



**ORGANIZATION OF
AFRICAN UNITY**

Secretariat
P. O. Box 3243

منظمة الوحدة الافريقية
السكرتاريه
ص. ب. ٣٢٤٣

**ORGANISATION DE L'UNITE
AFRICAIN**

Secretariat
B. P. 3243

ORIGINAL : Anglais

DISTRIBUTION : Restreinte

Addis Ababa * ادیس ابابا

CONSEIL DES MINISTRES
35ème Session Ordinaire
Freetown, Sierra Leone
18 - 28 juin 1980

CI/1043 (XXXV)

RAPPORT DU SECRETAIRE GENERAL SUR
LES INCIDENCES DE L'IMBARGO PETROLIER
SUR LES PAYS SUIVANTS : BOTSWANA, LESOTHO,
SUAZILAND, ZIMBABWE ET NAMIBIE



RAPPORT DU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL SUR LES INCIDENCES DE L'EMBARGO PÉTROLIER SUR
LES PAYS SUIVANTS : BOTSWANA, LESOTHO, SWAZILAND, ZIMBABWE ET NAMIBIE

Observations préliminaires

1. Le Secrétariat Général voudrait mettre en relief la dépendance de la Namibie, du Botswana, du Lesotho, du Swaziland (et actuellement au Zimbabwe) de l'Afrique du Sud pour leur survie économique. Tous ces pays dépendent essentiellement de l'Afrique du Sud pour leurs besoins en pétrole et de ses dérivés. Compte tenu de cette réalité, il est demandé au Comité d'accorder une attention particulière à ces pays lors de l'examen du point relatif aux sanctions pétrolières contre l'Afrique du Sud.

2. Compte tenu de leur position désavantageuse, certains de ces pays ont exprimé leur inquiétude au Secrétariat au cas où un embargo économique ou pétrolier devrait être décidé contre l'Afrique du Sud.

3. D'après les renseignements recueillis par le Secrétariat sur les industries pétrolières sud-africaines, tous ces pays sont actuellement économiquement vulnérables à toute action que l'Afrique du Sud pourrait décider contre eux.

4. Alors que le Botswana et le Swaziland pourraient, dans une certaine mesure, se tourner vers le Zimbabwe et le Mozambique respectivement, le Lesotho demeure une enclave et mérite par conséquent une attention particulière dans la stratégie de recourir à l'arme du pétrole contre l'Afrique du Sud.

Namibie

5. L'économie namibienne repose sur la pêche (pour laquelle elle a besoin de diesel et de mazout) et l'extraction minière (qui exige de gros moyens de transport pour les exportations). Politiquement, le pétrole est vital pour permettre à l'Afrique du Sud de poursuivre son occupation illégale du territoire. Les grandes distances qui séparent les agglomérations du territoire font dépendre le contrôle de la Namibie par Prétoria d'une infrastructure de transport viable. L'extension du conflit armé en Namibie a également poussé l'Afrique du Sud à accroître ses forces militaires sur le territoire ; ces troupes ont besoin de grandes quantités de carburant pour conserver leur mobilité.

6. La Namibie n'a pas de raffinerie de pétrole et tout le pétrole dont elle a besoin lui est actuellement fourni par l'Afrique du Sud sous forme raffinée, et est habituellement acheminé par pétrolier vers le port de Walvis Bay.

7. Si un embargo pétrolier était décrété contre l'Afrique du Sud tandis qu'elle occupe encore illégalement la Namibie, les sanctions s'appliqueraient probablement aussi au territoire. En fait, un tel embargo pourrait servir de moyen de pression pour hâter le retrait de l'Afrique du Sud de Namibie. Le 4 novembre 1977, l'Assemblée Générale des Nations Unies a approuvé une résolution priant "tous les États de cesser et d'empêcher immédiatement ... toute fourniture de pétrole et de produits pétroliers ou de tout autre combustible à l'Afrique du Sud" tant qu'elle continuerait à occuper la Namibie. Cette résolution, qui fut adoptée par 117 voix contre zéro, avec 24 abstentions 1/, faisait suite à l'appel de la South West Africa People's Organization (SWAPO), reconnue par les Nations Unies comme le porte-parole légitime du peuple namibien, demandant qu'un embargo pétrolier soit imposé contre l'Afrique du Sud. Dans la résolution A-9/2 du 4 mai 1978, l'Assemblée générale, entre autres choses, a demandé instamment au Conseil de Sécurité d'imposer un embargo pétrolier contre l'Afrique du Sud en raison du maintien de son occupation illégale de la Namibie.

