

NATIONS UNIES  
ASSEMBLEE  
GENERALE



Distr.  
GENERALE  
A/33/112  
5 juin 1978  
FRANCAIS  
ORIGINAL : ANGLAIS

---

Trente-troisième session  
Point 12 de la liste préliminaire\*

RAPPORT DU CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL

Assistance au Lesotho

Rapport du Secrétaire général

1. A l'alinéa d) du paragraphe 10 de sa résolution 32/98 du 13 décembre 1977, relative à l'assistance au Lesotho, l'Assemblée générale a prié le Secrétaire général de suivre constamment la situation au Lesotho et de faire rapport sur cette question à l'Assemblée générale lors de sa trente-troisième session. En conséquence, et comme suite à une demande formulée par le Gouvernement du Lesotho en février 1978 concernant les nouvelles restrictions actuellement imposées aux ressortissants du Lesotho qui se rendent en Afrique du Sud, le Secrétaire général a envoyé au Lesotho une mission chargée d'évaluer les conséquences de ces nouvelles restrictions et de proposer des mesures appropriées pour résoudre ce problème. Le rapport ci-joint contient les conclusions et recommandations de la mission.
2. Un examen complet de la situation au Lesotho et des efforts déployés par le Secrétaire général pour mettre au point un programme d'assistance efficace à ce pays sera effectué en juin 1978. Les résultats de cet examen seront présentés à l'Assemblée générale en tant qu'additif au présent rapport.

---

\* A/33/50/Rev.1.

ANNEXE

Rapport de la mission au Lesotho

TABLE DES MATIERES

	<u>Paragrapbes</u>	<u>Pages</u>
I. INTRODUCTION .....	1 - 16	3
A. Genèse de la situation actuelle .....	1 - 3	3
B. Imposition de nouvelles restrictions en matière de déplacement .....	4 - 6	3
C. Organisation de la mission .....	7 - 8	4
D. Programme de la mission .....	9 - 16	5
II. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS DE LA MISSION .....	17 - 30	7
A. Conclusions de la mission .....	17 - 25	7
1. Effets des nouvelles restrictions de voyage .....	17 - 24	7
2. Autres préoccupations .....	25	9
B. Recommandations : projets à mettre sur pied d'urgence pour faire face aux nouvelles restrictions de voyage .....	26 - 30	9
1. Généralités .....	26 - 27	9
2. Description sommaire et coût des projets recommandés .....	28 - 30	10
III. DETAIL DES RECOMMANDATIONS .....	31 - 115	12
A. Description détaillée des projets recommandés .....	31 - 106	12
1. Projets visant à ouvrir une voie d'accès d'urgence aux zones gravement touchées et à améliorer les moyens de transports dans ces zones .....	31 - 64	12

/...

TABLE DES MATIERES (suite)

	<u>Paragrapbes</u>	<u>Pages</u>
2. Projets visant à faire de Qacha's Nek un centre d'approvisionnement et de services pour la région .....	65 - 74	19
3. Projets visant à créer des emplois et à améliorer l'accès aux zones isolées du sud et du sud-est du Lesotho .....	75 - 95	21
4. Autres projets urgents découlant de la situation actuelle .....	96 - 106	25
B. Projets qui sont examinés par les donateurs et qui reçoivent un rang de priorité plus élevé ...	107 - 113	28
C. Assistance technique nécessaire d'urgence .....	114 - 115	29

APPENDICE

I. Note verbale, datée du 22 février 1978, adressée au Secrétaire général par le représentant permanent du Lesotho auprès de l'Organisation des Nations Unies .....	30
II. Carte de la région et projets .....	32
III. Liste des produits pharmaceutiques et fournitures médicales nécessaires .....	34

## I. INTRODUCTION

### A. Genèse de la situation actuelle

1. Le rapport de la mission au Lesotho a/ (ci-après dénommé le rapport principal) contient l'historique de la situation et une description des pressions exercées sur le Lesotho. Des renseignements supplémentaires figurent dans un deuxième rapport (A/32/323; S/12438) qui a été communiqué aux Etats Membres sous couvert de la lettre du Secrétaire général du 23 février 1978.

