

Délégation suisse

près la Conférence des Nations Unies
sur le commerce et le développement

Berne, le 31 mars 1969

LA SITUATION DE LA SUISSE, PAYS SANS LITTORAL, CONSIDEREE SOUS
L'ANGLE DE L'ECONOMIE DES TRANSPORTS ET DE LA POLITIQUE COMMERCIALE

(Réponse au questionnaire TD 240/6)

1. Distances et temps nécessaires dans le trafic entre la Suisse
et différents ports de mer

Les distances et les temps de parcours par chemin de fer ou par route entre différents ports de mer et la frontière suisse ressortent du tableau ci-après. Les distances par chemin de fer correspondent aux données des Chemins de fer fédéraux (CFF); les distances par route sont celles du chemin le plus court et celles, un peu plus longues, des meilleurs itinéraires choisis en pratique. Le tableau indique, outre les distances exprimées en km, les temps de parcours en heures:

Tableau 1: Distances et temps de parcours entre différents ports
de mer et des points de passage à la frontière suisse
(dans l'ordre nord-sud)

	Chemin de fer		Route	
	Distance en km	Temps de parcours en heures	Distance en km	Temps de parcours en heures (approx.)
Lübeck - Basel	869	17-22	860-883	15
Hamburg - Basel	829	11-16	821-842	14
Bremen - Basel	804	13	766-780	13
Amsterdam - Basel	784	22	714-774	13
Rotterdam - Basel	736-759	13-19	700	12
Antwerpen - Basel	646	12	593-600	10
Marseille - Genève	487	14	433-443	7
Genova-Iselle	235	8		
Genova-Chiasso	196	7	184	4
Trieste - Iselle	532	23		
Trieste - Chiasso	454	22	485	9

./.



Une autre voie de communication importante avec des ports maritimes, c'est le Rhin entre les ports de Bâle et l'embouchure dans la mer du Nord. La longueur de cette voie navigable est de

830 km jusqu'à Rotterdam

835 km jusqu'à Amsterdam

940 km jusqu'à Antwerpen.

Les temps de parcours varient selon le type de bateau utilisé, ainsi que suivant les conditions hydrographiques. Les bateaux à moteur naviguant isolément mettent 5 à 6 jours pour le parcours amont et 3 1/2 à 4 jours pour le trajet aval. La durée des opérations au port varie, suivant la nature des marchandises, entre une demi-journée (pour les carburants et combustibles liquides) et 2 jours (pour les envois de détail).

Deux installations de conduites jouent en outre un rôle dans le ravitaillement de la Suisse. La première construite sert au transport de l'huile brute du port de Gênes à la raffinerie de Collombey; cette conduite de 260 km (dont 200 km sur territoire italien et 60 km sur territoire suisse) est en service depuis 1963. La seconde, qui part de Lavéra près de Marseille, dessert par un embranchement passant par Besançon, la raffinerie de Cressier; cette conduite de 578 km (dont 545 km sur territoire français et 33 km sur territoire suisse) a été mise en service au cours de l'année 1966.

Une troisième conduite de Gênes à Ingolstadt (République fédérale d'Allemagne) traverse bien la Suisse mais n'est point encore importante pour son économie, car pour le moment elle sert exclusivement au transit.

Le temps indiqué pour différents transports entre des ports de mer et la frontière suisse varie dès lors, suivant le mode de transport, entre 4 heures et 6 jours. Pour déterminer correctement la durée totale des transports il faudrait, certes, tenir compte du temps employé pour les opérations de chargement et de déchargement. Or, ce temps dépend d'une façon tout à fait décisive de la nature des marchandises. Les marchandises en vrac qui ne

posent pas de graves problèmes d'entreposage et pour lesquelles une réexpédition rapide ne s'impose pas, sont normalement placées en entrepôts et, de là, acheminées vers leur destination. Pour ces marchandises, les retards de transport qui en découlent n'occasionnent pas d'inconvénient, les entrepôts jouant bien plutôt un rôle essentiel, du fait qu'ils permettent le transport sur demande.