8. Naturellement, la Namibie ne serait pas soumise à l'embargo pétrolier contre l'Afrique du Sud si ce territoire avait déjà accédé à l'indépendance dans le cadre d'un règlement accepté sur le plan international. Il serait alors relativement facile de ravitailler la Namibie par bateau en produits pétroliers raffinés en provenance d'autres sources. 2/.

Conséquences que pourrait avoir sur le Botswana un éventuel blocus international contre l'Afrique du Sud

9. Pour comprendre la situation du Botswana dans le contexte d'un blocus international contre l'Afrique du Sud, il est très important de comprendre la nature et l'importance des relations économiques et politiques qui existent entre le Botswana et l'Afrique du Sud. Ces relations résultent des réalités structurelles fondamentales et politiques suivantes :

1. Sur le plan démographique, le Botswana est un petit pays. Du fait de cette réalité, doublée du bas niveau actuel de son développement économique, l'économie du Botswana est très faible. Comme toutes les petites économies, elle est très spécialisée et dépend entièrement du commerce international ;

1/ Résolution 32/9D de l'Assemblée Générale.

2/ On suppose que Walvis Bay ferait partie d'une Namibie indépendante.

2. La proximité et l'importance de l'économie sud-africaine est, sans aucun doute, le centre naturel duquel le Botswana dépend dans le domaine économique ;
3. La position de pays enclavé du Botswana fait que le commerce de ce pays doit nécessairement transiter par d'autres territoires ;
4. La Namibie et l'Afrique du Sud sont actuellement administrées par le régime raciste de Prétoria contre lequel le Botswana a adopté une position politique des plus rigoureuses. La coopération avec l'Afrique du Sud est en conséquence indésirable mais le Botswana est bien obligé de dépendre de celle-ci dans plusieurs domaines. De telles relations sont empreintes d'incertitudes ;
5. Actuellement et en sus de ce qui précède, la Namibie et l'Afrique du Sud même se trouvent soit en guerre soit dans une situation favorable à la guerre.

10. En terme économique concret, les principaux domaines de dépendance vis-à-vis de l'Afrique du Sud sont les suivants :

- i) Le Botswana importe actuellement 85% de ses besoins d'Afrique du Sud. Ce même niveau d'importation est indispensable pour le fonctionnement normal de son économie. L'arrêt des importations des matières nécessaires à l'industrie en particulier le pétrole, signifierait la baisse des exportations et la perte des devises étrangères qui feront que le Botswana deviendra un lourd fardeau pour la communauté internationale. L'arrêt des importations de biens de consommation affectera particulièrement le consommateur urbain et n'épargnera pas non plus l'ensemble de la population. Il est estimé que le 1/4 ou le 1/3 de la consommation de céréales est d'importation. L'importation des biens d'équipement est vitale au développement industriel et celle des véhicules est essentielle pour faire face aux besoins du Botswana dans le domaine des transports.

L'inflation que connaît le Botswana est dans une grande mesure "importée". 60 à 70% de l'inflation au Botswana est le résultat direct de celle de l'Afrique du Sud. Étant donné que l'importation des biens par rapport au PIB se chiffre à environ 70%, toute augmentation générale des prix d'importation entraîne des prix élevés pour le Botswana. Une hausse soudaine d'environ 10% des prix d'importation peut facilement anéantir complètement toute croissance du revenu national de plus de 5%.

Même en termes concrets, les possibilités de se rabattre sur d'autres fournisseurs autre que la RSA sont limitées. Le fait le plus important est la facilité d'accès aux marchandises, les courtes distances pour le transport et la fourniture de pièces détachées, les facilités de réparation, etc. Au cas d'un blocus prolongé, la capacité d'entretien de l'équipement sera sérieusement affectée. L'importation des services spécialisés tant dans le secteur social (par exemple les services d'hygiène) que dans les affaires privées (l'exploitation minière par exemple) posent également de sérieux problèmes faute de tout accès à la RSA.

En résumé, les relations économiques entre le Botswana et l'Afrique du Sud sont telles qu'il serait juste de se référer au Botswana comme une dépendance de l'économie de la RSA. Par conséquent, toute fluctuation économique, que ce soit un boom ou une crise, se fera rapidement sentir à travers le Botswana.

Quelques aspects d'un embargo pétrolier contre l'Afrique du Sud

11. Les conséquences d'un embargo pétrolier contre l'Afrique du Sud sur le Botswana dépendront de la situation politique et de la sécurité dans la région (Namibie, Zambie et en particulier Zimbabwe) et peut-être avant tout de l'attitude sud-africaine envers le Botswana après l'imposition du blocus. La quantité des réserves en pétrole en Afrique du Sud sera également d'une grande importance.