2. Le Lesotho est enclavé dans le territoire de l'Afrique du Sud, qui a créé le long des frontières sud et sud-est du Lesotho le Bantoustan du Transkei. Près de 14 p. 100 de la population du Lesotho vit dans les districts de Qacha's Nek et de Quthing qui constituent les régions sud et sud-est du Lesotho. Les routes qui relient ces districts au reste du Lesotho sont très mauvaises, lorsqu'elles existent. Autrefois, ces régions montagneuses étaient desservies à partir de l'Afrique du Sud par quatre postes frontière - Ramatseliso's Gate, Qacha's Nek, Ongeluke's Nek et Tele Bridge. Les routes et les pistes, qui constituaient les seules voies d'accès aux régions sud et sud-est du Lesotho, assuraient la liaison avec les centres d'approvisionnement et de fourniture de services de Matatiele, Aliwal North et Zastron en Afrique du Sud.

3. Les habitants des districts de Qacha's Nek et de Quthing sont depuis longtemps habitués à se rendre dans les villes frontalières voisines de l'Afrique du Sud pour se faire soigner, faire réparer leur voiture ou acheter et vendre biens et produits. En outre, étant donné l'absence de communications routières à l'intérieur du Lesotho, un grand nombre de services publics étaient assurés par des fonctionnaires passant par l'Afrique du Sud pour aller d'un point à un autre du Lesotho.

### B. Imposition de nouvelles restrictions en matière de déplacement

4. Le 22 février 1978, le représentant permanent du Royaume du Lesotho auprès de l'Organisation des Nations Unies a transmis au Secrétaire général un message du Ministère des affaires étrangères du Lesotho relatif aux nouvelles mesures prises par les autorités du Transkei prétendument indépendant à l'égard des ressortissants du Lesotho qui circulent entre le Lesotho et l'Afrique du Sud (voir Appendice I).

5. Il était dit entre autres dans le message adressé par le Gouvernement du Lesotho :

"... Depuis le vendredi 17 février 1978, par le truchement des fonctionnaires du Transkei qui sont à leur solde, les autorités sud-africaines exigent que les ressortissants du Lesotho qui traversent le Transkei pour se rendre dans d'autres régions d'Afrique du Sud soient munis de visas coûtant 2,50 rands.

---

a/ Voir Documents officiels du Conseil de sécurité, trente-deuxième année, Supplément de janvier, février et mars 1977, document S/12315.



La situation s'est encore aggravée cette semaine lorsque des fonctionnaires sud-africains, aux postes de frontière de Ramatseliso, Qacha's Nek et Tele, ont exigé des passeports internationaux distincts des documents de voyage convenus. De toute évidence, en agissant de la sorte, l'Afrique du Sud vise à faire reconnaître tacitement le bantoustan du Transkei."

Suivait une description des mesures concrètes prises par le gouvernement pour faire face à la situation critique résultant des restrictions imposées au passage des marchandises et des personnes aux postes frontière. Des fonds avaient été alloués pour la construction d'un entrepôt de vente à Qacha's Nek et l'expansion de la Régie nationale des autocars du Lesotho qui avait immédiatement organisé un service régulier d'autocars entre Qacha's Nek et Quthing. Une assistance médicale supplémentaire (personnel médical et médicaments) avait été acheminée vers Qacha's Nek et les autres régions touchées et on devait multiplier et intensifier les projets auto-assistés pour fournir nourriture et emplois. On devrait également accélérer la construction de routes et envoyer d'urgence des produits alimentaires aux régions touchées.

6. La mission a été informée qu'avant l'adoption de ces mesures de restriction, plus de 2 000 personnes passaient chaque semaine par les postes frontière de Ramatseliso's Gate, Qacha's Nek, Ongeluke's Nek et Tele Bridge, le plus grand nombre utilisant les postes de Tele Bridge et Qacha's Nek. Il s'agissait de ressortissants du Lesotho se rendant dans des centres d'Afrique du Sud pour faire des achats et se procurer des services essentiels, de commerçants du Lesotho allant s'approvisionner dans ces centres, de fonctionnaires du Lesotho voyageant d'un point du Lesotho à un autre, de commerçants et de transporteurs sud-africains transportant des marchandises et des produits entre le Lesotho et l'Afrique du Sud, et de touristes.