Il en va tout autrement pour les marchandises qui sont périssables ou qui, pour des raisons déterminées, doivent faire l'objet de soins spéciaux. Pour celles-ci la chaîne de transports créée doit être aussi continue que possible, de façon que la durée totale du trajet de la source jusqu'au but soit aussi courte que possible. Il va de soi que pour atteindre ce but, il faut non seulement tendre aux vitesses les plus grandes, mais aussi à une parfaite organisation des opérations de chargement et de déchargement, à des horaires bien ajustés pour assurer les correspondances et à un mode d'expédition des trains aussi rapide que possible. Comme il s'agit très souvent de marchandises particulièrement précieuses et délicates, les frais de transport plus élevés qui en résultent sont acceptés relativement facilement (ces considérations ne sont pas étrangères à la vogue du fret aérien). Le transport des produits de la mer, des fruits et légumes et de la viande s'exécute souvent par la route car il permet le service de porte à porte. Or, les chemins de fer s'efforcent, par la mise en service de trains spéciaux, de rester compétitifs en tendant à des vitesses moyennes élevées sur de longs parcours et à une expédition rapide des convois (trains TEEM, Trans-Europe-Express Marchandises). Si l'on compare la durée totale du parcours entre les ports de mer et le lieu de destination en Suisse avec le temps nécessaire pour des transports analogues dans les pays avec littoral, on constate que le temps supplémentaire qui résulte de la situation de la Suisse comme pays sans littoral, est loin d'être aussi long qu'on le suppose parfois. Il faut considérer que les opérations de chargement et de déchargement dans les ports et de réexpédition sur une distance plus ou moins longue sont inévitables dans la majorité des cas. Le désavantage dû au supplément de temps nécessaire et qui est causé exclusivement par la situation de pays sans littoral a pour

seule origine une distance de transport malgré tout un peu plus longue et d'éventuelles opérations de douane; il est devenu insignifiant comme le montreront quelques exemples. Les centres industriels de l'Italie du nord, comme Milan et Turin ne sont, il est vrai, que de moitié aussi éloignés de Gênes, au point de vue de la distance et de la durée du parcours, que la Suisse méridionale. L'avantage qui en découle sous l'angle de la durée des transports n'est pourtant que de 2 à 4 heures. Cet avantage est plus important pour les transports vers les régions industrielles du cours inférieur du Rhin, pour lesquels il peut facilement atteindre, par exemple pour ceux partant de Rotterdam, 10 heures par le rail ou la route et même jusqu'à 5 jours pour ceux qui empruntent la voie navigable.

2. Les relations de trafic entre la Suisse et différents ports de mer

Si le commerce extérieur suisse et le trafic passant la frontière sont bien recensés, on manque de sources statistiques officielles concernant les relations de trafic entre la Suisse et les ports de mer. Grâce à une enquête à laquelle la revue "Strom und See" a procédé au cours de l'année 1966, on dispose néanmoins d'indications sûres pour les années 1963, 1964 et 1965¹⁾. Les considérations qui suivent se fondent sur cette source.

Sur les 20 ports continentaux qui ont été invités à communiquer le volume de leur trafic avec la Suisse, 15 ont répondu. Trois d'entre eux, Savone, Bordeaux et Emden n'ont enregistré, dans les trois dernières années précédant l'enquête, aucun trafic avec la Suisse. Les indications des 12 autres ports de mer reflètent vraisemblablement l'ensemble du trafic avec la Suisse. Les chiffres sont les suivants :

./.

1) "Strom und See", no 12 de décembre 1966, Bâle

Tableau 2: Importations de la Suisse par les ports de mer
(indications en tonnes, rang des ports d'après le volume de trafic)

	1963	1964	1965
Genova	1'601'000	1'505'000	1'842'000
Rotterdam	1'402'000	1'255'000	1'334'000
Antwerpen	387'349	406'496	383'877
Amsterdam	180'772	212'912	212'309
Marseille	105'000	91'700	83'100
Lübeck	88'440	88'386	48'070
Bremen	68'306	81'918	75'625
Dunkerque		50'312	67'374
Trieste	41'565	33'950	35'658
Hamburg	18'746	31'488	29'758
Le Havre	9'786	12'690	13'155
Gent	1'732	2'229	1'651
Total	3'904'696	3'772'081	4'126'577