12. Nous supposons, tel que démontré ci-dessous, que la situation de sécurité au moment de l'imposition de l'embargo pétrolier serait presque la même que celle qui prévaut actuellement rendant les lignes de livraison à travers le Zimbabwe, la Zambie ou la Namibie intenable ou tout au moins peu sûres. Etant donné que le problème principal du Botswana est de trouver une voie sûre de transport, l'ouverture par exemple des voies à travers le Zimbabwe éliminerait ce problème et nous permettrait de contenir la situation.

13. Nous voudrions également supposer que les réserves en pétrole de la RSA et la capacité de S.SOL II ne suffiront que pendant une courte période pour soutenir l'économie sud-africaine.

14. L'imposition d'un embargo pétrolier contre l'Afrique du Sud entraînerait pour le Botswana deux graves conséquences :

- a) Les conséquences directes résultant de l'arrêt de la livraison de pétrole ;
- b) Les conséquences indirectes découlant de la dépression de l'économie sud-africaine avec des répercussions sur le Botswana.

15. Il convient de noter que dans l'analyse de ce problème, les conséquences indirectes ne reçoivent que peu d'attention. Si un blocus doit permettre l'effondrement du régime raciste actuellement au pouvoir qui est le but visé par le blocus, les conséquences d'un tel blocus sur le Botswana seront énormes même si la livraison du pétrole (conséquence directe) ne suscite aucun problème. Il suffirait de mentionner la fermeture des mines de la RSA et les difficultés auxquelles le Botswana se heurterait en tant que pays enclavé. En outre, il pourrait surgir des problèmes politiques provoqués par le grand nombre de réfugiés au fur et à mesure que le malaise social et le chômage se développent en RSA. L'importance que nous accordons à la seule question de livraison de pétrole indique que l'analyse des difficultés que connaîtra le Botswana en raison d'un embargo pétrolier contre la RSA suppose que les conséquences d'un tel embargo ne se feront sentir que sur une petite échelle.

16. Pour illustrer ce qui précède, nous présentons ci-dessous trois différentes attitudes de l'Afrique du Sud envers le Botswana :

A. Attitude "punitiv" de la RSA contre le Botswana après l'imposition d'un embargo

17. Cette mesure pourrait être adoptée par la RSA si la situation dans le pays devient désespérée, résultant en une "mentalité de forteresse" et un gouvernement combattant le militantisme noir. La réaction très probable contre les prétendues incursions militaires de la part des Etats de la Ligne de Front pourraient être par exemple, l'arrêt des livraisons des produits alimentaires et du pétrole en ne permettant plus leur acheminement à travers l'Afrique du Sud. D'autres réactions pourraient se traduire par le refus du droit de transit par l'Afrique du Sud des produits tels que la viande de boeuf, le cuivre et le nickel et forcer les travailleurs émigrés à regagner le Botswana. La probabilité des mesures ci-dessus mentionnées est également renforcée par le fait que ces mesures sont dans l'intérêt de l'Afrique du Sud qui est de s'assurer des services de la main-d'oeuvre domestique noire et par ce fait, épargner les ressources énergétiques.

18. C'est un aspect "désastreux" même si toutes les mesures ci-dessus mentionnées ne sont pas adoptées. Vouloir essayer d'estimer les "coûts" pour le Botswana serait un exercice plutôt inutile. L'accent devrait plutôt être mis sur la fourniture d'urgence de vivres et des autres denrées essentielles. L'on pourrait envisager, selon la situation, de décider d'un énorme pont aérien à un coût très élevé, qui pourrait se chiffrer, non seulement en des dizaines mais peut-être en des centaines de millions de Pula par an.

ii) La dépendance vis-à-vis des importations des biens de la RSA signifie également de la dépendance de son système de transport. L'exportation de la viande de boeuf, du cuivre et du nickel dépend entièrement également du réseau de transport de la RSA ; Pour ce qui relève des domaines des communications et des services postaux internationaux, le Botswana dépend dans une grande mesure, mais non inextricablement, des réseaux sud-africains ;