### C. Organisation de la mission

7. A la demande du Gouvernement du Lesotho, le Secrétaire général a décidé d'organiser une mission qui, dirigée par M. Gordon K. Goundrey, Coordonnateur commun des programmes spéciaux d'assistance économique de l'ONU et composée de hauts fonctionnaires de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement et du Programme alimentaire mondial, était chargée de se rendre au Lesotho pour consulter le gouvernement sur la situation.

8. La mission avait pour tâche d'évaluer les conséquences des nouvelles restrictions imposées par le Transkei en matière de déplacement, d'examiner les propositions du gouvernement visant à faire face à cette nouvelle situation et de déterminer, en consultation avec le gouvernement, quels projets à priorité élevée pourraient répondre aux besoins les plus urgents dans les régions touchées.

D. Programme de la mission

9. La mission s'est rendue au Lesotho du 17 au 23 mars 1978. Au cours de cette période, elle a rencontré les ministres directement responsables des programmes et projets élaborés en vue de faire face à la nouvelle situation et s'est réunie trois fois avec le comité créé par le Gouvernement du Lesotho pour coordonner le programme d'aide internationale. La mission a bénéficié de la coopération totale du Gouvernement du Lesotho qui a fait tout son possible pour faciliter ses travaux. Pour commencer, la mission a reçu une liste des projets proposés pour lesquels une assistance était requise.

10. La mission a voyagé dans les régions les plus gravement touchées. Elle s'est également rendue à Qacha's Nek et Tele Bridge, deux des trois postes frontière par lesquels les ressortissants du Lesotho entraient autrefois en Afrique du Sud. A Qacha's Nek et Quthing, la mission a rencontré l'Administrateur de district et des fonctionnaires appartenant à divers services publics : enseignement, santé, police, travaux publics, vente de bétail et santé animale. La mission a survolé une partie des régions touchées et a parcouru également en véhicule tout terrain plusieurs kilomètres de routes et de pistes en cours de construction ou d'aménagement dans les régions touchées.

11. Le représentant résident du Programme des Nations Unies pour le développement et d'autres fonctionnaires et experts des Nations Unies au Lesotho ont fait un exposé général de la situation à l'intention de la mission. Cette dernière a pu également rencontrer des représentants d'un certain nombre de gouvernements et d'organisations internationales et intergouvernementales qui fournissent une assistance au Lesotho.

12. La mission ne s'est pas rendue à Ramatseliso's Gate mais a survolé la route de Sehlabathebe à Ramatseliso's Gate. Aucun véhicule n'a été aperçu sur la route, aucun véhicule n'attendait d'un côté ou de l'autre du poste frontière et apparemment aucun véhicule ne roulait en direction de Matatiele sur la route venant de Ramatseliso's Gate.

13. La mission s'est rendue au poste frontière de Qacha's Nek, le samedi 18 mars. Elle a été informée que le samedi était autrefois un jour d'affluence et qu'un grand nombre de ressortissants du Lesotho se rendaient ce jour-là à Matatiele. Toutefois, aucun véhicule n'est passé pendant que la mission se trouvait au poste frontière et elle a appris que six voitures seulement étaient passées ce jour-là, quatre en direction du Lesotho et deux en direction de l'Afrique du Sud. Tous les véhicules qui étaient passés étaient immatriculés en République sud-africaine et aucune voiture immatriculée au Lesotho n'avait traversé la frontière ce jour-là.

14. La mission ne s'est pas rendue à Ongeluke's Nek étant donné que ce poste frontière ne donne accès qu'à une petite enclave de l'Afrique du Sud qui ne fait pas partie du bantoustan du Transkei. La route d'Ongeluke's Nek à Matatiele passe par le Transkei et, selon les renseignements reçus, il n'y a pas de poste frontière sur cette route.

/...