Depuis la mise en service, en 1966, de la conduite Marseille - Besançon et de l'embranchement vers la raffinerie suisse de Cressier, les importations suisses de pétrole brut par Marseille ont augmenté dans une forte mesure. C'est ainsi qu'en 1967 elles se sont élevées à plus de 2 millions de tonnes et qu'elles tendent encore à augmenter. La conséquence en est, par rapport aux quantités précitées, une modification profonde dans la structure des importations. Marseille est ainsi devenue l'une des principales portes de la Suisse.

Toute autre est l'image montrée par les exportations suisses passant par les ports de mer, comme le montre le tableau 3:

./.

Tableau 3: Exportations de la Suisse par les ports de mer

(indications en tonnes, rang des ports d'après le volume de trafic)

	1963	1964	1965
Rotterdam	111'000	143'000	146'000
Antwerpen	48'576	47'766	45'324
Amsterdam	18'735	26'516	27'417
Bremen	11'679	14'608	17'107
Hamburg	25'141	28'832	32'911
Marseille	24'700	28'200	27'300
Trieste	16'580	20'316	18'651
Genova	24'000	25'000	17'000
Dunkerque	?	8'733	10'865
Le Havre	8'790	8'954	9'440
Lübeck	6	-	4'587
Gent	?	?	722
Total	289'207	351'925	357'324

Il ressort du tableau ci-dessus que les ports de la mer du Nord occupent les premiers rangs dans le trafic d'exportation.

La comparaison des tonnages importés et exportés dans le commerce extérieur suisse par les ports de mer accuse un déséquilibre flagrant: le tonnage des importations est environ 12 fois aussi élevé que celui des exportations. On ne peut s'empêcher de s'interroger sur les raisons de ce déséquilibre et de se demander si elles ne cachent pas certaines particularités du trafic avec les ports de mer. Citons à titre de comparaison les chiffres des importations et des exportations totales de la Suisse (sans le transit pour les pays tiers) dans les mêmes années:

	<u>Importations</u>	<u>Exportations</u>
1963	21,3 millions de tonnes	1,58 million de tonnes
1964	21,9 millions de tonnes	1,78 million de tonnes
1965	22,7 millions de tonnes	2,05 millions de tonnes

Il ressort de ce tableau que, pour l'ensemble du commerce extérieur, les proportions sont presque semblables: le volume des importations représente environ 12 fois celui des exportations. Manifestement, la raison n'est pas en rapport avec le trafic des ports de mer, mais bien avec le caractère particulier de l'économie suisse. On sait que la Suisse est pauvre en matières premières et qu'elle dépend à cet égard d'importations massives. Aussi est-on obligé de rétablir dans une certaine mesure l'équilibre de la balance commerciale par l'exportation de produits de haute valeur et de réaliser de plus un excédent notable de la balance des prestations de services. Cette particularité se traduit dans les courants de trafic qui passent la frontière: produits de haute valeur mais de faible tonnage et prestations de service qui ne s'expriment pas en quantités.

Un autre élément intéressant, c'est la part du trafic suisse par les ports de mer en rapport avec les importations et les exportations totales. La combinaison suivante de données déjà citées fournit à cet égard des indications précieuses.

	Importations		Exportations	
	Total en millions de tonnes	dont par les ports de mer en millions de tonnes	Total en millions de tonnes	dont par les ports de mer en millions de tonnes
1963	21,3	3,9 (18 %)	1,58	0,28 (18 %)
1964	21,9	3,8 (17 %)	1,78	0,35 (20 %)
1965	22,7	4,1 (17 %)	2,05	0,36 (17 %)

Il ressort de ce tableau que si une part importante du commerce extérieur de la Suisse passe par les ports de mer, cette part est cependant inférieure à 20 %.