- iii) 50.000 à 60.000 ouvriers, soit 14 % environ des forces vives du Botswana travaillent en Afrique du Sud. Leurs revenus et les transferts qu'ils font constituent d'importantes contributions à la caisse de réserves des devises ainsi qu'au revenu rural. La réduction progressive du nombre des travailleurs émigrés est considérée comme un but important. Par contre, leur retrait rapide et incontrôlé pourrait créer de sérieux problèmes ;
- iv) 90 % environ des sociétés enregistrées au Botswana appartiennent à des étrangers et plus particulièrement à des Sud-Africains. Très souvent ces sociétés qui se trouvent au Botswana sont des filiales des sociétés sud-africaines, situation qui les oblige à entretenir des relations commerciales et financières avec l'Afrique du Sud ;
- v) Au cours de l'exécution du prochain Plan (PDM V), il est estimé qu'environ 1/4 du revenu annuel du gouvernement (soit en moyenne P100 millions par an) proviendront des arrangements SACU. Le Botswana pourrait être difficilement en mesure de tirer un montant analogue d'un autre arrangement douanier séparé sans une augmentation substantielle des taxes locales qui entraînerait la hausse des prix des biens de consommation et d'autres produits. En outre, les droits de douane sont payés en Rand et constituent une source inestimable de devises bien que le Rand ne soit pas entièrement convertible. En résumé, les relations économiques du Botswana avec l'Afrique du Sud sont telles qu'il serait justifié d'appeler le Botswana une dépendance de l'économie sud-africaine. C'est pourquoi, toute fluctuation économique, que ce soit un boom ou une crise, se fera rapidement sentir à travers le Botswana.

B. Au cas d'un blocus, l'Afrique du Sud ne s'occupera que de ses problèmes et ne manifestera aucune hostilité à l'égard du Botswana

19. De l'avis du Botswana, l'attitude l'Afrique du Sud en cas d'un blocus sera probablement la même qu'elle a adoptée jusqu'ici. Certains aspects des conséquences d'un blocus seront aussi sérieux que dans l'hypothèse "A" tempérée par une politique sud-africaine de ne manifester ouvertement aucune attitude hostile. La livraison de pétrole et son transport à destination et en provenance du Botswana serait réduite "pour économiser le pétrole". Les mineurs devront regagner leur pays parce que l'Afrique du Sud "doit fournir des emplois à sa population noire". La baisse des importations pourrait entraîner la baisse des revenus du gouvernement bien que l'augmentation des prix en Afrique du Sud rendrait beaucoup plus chère toute importation.

20. Une telle situation pourrait s'éterniser en entraînant d'énormes frais selon le taux de la réduction des livraisons et des transports, de l'exode des mineurs, etc. et entraînerait sans aucune doute la baisse radicale du niveau de vie et des activités dans les secteurs publics et privés. A titre d'illustration, si les exportations étaient réduites de moitié et les prix des importations rehaussés de 10 %, le pays aurait besoin d'un revenu annuel de P100 millions à titre de compensation (% basé sur les chiffres de 1977).

C. Face à un blocus, l'Afrique du Sud pourrait se montrer "secourable" au Botswana

21. Cette attitude pourrait être une politique destinée à "contourner le blocus" par une campagne d'entente avec les pays africains.

22. Dans ce cas, l'Afrique du Sud s'engagerait à garantir les arrangements de transport du Botswana à condition peut-être que le Botswana garantisse que son pétrole serait acheminé aux termes de ces arrangements.

23. Il serait peu probable que l'Afrique du Sud accorde sa préférence aux mineurs provenant du Botswana et d'autres travailleurs émigrés plutôt qu'à la population noire sud-africaine.

24. De même, le Botswana connaîtra une hausse des prix et un déclin dans les activités générales en Afrique du Sud.

25. En général, les conséquences d'un blocus ne seront pas aussi sérieuses à l'exception de l'accroissement du chômage dans les zones rurales (dû au retour des mineurs dans le pays) pouvant donner lieu à un malaise social.

26. La hausse des prix des importations et le prix élevé du pétrole s'il est livré par l'Afrique du Sud, constitueraient facilement des conséquences économiques de grande importance. A titre d'exemple, disons qu'une augmentation de 10 % des prix d'importation se chiffrerait à P23 millions. Tant soit peu, l'augmentation excessive du prix du brut signifierait, compte tenu du niveau de consommation en 1978, l'augmentation des importations qui pourraient se chiffrer à P15 millions. La somme totale de ces deux chiffres dépasse le montant des subventions que le Botswana reçoit actuellement pour son développement.

Situation actuelle de la livraison de pétrole

i) Consommation

Actuellement, la consommation du Botswana de produits pétroliers se chiffre à environ 150 millions de litres par an (69 % de diesel, 24 % d'essence, 4 % de paraffine et 3 % de carburant avion. Outre leur importance pour les besoins en matière des transports routiers d'un pays aussi vaste que le Botswana, les produits pétroliers sont essentiels aux matériels roulants qui sont entièrement mus par des moteurs diesel. Les forçuses fournissant l'eau qui est d'une importance vitale à la principale richesse économique du Botswana, à savoir le bétail, sont presque toutes dotées de moteurs diesel. La production de l'énergie électrique dont la moitié est fournie grâce au pétrole, fournit de l'énergie aux mines sans lesquelles les revenus et la situation des réserves en devises du gouvernement du Botswana seraient intenable. Dans certaines zones rurales isolées, une multitude d'activités, dont les services sociaux, dépendent de l'énergie électrique produite à base de pétrole.