15. La mission s'est rendue également au poste frontière de Tele Bridge, l'un des principaux postes frontière par lequel les habitants de la région de Quthing allaient à Zastron et Aliwal North pour se procurer une grande partie des marchandises et des services dont ils avaient besoin. Aucun véhicule n'a traversé la frontière pendant que la mission s'y trouvait. Selon des fonctionnaires de la police et des douanes, de Tele Bridge, 11 voitures seulement étaient passées le samedi 18 mars et la plupart d'entre elles étaient immatriculées en Afrique du Sud.

16. Le Gouvernement du Lesotho a informé la mission qu'une plainte officielle avait été déposée auprès du Gouvernement sud-africain lorsque les autorités du Transkei avaient indiqué qu'elles exigeraient désormais que tous les ressortissants du Lesotho entrant au Transkei soient munis de passeports et de visas internationaux valides délivrés par les autorités d'Umtata. Toutefois, le Gouvernement sud-africain a répondu que cette question ne relevait pas de sa juridiction.



## II. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS DE LA MISSION

### A. Conclusions de la mission

#### 1. Effets des nouvelles restrictions de voyage

##### a) Généralités

17. Il semble que le fait d'exiger des ressortissants du Lesotho qu'ils soient porteurs de passeports internationaux valables et qu'ils se procurent des visas à Umtata au Transkei ait considérablement réduit leurs déplacements à l'extérieur du pays; il semble également que les habitants des régions du Lesotho qui jouxtent le Transkei aient effectivement été empêchés de s'approvisionner en marchandises et en services en Afrique du Sud. En outre, les commerçants du Lesotho ne peuvent apparemment plus s'approvisionner chez les grossistes de Matatiele ou d'Aliwal North. Les restrictions de voyage à travers le Transkei imposées aux ressortissants du Lesotho ont également interrompu la fourniture de services publics dans de nombreuses régions.

##### b) Régions affectées par les restrictions

18. La carte reproduite à l'appendice II indique les régions du Lesotho qui sont touchées par les restrictions de voyage en Afrique du Sud. La région la plus à l'est, marquée d'un A, est la plus gravement touchée car il n'y a pratiquement pas de route digne de ce nom qui la relie au reste du Lesotho. Quant aux pistes d'atterrissage de Sehonghong, Mashai et Sehlabathebe, elles sont d'une utilité limitée. Les habitants de cette région utilisaient la route qui passe par Ramatseliso's Gate pour obtenir des biens et des services et vendre leurs produits. Les fonctionnaires du Lesotho qui se rendaient dans la région touchée empruntaient normalement une route qui passe par l'Afrique du Sud et rentre au Lesotho à Ramatseliso's Gate. La situation dans la région marquée d'un A est grave et des mesures immédiates doivent être prises pour que les habitants de la région aient de nouveau accès au reste du pays.

19. La région marquée d'un B sur la carte a également été gravement touchée. Avant, les produits étaient exportés à Matatiele, d'où provenaient également biens et services, par le poste frontière de Qacha's Nek. Le pays a bien commencé l'année dernière à faire de Qacha's Nek un centre de services et d'approvisionnement et à améliorer la route qui relie Qacha's Nek à Quthing, mais l'approvisionnement en biens et services par ces nouveaux moyens revient plus cher et prend davantage de temps que l'approvisionnement à Matatiele.

20. La région autour de Quthing, marquée d'un C, a également été touchée par les restrictions de voyage, mais dans une moindre mesure. Auparavant, les approvisionnements étaient acheminés par le poste frontière de Tele Bridge, en provenance de Zastron et d'Aliwal North en Afrique du Sud. Il est relativement facile de ne pas passer par le Transkei et d'aller chercher des biens et des services à Zastron en empruntant le Makhalleng Bridge au lieu du Tele Bridge, bien que les frais de transport par cette route soient plus élevés. Cependant, un problème particulier se pose dans la partie méridionale de cette région. Actuellement, les liaisons

/...



sont coupées entre les régions frontalières et Quthing, la capitale du district. Jusqu'à présent, les fonctionnaires du Lesotho qui se rendaient dans la région touchée utilisaient normalement une route qui passe par l'Afrique du Sud et rentre dans le pays à Tele Bridge. La circulation a été interrompue et toute la région frontalière située entre Ongeluke's Nek et le Tele Bridge est maintenant inaccessible. Les habitants de la région n'ont accès à aucune source sûre de biens et de services. Tous les services d'éducation, de santé, de police, de commerce du bétail et de soins vétérinaires ont été touchés.