Une récapitulation des principales données concernant les courants de trafic entre la Suisse et les principaux ports de mer figure dans un tableau graphique établi par les CFF (voir annexe). Ce

tableau contient non seulement les chiffres du trafic entre la Suisse et les principaux ports de mer mais aussi ceux du tonnage chargé et déchargé dans les ports de Bâle où affluent quelque 25 % du total des importations. Le Rhin étant, pour la Suisse, la seule voie directe d'accès à la mer, les ports de Bâle revêtent une importance considérable. A vrai dire, il y a lieu de considérer que les chiffres y relatifs qui figurent dans le tableau graphique traduisent l'ensemble du trafic d'importations et d'exportations (à l'exclusion du transit pour les pays tiers), c'est-à-dire même les transports qui ne passent pas par des ports de mer.

3. La situation de pays sans littoral de la Suisse, en tant que cause de désavantage en matière de frais de transport

On est enclin à voir dans le fait qu'un pays est sans littoral une cause importante de sa situation désavantageuse en matière de frais de transport, par rapport avec les pays maritimes; on est parfois aussi tenté de chiffrer ces désavantages. Comment apprécier la situation de la Suisse à cet égard ?

Par rapport à certaines régions industrielles importantes de l'Europe, la Suisse semble, elle aussi, désavantagée par l'absence de littoral. Or, elle bénéficie d'un accès facile à différentes ports de mer, de sorte que la diversité des routes de trafic peut aussi procurer des avantages, compte tenu de l'ensemble des transports. La possibilité qu'elle a de choisir parmi toute une série de ports de la mer du Nord ou de la Méditerranée le plus favorable à chaque transport ne doit pas être sous-estimée dans son importance pratique. Il en est de même pour ce qui est du choix de la société d'armateurs et du fret les plus avantageux. La distance jusqu'à la mer et la qualité des communications entre un pays sans littoral et les ports de mer jouent en outre un rôle de première importance. Comme le montre l'indication des temps de parcours par les différents itinéraires (voir tableau 1), tous les ports de mer qui sont importants pour le trafic suisse peuvent être atteints en moins de 24 heures par les moyens de transports terrestres. Il existe, même dans les pays ayant leurs propres ports de mer, des

régions industrielles dont les communications sont moins favorables. Pour la situation plus ou moins favorable d'un pays dans le trafic maritime mondial, le fait de disposer de ses propres ports est donc moins important que la distance et la qualité des communications jusqu'à des ports de mer bien équipés. Si l'on voulait déterminer dans leur totalité les désavantages découlant, en matière d'économie des transports, de la situation d'un pays sans littoral, il faudrait aussi, pour rester objectif, les mettre en parallèle avec toute une série d'avantages. Etant données les grosses difficultés qui s'opposent, même en supputant les données de façon à simplifier sensiblement les comparaisons, à un tel décompte d'économie des transports, nous devons y renoncer.

4. Possibilités techniques de surmonter les désavantages de la situation d'un pays sans littoral

Certes, la situation géographique d'un pays et l'absence de côtes sont des éléments importants pour son économie; il est néanmoins possible d'influencer de façon décisive la situation d'un pays dans l'économie des transports en développant plus ou moins ces voies de communication. Les chemins de fer, les routes, les voies navigables et tout récemment les aérodromes et les conduites sont propres, le cas échéant, à créer de nouvelles relations de trafic ou à compléter celles qui existent. Il y a lieu cependant de considérer que la multiplicité des liaisons ne peut constituer une fin en soi. Le but visé doit être un transport aussi rationnel que possible, qui s'obtient par la concentration sur des voies de communication bien équipées plutôt que par l'éparpillement des investissements sur un trop grand nombre de voies.

Une tendance récente va vers une spécialisation plus poussée de la chaîne de transports. Elle apparaît d'une façon très marquée dans l'établissement de conduites pour amener le pétrole brut aux raffineries situées près des centres de consommation. Alors que jusqu'en 1962, le ravitaillement de la Suisse en huiles minérales se faisait exclusivement par les moyens de transport traditionnels, c'est-à-dire par les voies navigables (Rhin jusqu'à

Bâle), par rail ou par route, une remarquable "restructuration" est intervenue depuis lors: deux nouvelles raffineries sont directement alimentées par conduites partant respectivement de Gênes et de Lavéra, ce qui a entraîné de profonds changements dans le transport de ces produits.