Le système de chauffage et d'éclairage des maisons dépend d'une fourniture constante de la paraffine à travers le pays. Géographiquement parlant, la consommation des hydrocarbures est concentrée dans les zones de Gaborone et de Francistown/Selebi-Phikwe. Il existe des possibilités d'exploiter les vastes gisements de charbon dans le pays pour la production de l'énergie, mais c'est là une question qu'il conviendrait d'examiner dans les dix prochaines années.

ii) Livraisons de pétrole

Toutes les livraisons de pétrole se font actuellement par l'Afrique du Sud. Il n'existe aucune raffinerie au Botswana. Jusqu'en 1975, environ 50 % de la somme totale des livraisons de pétrole provenait de Kaputo en passant par la Rhodésie pour alimenter particulièrement la région orientale du pays. Depuis 1975, presque toutes les livraisons de pétrole ont transité par l'Afrique du Sud venant d'une raffinerie située à Durban.

Certaines parties de la région de l'ouest du Botswana sont alimentées depuis Capetown et un certain nombre de produits livrés à la région australe du Botswana proviennent de la raffinerie de NATREF de Sasolburg.

Les produits pétroliers sont distribués par les réseaux de BP, Caltex, Shell, Mobil et Total qui ont des filiales au Botswana. Les compagnies pétrolières internationales ont groupé la RSA, le BLS, le Mozambique et la Rhodésie en une région de commercialisation et considèrent naturellement le Botswana comme un petit marché de la banlieue de la région.

iii) Capacité de stockage

La capacité actuelle de stockage, y compris celle des magasins privés, des stations d'essence, d'un certain nombre de départements du gouvernement et magasins des compagnies pétrolières équivaut à la consommation de deux à trois semaines de la consommation de 1978. Les citernes du gouvernement dont l'une se trouve

à Gaborone et une autre à Francistown dont la construction est toujours en cours augmenteront la capacité de stockage de trois à quatre mois de la consommation de 1978. La réalisation de ces stocks s'échelonnara sur une période de 9 mois à partir de mai (à Gaborone). L'exécution du projet relève des compagnies pétrolières locales qui subventionnent également une partie du projet. L'augmentation de la capacité de stockage ne suffirait que pour un mois en attendant que les négociations et les ajustements soient faits au cas où il se produirait une panne technique dans la raffinerie et dans le réseau de transports du pays.

iv) Les prix

Les prix sont légèrement plus élevés qu'en RSA, et varient considérablement selon les régions du Botswana. Le Super coûte actuellement 38t à Gaborone, 39t à Francistown et 44t à Manu. Alors que les livraisons du pétrole brut d'Iran (au prix du marché mondial) diminuent, d'autres sources de fourniture du pétrole sont difficiles à trouver et coûtent cher. La raison justifiant cet état de choses est la réaction politique dans un grand nombre de pays producteurs de pétrole contre la politique du régime raciste blanc. En raison du fait que le Botswana fait partie du marché de l'Afrique australe, il a eu à accepter la nouvelle augmentation du prix du pétrole d'environ 6 cents de litres. Cette augmentation servira à alimenter la Caisse de Compensation qui doit servir à son tour à indemniser les compagnies pétrolières qui devront payer davantage que les prix moyens auxquels le brut est livré à la RSA. Les rapports indiquent que les Compagnies pétrolières d'Afrique du Sud achètent actuellement le baril de pétrole à un prix majoré de 10 \$ contrairement aux \$13 ou \$14, auxquels elles achetaient précédemment le baril.

En égard à la vulnérabilité de l'économie du Botswana à l'imposition des restrictions sur la livraison actuelle des produits pétroliers, le Gouvernement du Botswana cherche activement d'autres voies de livraison moins chères.

Tableau 1

Botswana : importations de produits pétroliers en 1975 et 1976

Produits	1975 Valeur (en millions de pula)	1976 Valeur (en millions de pula)
Carburant auto et essence avion	5,0	6,4
Carburants distillés (par exemple diésel)	8,0	8,7
Lubrifiants et graisses	0,9	1,3
Kérosène	0,8	0,8
Autres produits pétroliers	0,6	0,3
TOTAL	15,3	17,5

Source : External Trade Statistics (Gaborone : Central Statistics Office, 1977), p.46. Un pula équivalait à un rand.