c) Services touchés

21. Bien qu'un certain nombre de petits centres de services se développent au Lesotho dans des endroits comme Quthing et Qacha's Nek, on n'y trouve pas exactement les services que fournissait Matatiéle. Les services de commerce de gros et de détail sont insuffisants, de même que l'entreposage, les services de santé, les ateliers de réparation mécanique, les services de transport et de commercialisation de la laine, du mohair et du bétail. Avec le début de l'hiver, en mai, il risque d'y avoir des problèmes d'approvisionnement en charbon et autres combustibles dans les régions montagneuses isolées du sud et du sud-est du Lesotho.

22. Les régions touchées par les restrictions de voyage sont parmi les plus pauvres du Lesotho. Les routes qu'empruntaient normalement les populations pour obtenir des biens et des services ou vendre leurs produits leur étant interdites, elles devront recourir aux réseaux de transport et de communication du Lesotho ou emprunter des routes qui ne passent pas le Transkei. L'augmentation des frais de transport qui en résultera se traduira par une réduction des revenus réels. D'après une étude préliminaire du gouvernement, le coût des marchandises à Qacha's Nek et à Sehlabathebe devrait augmenter de 25 p. 100 au moins. En outre, les résidents de la région tireront vraisemblablement moins de profit de la vente de leur laine, de leur mohair et de leur bétail, ces produits devant maintenant être transportés soit par Makhaleng Bridge à Zastron, soit par Maseru.

d) Effets sur les travailleurs migrants

23. Naguère, les travailleurs migrants se rendaient en Afrique du Sud sur leur lieu de travail, en passant par Matatiéle. Comme cela n'est plus possible, les agences qui recrutent des travailleurs contractuels dans les régions touchées, pour travailler en Afrique du Sud verront leurs frais monter et auront, de ce fait, tendance à recruter ailleurs que dans les régions du sud et du sud-est du Lesotho. Les bureaux de recrutement de main-d'oeuvre de Qacha's Nek ont été fermés pendant une courte période (ils l'étaient, lors du passage de la mission), mais un service d'autocars a été organisé pour transporter les ouvriers contractuels de Qacha's Nek à Quthing. Le recrutement aurait repris, bien que le nombre de personnes recrutées semble être inférieur à celui de l'année dernière à la même époque. La région dépend dans une large mesure des envois de fonds des travailleurs migrants et, pour de nombreuses personnes, le travail en Afrique du Sud est le seul possible. Si le recrutement dans les régions du sud et du sud-est baisse, les revenus de ces régions baisseront aussi. Ces effets se feront aussi vraisemblablement davantage sentir dans les régions marquées d'un A et d'un B sur la carte.

e) Autres effets

24. Etant donné les restrictions de voyage, il est difficile pour les ressortissants du Lesotho de récupérer le bétail égaré dans le Transkei. Cette situation encourage le vol de bétail au Lesotho. (On a montré à la mission un groupe de 11 personnes du Transkei qui avaient été capturées par l'unité mobile de la police avec un stock d'armes dans la région frontalière inaccessible près de Ongeluke's Nek et qui étaient détenues pour immigration illégale. Une enquête était en cours également au sujet du meurtre d'un ressortissant du Lesotho dans un parc de bétail situé dans la région où ces personnes avaient été capturées.)

2. Autres préoccupations

25. Le gouvernement a exprimé deux autres préoccupations importantes liées à son refus de reconnaître "l'indépendance" du Transkei. Il est préoccupé tout d'abord par le nombre croissant de ressortissants du Lesotho qui sont expulsés du Transkei, ce qui contribue à provoquer des tensions le long de la frontière et aggrave les problèmes de chômage dans les régions les plus gravement touchées. En outre, ayant appris que des troubles, auxquels auraient été mêlés des ressortissants du Lesotho et d'autres personnes travaillant dans les mines d'Afrique du Sud, avaient éclaté au sujet de la question du Transkei, certains ressortissants du Lesotho sont rentrés dans leur pays et d'autres ont manifesté de la réticence à accepter des contrats, ce qui a aggravé le problème du chômage.