Il va de soi que l'économie expéditrice suit aussi tous les nouveaux développements dans les procédés de transport, par exemple la navigation par bateaux poussés sur le Rhin, la palettisation, l'utilisation de véhicules spéciaux et de containers, les nouveaux systèmes de transbordement de marchandises, tels que le procédé roll-on/roll-off, le principe LASH¹⁾, etc. Or, l'expérience a montré que l'effet de rationalisation escompté de ces nouvelles techniques n'a pas toujours répondu à l'attente de ceux qui utilisent ces moyens. D'une part, les investissements nécessaires sont considérables et les exigences envers une coopération organique plus raffinée sur toute la chaîne de transports sont importantes et, d'autre part, ces nouveaux procédés ne se prêtent généralement que pour une part relativement faible de l'ensemble du trafic. On constate cependant qu'en raison d'une certaine spécialisation tant des ports de mer que des voies de communication, certaines routes sont préférées à d'autres suivant la nature des marchandises. Citons à cet égard l'exemple déjà mentionné de la construction de conduites entre les ports spécialisés et les raffineries situées près des centres de consommation. La supériorité de la conduite pour le transport de grandes quantités de pétrole brut a été si décisive que, par la suite, le transport entier s'est axé sur elle: les bateaux-citernes, le transbordement dans des ports spécialement équipés de grandes installations de réservoirs qui sont en même temps les points de départ des conduites, forment ensemble tout un appareil de transport.

D'autres mesures peuvent avoir des effets analogues, encore que moins spectaculaires; nous pensons à l'aménagement d'installations

./.

1) LASH = Lighter aboard ship. Mise en service de barges spéciales pouvant être hissées à bord des bateaux de haute mer, ce qui supprime le transbordement traditionnel entre ces derniers bateaux et ceux des voies navigables intérieures.

de ports pour qu'elles se prêtent au transbordement de grands containers. C'est ainsi qu'il faut s'attendre que le trafic maritime par grands containers se répartira finalement sur les différents ports de mer, mais que certains de ceux-ci seront préférés pour ce trafic suivant leur situation.

On s'est aussi demandé dans quelle mesure la création d'une flotte de haute mer naviguant sous le pavillon d'un pays sans littoral pouvait procurer des avantages à celui-ci. En ce qui concerne la Suisse, qui ne dispose que de 32 bateaux jaugeant 206 000 BRT (tonnes brutes)¹⁾, la décision de constituer une flotte maritime propre a été prise en vertu de considérations relevant de l'économie de guerre. Après la fin de la guerre 1939-1945, la flotte avait été conservée pour parer à toute nouvelle mise en danger du ravitaillement. En temps normal cependant, les bateaux suisses sont en compétition normale avec les autres flottes sur toutes les mers du monde. Ils ne sont donc plus au service exclusif du commerce suisse, mais fournissent aussi des prestations à des tiers. La mesure dans laquelle cette pratique produit des bénéfices dépend évidemment d'une façon décisive de la situation générale du marché des frets maritimes. La flotte suisse étant peu importante quant au tonnage, tant les bénéfices réalisables que le risque de pertes sont naturellement peu considérables dans l'ensemble. Il faut tenir compte du fait qu'en prenant certains risques la Suisse paie le prix d'une meilleure sauvegarde de son ravitaillement dans les situations de crise imprévisibles.

