

importateurs de tapis, qui à l'origine avait écarté le label RUGMARK en faveur de KALEEN, a récemment diminué sa résistance.

Il est difficile de faire des prédictions sur les chances d'une adoption de RUGMARK dans les marchés plus petits, où il faut mettre en balance le coût d'une campagne adéquate d'éducation des consommateurs et le volume limité des achats de tapis.

### **2.21 Quels défis doivent être surmontés pour étendre le programme RUGMARK dans les pays en développement et les pays industrialisés?**

Dans les pays en développement, les structures réglementaires existantes, tant au niveau du travail que de l'exportation, devront être modifiées. Cela présentera un défi tant technique que politique. En Inde, par exemple, il subsiste des appuis gouvernementaux pour d'autres labels plus étroitement liés aux mécanismes de réglementation de l'État.

Dans les pays industrialisés, le défi est de persuader les importateurs et les détaillants de participer au programme. En Allemagne, l'étiquetage n'a gagné la faveur des milieux commerciaux qu'après la montée des préoccupations du public au sujet du travail des enfants et une réduction substantielle des ventes de tapis. C'est alors qu'on a vu dans l'étiquetage un moyen de rétablir la confiance des consommateurs. Toutefois, il n'est pas sûr qu'on retrouve encore ces conditions dans la plupart des autres pays industrialisés.

### **2.22 Comment le système RUGMARK peut-il être amélioré? Que faut-il? Quel serait le coût?**

La façon la plus évidente d'améliorer le système RUGMARK serait de renforcer la capacité d'inspection. Il a déjà été signalé que c'est là un aspect critique puisque l'inspection est la clé de l'assurance du non-recours à la main-d'oeuvre enfantine, et du processus d'agrément auquel doivent se plier les exportateurs. Si on portait le nombre actuel d'inspecteurs en Inde de 12 à 24, on pourrait agréer plus rapidement les demandeurs et accroître la surveillance des lieux de tissage. Les coûts récurrents entraînés par cette mesure pourraient s'élever à 45 000 \$ US par année. Les coûts pour la première année totaliseraient environ 80 000 \$ US puisqu'ils engloberaient l'acquisition d'équipement supplémentaire pour le transport des inspecteurs.