B. Recommandations : projets à mettre sur pied d'urgence pour faire face aux nouvelles restrictions de voyage

1. Généralités

26. A la suite d'entretiens avec le gouvernement et d'évaluations sur le terrain des problèmes socio-économiques qui se posent dans le pays, la mission a dressé une liste de projets de développement à exécuter sans délai. Ces projets aideraient le Gouvernement du Lesotho à fournir les services nécessaires aux régions touchées, à améliorer leurs moyens d'accès au reste du pays et à les aider à se développer.

27. Les 14 projets, énumérés au paragraphe 30 ci-après, sont urgents. Cinq d'entre eux, marqués d'un astérisque ont déjà été présentés dans le rapport principal (S/12315) mais, malheureusement, aucun donateur ne s'est encore manifesté. En outre, un certain nombre d'autres projets présentés dans des rapports antérieurs de l'ONU et qui en sont à un stade avancé de discussion avec des donateurs potentiels, sont devenus encore plus urgents depuis les nouvelles restrictions de voyage. Ceux-ci sont indiqués dans la section III B ci-après. Enfin, on propose un certain nombre de nouveaux projets qui sont directement liés à la fourniture de services dans les régions touchées.



2. Description sommaire et coût des projets recommandés

28. En décrivant brièvement les projets recommandés, la mission juge opportun de souligner que le programme d'assistance de l'ONU pour le Lesotho a été créé pour renforcer la fragile économie du pays et le rendre moins vulnérable à des pressions délibérées, en réduisant sa dépendance économique vis-à-vis de l'Afrique du Sud. Etant donné les ressources extrêmement limitées du Lesotho, l'aide fournie par la communauté internationale devrait l'être sous forme de dons ou de prêts consentis à des conditions extrêmement favorables.

29. Le coût des 14 projets qu'il est recommandé d'exécuter d'urgence s'élève à 6 223 000 rands (7,2 millions de dollars) b/, non compris le coût de l'aide alimentaire et de l'assistance technique. Les projets, énumérés ci-après, sont destinés à améliorer les routes, les communications et les services dans les zones touchées et à fournir des emplois, ce dont le pays a un besoin urgent. Ils permettront de réduire les difficultés que connaît la population de la région par suite des nouvelles restrictions de voyage.

30. Les projets recommandés sont les suivants :

	<u>Coût</u>
	(En millions de rands)
a) Projets visant à ouvrir une voie d'accès d'urgence aux zones gravement touchées et à améliorer les moyens de transport dans ces zones	
Améliorations localisées et études pour la route Sehlabathebe .....	1 350
Programme d'urgence pour l'entretien des routes ..	1 590
Parc national de camions <sup>c/</sup> .....	1 000
Amélioration des pistes d'atterrissage <sup>c/</sup> .....	170
b) Projets visant à faire de Qacha's Nek un centre d'approvisionnement et de services pour la région	
Projet d'approvisionnement en eau de Qacha's Nek	100
Production d'énergie électrique à Qacha's Nek ....	250

---

b/ La monnaie nationale est le rand. Le taux de change utilisé aux fins de conversion dans le rapport est de 1,15 dollar des Etats-Unis pour un rand.

Coût

(En millions de rands)

c)	Projets visant à créer des emplois et à améliorer l'accès aux zones isolées du sud et du sud-est du Lesotho	
	Routes d'accès et de desserte, matériel et stockage	
	Location de matériel (par an) .....	375
	Camions .....	55
	Outils manuels .....	40
	Véhicules tout terrain .....	16
	Stockage .....	<u>283</u>
	Coût total (à l'exclusion des vivres et du personnel)	769
	Pont de bateaux à Sekakes .....	210
d)	Autres projets devenus urgents à la suite des nouveaux événements	
	Aide alimentaire .....	(non évalué)
	Besoins en produits pharmaceutiques et fournitures médicales <u>c/</u> .....	400
	Installation d'entrepôt en vrac de produits pharmaceutiques .....	50
	Dispensaires ruraux à Sixondo et Matebeng <u>c/</u> .....	100
	Amélioration de la piste d'atterrissage de Semongkong <u>c/</u> .....	234
	Activités rémunératrices .....	(non évalué)
	Coût total (non compris les vivres et l'assistance technique) .....	<u>6 223</u> <u>=====</u>

---

c/ Décrits dans des rapports antérieurs de l'ONU.