A l'apparition du trafic aérien des marchandises, les pays sans littoral ont bénéficié d'une nouvelle possibilité d'établir des liaisons directes avec le monde entier. Malgré les accroissements spectaculaires enregistrés année après année par le fret aérien et qui, grâce au progrès technique particulièrement rapide dans cette branche de transport, se maintiendront selon toutes prévisions au cours des années à venir, il ne faut pas surestimer la part du trafic aérien des marchandises dans l'ensemble des transports. La statistique du trafic passant la frontière, que l'Ad-

1) Etat au 1er janvier 1969

ministration suisse des douanes a ventilé pour la première fois en 1968 d'après les différents modes de transport, fournit les indications suivantes à cet égard:

Comparé à l'ensemble du trafic d'importation et d'exportation de la Suisse, qui se chiffrait en 1968 par 28,48 millions de tonnes, la part du fret aérien représente à peine 1 o/oo. Il va de soi que si l'on considère la valeur, cette part est sensiblement plus élevée, ce qui n'empêche pas que la voie aérienne n'entre pas en ligne de compte pour le transport des principales marchandises en vrac ni des matières premières. On peut affirmer néanmoins que pour les marchandises de grande valeur, la situation de pays sans littoral perd de son importance traditionnelle dans l'économie des transports en raison du fret aérien.

5. Possibilités juridiques de surmonter les désavantages de situation de pays sans littoral

Les pays sans littoral doivent pouvoir compter autant que possible sur un trafic **sans** entrave avec les ports de mer. Aussi leur intérêt tout particulier veut-il qu'une liberté aussi grande que possible leur soit assurée dans le trafic passant la frontière. Il faut comprendre, d'autre part, que les différents Etats ne veulent pas concéder au trafic international et en particulier à celui de transit des facilités plus grandes que celles qu'ils accordent à leurs propres entreprises de transport. Il s'ensuit que les inégalités dans la politique des transports des différents Etats ont pour conséquence qu'à maints égards les frontières nationales représentent pour la politique et l'économie des transports des obstacles majeurs qui ne peuvent être surmontés que par des régimes de conventions entre lesdits Etats.

Par des conventions multilatérales, on s'efforce de s'entendre sur des modalités qui puissent être acceptées par un nombre aussi grand que possible de pays. La réglementation détaillée de certains cas particuliers et de circonstances spéciales font en général l'objet, en revanche, d'accords bilatéraux. Il était inévi-

table dès lors que l'octroi d'avantages particuliers et de droits spéciaux en matière de transports donnerait aussi lieu à des négociations de politique commerciale. C'est ainsi qu'à côté des conventions multilatérales, de nombreux accords internationaux bilatéraux ont été conclus. La conséquence en est que le droit international des transports est devenu, au cours des temps, une matière prodigieusement complexe et embrouillée.

Un exemple particulièrement intéressant de conventions multilatérales sur la liberté d'une voie de trafic, ce sont les actes dits de Mannheim, du 17 octobre 1868, qui garantissent, depuis un siècle, la liberté de la navigation sur le Rhin. L'article premier stipule en effet que

" La navigation du Rhin et de ses embouchures, depuis Bâle jusqu'à la pleine mer, soit en descendant, soit en remontant, sera libre aux navires de toutes les nations pour le transport des marchandises et des personnes, à la condition de se conformer aux stipulations contenues dans la présente Convention et aux mesures prescrites pour le maintien de la sécurité générale.

Sauf ces règlements, il ne sera apporté aucun obstacle, quel qu'il soit, à la libre navigation."

Aucune taxe fondée uniquement sur le fret de la navigation ne peut être perçue ni sur les bateaux naviguant sur le Rhin ou ses affluents, ni sur leur chargement. Les Etats riverains sont tenus d'entretenir la voie navigable et les constructions qui pourraient entraver la navigation sont interdites. Les actes de Mannheim garantissent donc au pays sans littoral qu'est la Suisse le libre accès à la mer, encore que de façon médiate seulement, par la voie navigable intérieure du Rhin.

Les autres conventions multilatérales présentant un certain intérêt sont

- la convention sur le régime des voies navigables, conclue le 20 avril 1921,
- la Déclaration portant reconnaissance du droit au pavillon des Etats dépourvus de littoral maritime, signée le 20 avril 1921,

- la Convention sur le régime international des ports maritimes conclue le 9 décembre 1923,
- la Convention sur le régime international des voies ferrées, conclue le 9 décembre 1923.

