaux servant