/...



### III. DETAIL DES RECOMMANDATIONS

#### A. Description détaillée des projets recommandés

#### 1. Projets visant à ouvrir une voie d'accès d'urgence aux zones gravement touchées et à améliorer les moyens de transport dans ces zones

##### a) Voie d'accès d'urgence Tsoelike-Ramatseliso's Gate-Sehlabathebe

31. Les habitants de Sehlabathebe et de la région environnante sont maintenant presque complètement isolés. Sehlabathebe est relié à Qacha's Nek par une piste à une voie. Cette piste se prolonge jusqu'à Ramatseliso's Gate puis Tsoelike où elle rejoint la piste Taung-Mpiti. Le tronçon qui relie Sehlabathebe à Ramatseliso's Gate, d'une longueur d'environ 28 kilomètres, peut être emprunté par des véhicules à quatre roues motrices pendant la plus grande partie de l'année. Le tronçon qui relie Ramatseliso's Gate à Tsoelike, d'une longueur d'environ 43 kilomètres, n'est utilisable que durant la saison sèche - et encore, difficilement - par ce même type de véhicules. Le revêtement de ces deux tronçons (71,4 kilomètres) est mauvais et le tracé défectueux. La route traverse des terrains montagneux dont les dénivellations peuvent aller jusqu'à 25 p. 100. Rien n'est prévu pour l'écoulement des eaux et la route est rendue impraticable durant la saison des pluies, par des coulées de "terre à coton". La voie d'accès normale pour Sehlabathebe et la région environnante était la route de Ramatseliso's Gate qui se poursuit jusqu'à Matatiele en République sud-africaine. Cependant, cette route traverse le Transkei.

32. Il importe que la région de Sehlabathebe soit reliée à Qacha's Nek par une route praticable par tous les temps et située sur le territoire du Lesotho. Elle permettrait d'acheminer des approvisionnements de base et de fournir à la population les services administratifs, éducatifs, sanitaires et commerciaux dont la plupart sont actuellement mis en place à Qacha's Nek.

33. Auparavant, les produits importés et exportés devaient passer par Ramatseliso's Gate. Une étude sur les transports, réalisée en 1974 par Roughton and Partners, a permis d'établir qu'en 1970 4 500 tonnes de produits importés et 250 tonnes de produits exportés passaient par Ramatseliso's Gate. Ces marchandises devront dorénavant passer par Qacha's Nek. Cependant, la route actuelle ne pouvant être empruntée par des véhicules commerciaux de taille moyenne, les tonnages nécessaires ne peuvent être acheminés.

34. On estime que la population de la région est d'environ 21 000 personnes dont la plupart se livrent à la culture sèche ou à l'élevage. Le nombre des emplois rémunérés et les activités locales devraient augmenter grâce au tourisme auquel donne lieu le parc national où l'on a construit une petite loge. Cependant, l'expansion du tourisme dépend avant tout de la mise en place de meilleures voies d'accès.

35. Le gouvernement a l'intention de construire une route gravillonnée selon la norme 3 entre Tsoelike et Sehlabathebe. D'après des estimations préliminaires du Ministère des travaux publics, le coût total de l'opération serait de 3,754 millions de rands; ce chiffre correspond aux estimations des consultants

/...

qui avaient été chargés d'effectuer une étude sur les transports nationaux en 1974, pour la construction de routes de ce type. Cependant, la réalisation complète d'une route de ce type demandera probablement trois ans d'études et de travaux. Dans l'immédiat, il faut donc améliorer la piste actuelle de façon à permettre le transport de marchandises et de personnes. A court terme, cela signifie que des améliorations devront être apportées par endroits, comme cela a été fait pour la route Quthing-Qacha's Nek. Ces travaux comporteront l'installation d'un système d'écoulement des eaux, le creusement de fossés, le gravillonnage de certains tronçons et des réalignements mineurs.