Un autre élément qui revêt une importance pratique très grande pour l'expédition en trafic international, c'est le droit douanier. Mentionnons à cet égard que la liberté de transit est garantie et que, dans le trafic d'importation et d'exportation, le dédouanement n'est pas opéré exclusivement à la frontière, mais qu'il peut aussi se faire à certains postes à l'intérieur du pays. Par l'établissement de ce qu'on appelle les ports francs, on fait que le transport proprement dit peut, comme celui de transit, passer la frontière en étant plombé (fermeture douanière), de sorte qu'il n'est plus entravé, pendant la course, par des mesures administratives. Sur les 18 ports francs de Suisse, 9 sont situés à l'intérieur du pays (dont trois sur les aéroports).

La meilleure information sur les aspects communs, comme aussi sur les différences dans le contrôle douanier de plusieurs pays se trouve dans les publications du "Conseil de coopération douanière". Depuis 1957, les études suivantes ont été publiées¹⁾:

- Etude no 1: Importation par mer: formalités à l'arrivée des navires, avant le déchargement (1957)
- Etude no 2: Importation par mer: déchargement (1958)
- Etude no 3: Importation par les frontières terrestres: formalités à l'arrivée, jusqu'à la présentation des déclarations de marchandises (1958)
- Etude no 4: Importation par la voie aérienne: formalités à l'arrivée des aéronefs, jusqu'à la présentation des déclarations de marchandises (1959)
- Etude no 5: Dédouanement des marchandises pour mise à la consommation (en cours de préparation)
- Etude no 6: Transit douanier des marchandises importées (1964)
- Etude no 7: Régime de l'entrepôt de douane (1965)
- Etude no 8: Admission temporaire (1966)
- Etude no 9: Drawback (1968)

./.

1) Les publications du Conseil de coopération douanière paraissent en français et en anglais.

- Etude no 10: Droit de recours en matière douanière (1966)
- Etude no 11: Trafic ferroviaire (en cours de préparation)

Après cette présentation des réalités en matière d'économie des transports vues sous l'angle du pays sans littoral qu'est la Suisse on doit, certes, se demander dans quelle mesure on peut en tirer des enseignements valables pour les pays en développement qui sont dans une situation analogue; le fait que l'économie suisse se soit axée d'une façon conséquente vers des fonctions d'affinage et de finissage joue, en effet, un rôle décisif dans l'économie, les transports et le commerce extérieur de la Suisse. Partout où des matières premières sont transformées en produits finis de haute qualité, à grands renforts de travail et de capital, la situation de pays sans littoral ne joue plus qu'un rôle mineur. Le produit fini acquiert une valeur telle que les frais légèrement plus élevés pour le transport des matières premières ne pèsent plus très lourd dans la balance, ce d'autant moins qu'en général ce produit fini ne nécessite, directement ou indirectement, qu'une faible quantité de matières premières; en retour, sa haute valeur rend supportable un chemin plus long jusqu'à l'acheteur. La grande valeur d'échange des produits d'un pays ayant une économie de perfectionnement permet de procéder aux importations nécessaires.

Le fait que la Suisse n'ait pas de port de mer à elle et que sa flotte commerciale ne soit guère importante n'a jamais entravé son ravitaillement en marchandises étrangères, si l'on fait abstraction du temps de guerre. Pour ce qui est des frais que son économie doit supporter pour des services de transports assurés par l'étranger, il semble même qu'ils soient inférieurs à ce qu'ils seraient si elle pouvait tabler sur de propres ports et de propres bateaux. Une concurrence sévère oppose les différents ports de mer et les sociétés étrangères de navigation maritime. La Suisse en a souvent tiré profit, du fait qu'elle était en mesure de s'adresser, parmi différents ports et sociétés d'armateurs, à ceux et à celles qui offraient les conditions les plus avantageuses. Il faut aussi considérer que maints

ports de mer et maintes sociétés de navigation maritime doivent être subventionnés par les Etats intéressés. L'une des raisons pour lesquelles ces subventions sont nécessaires réside précisément dans l'âpreté de la concurrence mentionnée. L'économie suisse est exemptée de subventions de ce genre.

La situation de pays sans littoral ne présente pas de désavantage mais cela dans le cas seulement où les conditions d'un trafic mondial tant soit peu libre sont remplies.