27. Si un embargo est décrété contre l'Afrique du Sud, donc les besoins en pétrole du Botswana peuvent éventuellement être fournis de la Zambie. Les produits pétroliers peuvent être acheminés vers le sud par chemin de fer de la raffinerie de Ndola à Livingstone. Il faudrait alors transporter le pétrole par la route et par des citernes jusqu'à Kazungula qui est le point de la traversée de la rivière par le bac (fleuve Zambesi) vers le Botswana. De la frontière du Botswana, une route non goudronnée mais en bon état, mène vers le sud à Francistown et Gaborone. Cette route pourrait être le moyen possible quoique cher, d'assurer les livraisons des besoins en pétrole du Botswana.

28. Dans le cas de la levée des sanctions des Nations Unies contre la Rhodésie, le Botswana pourrait importer le pétrole dont il a besoin par chemin de fer d'un certain nombre de sources : de la raffinerie rhodésienne à Untali, du Mozambique (via la Rhodésie) ou de la raffinerie zambienne à Ndola (via la Rhodésie).

Lesotho

29. Le Lesotho importe tout son pétrole sous forme raffinée d'Afrique du Sud. Ce pétrole qui provient des raffineries Shell/BP et Mobil de Durban, est normalement expédié par chemin de fer à Maseru. En 1973, le Lesotho a importé pour un montant total de 2,48 millions de rands de produits pétroliers (pour plus amples détails, voir tableau 2). Nous estimons qu'en 1978, le Lesotho importera 1.100 barils de produits pétroliers par jour.^{3/}

Tableau 2 :

Lesotho : importations de produits pétroliers en 1973

Produits	Valeur en 1973 (en millions de rands)
Carburant auto et essence avion	0,958
Diesel	0,413
Paraffine	0,786
Huiles et graisses lubrifiantes	0,232
Vaseline minérale	0,095
TOTAL	2,484

Source : Annual Statistical Bulletin, 1973 (Maseru : Bureau of Statistics, 1974), p.27.

^{3/} Nous sommes arrivés à ce chiffre de la manière suivante en 1973, le Lesotho a importé pour un montant de 2,48 millions de rands de produits pétroliers (tableau 2). La même année, le Swaziland a importé 600.000 barils de produits pétroliers pour un montant de 4.966 millions de rands (tableau 3), soit un coût moyen de 8,14 rands le baril cette année-là. En admettant que le prix du pétrole importé par le Lesotho ait été approximativement le même, nous pouvons calculer qu'en 1973, le Lesotho a importé 305.000 barils de produits pétroliers, soit 835 barils par jour. En supposant un accroissement annuel des importations de 5 pour cent pendant les cinq années suivantes, on obtient pour 1978 un rythme d'importation d'environ 1.100 barils par jour.

30. L'IMPACT DES SANCTIONS INTERNATIONALES CONTRE L'AFRIQUE DU SUD

1. Généralités

Le Lesotho dépend de l'Afrique du Sud pour :

- i) 45% d'emploi de ses forces vives, servant essentiellement dans les mines sud-africaines ;
- ii) 80% de son commerce d'importation ;
- iii) 100% de ses communications et des systèmes de transport de son commerce d'exportation ;
- iv) 100% de ses besoins énergétiques, à savoir l'électricité et les produits pétroliers ;
- v) 75% de son revenu proviennent de l'Union Douanière Sud-Africaine ;
- vi) Les transferts de la main-d'oeuvre émigrés représentent 70% du PNB. Ainsi, ces transferts représentent une proportion considérable du pouvoir d'achat pour les importations (principalement les produits manufacturés et les produits agricoles).

2. Répercussions des sanctions

- i) La récession en Afrique du Sud provoquera la rareté de l'emploi et la baisse générale de la production des biens qui, à leur tour, conduiront au non-emploi de la main-d'oeuvre émigrée de Basotho ce qui provoquera à son tour le chômage et la baisse du pouvoir d'achat, etc.
- ii) L'embargo sur le pétrole favorisera "le marché noir", la rareté des produits et le rationnement, la préservation "des intérêts personnels" sud-africains, ce qui signifie que les livraisons à destination du Lesotho subiront une réduction sensible et en particulier celle des produits destinés aux consommateurs sud-africains. Cela aura de graves conséquences sur l'économie en général qui se traduirait par la hausse exorbitante des prix des biens et des services, un effondrement presque total dans le secteur industriel ;

iii) Transports et Communications

La seule alternative dont dispose actuellement le Lesotho au cas d'un blocus total contre la RSA dans les deux secteurs serait la liaison aérienne récemment instaurée avec Maputo et l'UHF avec Nairobi. Les sanctions contre l'Afrique du Sud dans ces deux domaines conduiront à l'isolement du Lesotho dans le secteur du commerce extérieur et des autres domaines de communications avec le reste du monde. L'arrêt des activités dans le secteur du commerce extérieur portera un coup dur à l'ensemble de l'économie et frustrera le développement de toute importation destinée au développement socio-économique étant donné que les biens d'équipement et les services doivent provenir des pays autre que la RSA ;

iv) En cas d'un embargo partiel sur les transports et les communications d'un boycottage des produits d'exportation de la RSA et du recours à d'autres sources d'approvisionnement, le Lesotho aura à payer une valeur ajoutée de 30 à 40 pour cent sur ses importations au lieu des 80 % qu'il paye sur les importations qu'il obtient actuellement de la RSA. En termes chiffrés, cela pourrait dépasser R70 millions par an en valeur ajoutée sur les importations ;

v) La baisse des importations et la récession généralisée en Afrique du Sud affectera sérieusement les revenus du Lesotho au sein de l'Union douanière, qui conduirait à une crise budgétaire nationale.

3. Les mesures que prend le Lesotho en vue de mettre fin à sa dépendance vis-à-vis de la RSA et d'assurer son autonomie et son auto-suffisance

3.1 Energie

i) Des plans pour la constitution de réserves stratégiques de pétrole pour 4 mois sont à leur stade initial.

- ii) Des plans pour l'exploitation et la mise en valeur des ressources en eau du Lesotho pour la production domestique de l'énergie électrique sont en voie d'élaboration.

3.2 Auto-suffisance en produits alimentaires

- i) Le CCFP et BASP réaliseront, on l'espère bien, l'objectif d'auto-suffisance dans la production alimentaire ;
- ii) Un Programme destiné au développement de l'Élevage dans les montagnes contribuerait de façon significative à l'auto-suffisance en matière de viande rouge et pour l'exportation. L'exécution du programme devra commencer avant la fin de 1979 ;
- iii) Le développement à grande échelle de la production de la volaille et des produits de pêche devra aussi commencer en 1980 ;
- iv) La transformation sur place des produits agricoles se trouve à un stade avancé : Une usine nationale de farine est entrée en opération en avril de cette année et un Abattoir national sera ouvert vers la fin de 1980. La production de ces agro-industries satisfait les demandes nationales ;
- v) Des demandes d'aide alimentaire à moyen terme ont été adressées aux donateurs ;
- vi) La capacité de stockage des céréales a été considérablement augmentée de quelque 30.000 tonnes sous forme de sillos en béton et d'autres installations d'emmagasinage devront être construites à des points stratégiques dans les zones rurales.

3.3 Emploi

- i) Le problème le plus complexe auquel le Gouvernement du Lesotho fait face actuellement est la création rapide des emplois locaux pour absorber le grand nombre de sa main-d'œuvre émigrée ;

- ii) Les techniques à fortes intensités de travail dans le domaine de la construction et de la conservation ont été introduites avec succès en 1976. Ces techniques doivent être rapidement développées pour couvrir l'ensemble du territoire dans les cinq prochaines années ;
- iii) Il faudrait à présent accorder une plus grande importance au développement du secteur industriel, l'expérience actuelle ayant montré que la création d'emplois domestiques rémunérateurs dans le seul secteur agricole ne suffit pas ;
- iv) Un autre domaine dont les préparatifs sont à un stade avancé est le développement d'une usine nationale de concassage de pierres.

4. Épargne et Investissement Nationaux

Quatre institutions financières ont été récemment créées pour mettre fin à la sortie des capitaux et des épargnes en RS. :

- i) La Compagnie Nationale d'Assurance ;
- ii) La Société Financière de Construction ;
- iii) La Banque de Développement Agricole du Lesotho ;
- iv) L'institution monétaire.

Outre ces institutions financières, il existe deux sociétés publiques créées pour réaliser les objectifs ou empêcher la sortie des épargnes en RS, c'est-à-dire la création des magasins dans des centres stratégiques et l'habitat du Lesotho.

5. Le Lesotho qui, historiquement s'oppose violemment à la discrimination entre les hommes, s'est toujours élevé contre la politique d'apartheid ; il a non seulement payé pour son opposition, mais également pour s'être conformé à la condamnation internationale de cette politique.

31. Les énormes problèmes auxquels le Lesotho se heurte actuellement en raison des sanctions internationales décrétées contre la politique raciste de la RSA doivent être considérés, non pas comme des problèmes que ce pays s'est imposés, mais plutôt comme le résultat des actions et des décisions de la Communauté internationale. Le Lesotho espère donc que la communauté internationale assumera sa responsabilité en l'aidant à trouver une solution à sa situation déplorable.

Swaziland

32. A l'heure actuelle, le Swaziland importe son pétrole sous forme raffinée depuis l'Afrique du Sud, principalement par le Mozambique. Le transport s'effectue actuellement par bateau jusqu'à Maputo, puis par route et voie ferrée jusqu'au Swaziland. En 1974, le Swaziland importait 1.727 barils de produits pétroliers liquides par jour, pour une valeur de R8.262 millions de rands (voir tableau 3). En supposant que la consommation s'accroisse de 5 pour cent, le Swaziland devrait importer environ 2.100 barils de produits pétroliers par jour en 1978.

33. En cas d'embargo pétrolier contre l'Afrique du Sud, le Swaziland pourrait encore importer tout son pétrole par le Mozambique. Le pétrole pourrait soit venir de la raffinerie de Maputo, soit être importé sous forme raffinée depuis d'autres pays par Maputo. 4/

Tableau 3

Swaziland : importations de produits pétroliers liquides en 1973 et 1974

Produits	1973 Volume (barils par jour)	1973 Valeur (en millions de lilangeni)	1974 Volume (barils par jour)	1974 Valeur (en millions de lilangeni)
Carburant auto et essence avion	510	2,216	544	3,365
Pétrole lampant et white spirit	102	0,298	105	0,469
Gas-oil, diesel, etc.	1 018	2,048	1 033	3,898
Lubrifiants	42	0,404	45	0,530
Total	1 672	4,966	1 727	8,262

Source : Annual Statistical Bulletin, 1975 (Mbabane : Central Statistical Office, 1976), p.72-73. Un lilangeni équivalait à un rand.

4/ Selon l'Agence France Press du 4 octobre 1977, le Gouvernement du Swaziland a annoncé en octobre 1977 son intention de construire une raffinerie de pétrole dont le coût s'élèverait à 35 millions de dollars. Des études auraient été déjà menées avec l'aide de la CEE.

Zimbabwe

34. La victoire électorale du Front Patriotique et la naissance du Zimbabwe indépendant nous amène à voir les incidences d'un embargo pétrolier contre l'Afrique du Sud sous un angle totalement différent. A l'heure actuelle, le Zimbabwe peut se ravitailler en pétrole par le Mozambique.

35. La raffinerie de pétrole d'Umtali sur la frontière orientale du Zimbabwe fut dans le temps alimentée du brut par un oléoduc à partir du port de Beira au Mozambique. Il suffirait de remettre en service cet oléoduc à présent que la légalité est restaurée au Zimbabwe.

36. La raffinerie d'Umtali qui a une capacité de 20.000 barils par jour, a été construite initialement pour desservir à la fois le marché rhodésien et le marché zambien. En 1968, cependant, une raffinerie est entrée en service à Ndola pour ravitailler la Zambie à l'aide de pétrole brut acheminé par l'oléoduc depuis Dar-es-Salaam. Néanmoins, en dépit de l'accroissement de la consommation rhodésienne depuis 1965, la raffinerie d'Umtali pourrait encore fournir suffisamment des produits raffinés à la Rhodésie (sauf certains produits spécialisés). Des produits pétroliers pourraient également être importés en Rhodésie par voie ferrée depuis le Mozambique. Le Zimbabwe indépendant ne devrait donc avoir aucune difficulté à importer tout le pétrole dont il a besoin par le Mozambique.

5/ La raffinerie d'Umtali, appartient au Central African Petroleum Refineries (CAPREF), dont les actionnaires sont Shell (20,75%), BP (20,75%), Mobil (17,75%), Galtex (15,75%), Amincil (15%), Kuwait National Petroleum Company (5%) et Total (5%).

6/ La consommation de pétrole de la Zambie en 1975 était estimée à 17.750 barils par jour dont 700 barils par jour sont importés sous forme raffinée ; le reste étant raffiné à Ndola. (International Petroleum Annual, (op. cit., Tableau 1).

7/ La raffinerie d'Umtali compte tenu de sa capacité actuelle, pourrait probablement satisfaire les besoins rhodésiens jusqu'au début des années 80. Il serait possible d'agrandir la raffinerie afin d'accroître sa production.

8/ Une autre route pour l'acheminement des produits pétroliers serait de la raffinerie de Ndola en Zambie.



AFRICAN UNION UNION AFRICAINE

African Union Common Repository

<http://archives.au.int>

Organs

Council of Ministers & Executive Council Collection

1980-06-28

Report of the Secretary-General on the Impact of an Oil Embargo on Botswana, Lesotho, Swaziland, Zimbabwe and Namibia

African Union

African Union

<https://archives.au.int/handle/123456789/9545>

Downloaded from African Union Common Repository