36. Sur la base du coût des améliorations localisées apportées à la route Quthing-Qacha's Nek, qui est de l'ordre de 10 000 à 11 000 rands par kilomètre, la mission estime qu'un programme d'améliorations localisées sur la route Tsoelike-Sehlabathebe reviendrait à environ 15 000 à 16 000 rands par kilomètre. La différence des coûts s'explique par le fait que, dans le dernier cas, la nature du terrain rend les travaux plus difficiles et que la région est moins accessible; en outre, il a été tenu compte de l'inflation des prix par rapport à l'année dernière. Le coût total des améliorations localisées envisagées serait donc d'environ 1,1 million de rands.

37. Les améliorations localisées qui seraient effectuées sur certaines parties de ce tronçon devraient permettre à des véhicules commerciaux moyens à deux roues motrices et à de petits autobus, d'environ 20 à 25 passagers, d'avoir immédiatement accès à Sehlabathebe. Cependant, même si de tels travaux sont effectués, la route ne pourra être que classée que comme piste d'accès améliorée, et ne sera pas carrossable toute l'année; en effet, durant la période des pluies, seuls des véhicules à quatre roues motrices pourront l'emprunter. De plus, les frais d'entretien de cette piste seront très élevés.

38. Une étude complète devra être effectuée afin de déterminer quel type de route et quel tracé répondraient le mieux aux besoins sociaux et au potentiel économique de la région que cette route serait appelée à desservir. Une telle étude pourrait être réalisée dans le cadre du projet d'améliorations localisées.

39. En résumé, la mission propose de distinguer deux phases dans la construction d'une route d'accès à la région de Sehlabathebe praticable par tous les temps. La première phase consisterait en des améliorations localisées immédiates et des réalignements mineurs afin de rendre praticable la piste actuelle, cette opération s'élevant à environ 1,1 million de rands, et en une étude économique et technique en vue de déterminer le type et le tracé à adopter pour la route devant être construite, ce qui reviendrait à environ 250 000 rands. Le coût total de cette première phase serait donc de 1,350 million de rands. La deuxième phase du projet comporterait la construction systématique d'une route praticable par tous les temps. Dans une étude préliminaire, le Ministère des travaux publics a estimé que la construction d'une route gravillonnée selon la norme 3 reviendrait à environ 3,750 millions de rands. Mais des estimations plus précises pourront être faites lorsque l'étude économique et technique, qui doit être réalisée dans le cadre de la première phase, sera terminée. En gros, ces deux phases reviendraient à environ 5,1 millions de rands.



40. La première phase du projet (étude économique et technique et, dans l'immédiat, améliorations localisées de la piste actuelle) durera de 10 à 12 mois. La construction de la voie praticable en tous temps devrait durer entre 18 et 30 mois.

b) Entretien de la voie d'accès d'urgence Quthing-Sehlabathebe

41. Les restrictions en matière de déplacements imposées aux citoyens du Lesotho qui empruntent les routes traversant les frontières de ce pays les obligent à utiliser la route Quthing-Qacha's Nek. Parmi les véhicules amenés à employer cette route, se trouve un certain nombre de véhicules commerciaux de taille moyenne qui servent à transporter des marchandises en direction ou en provenance des régions sud et sud-est du Lesotho. Il est difficile de prévoir l'importance de ce trafic mais, en 1970, d'après les résultats de l'enquête sur les transports réalisés par Roughton and Partners, 25 000 tonnes de marchandises ont été acheminées vers les régions sud et sud-est du Lesotho par les trois postes frontière de Ramatseliso's Gate, Qacha's Nek et Ongeluke's Nek. Depuis, la population de la région a augmenté d'environ 2 p. 100 par an, ce qui a eu probablement des répercussions sur le trafic. Cependant, les restrictions en matière de déplacements ont entraîné une baisse du revenu réel ce qui aura certainement pour effet de diminuer le niveau de la consommation et de réduire la circulation.

42. Si le volume des importations se maintient à environ 25 000 tonnes par an (le volume des exportations est plus faible et n'entraînera pas une modification sensible du nombre des véhicules de transport nécessaires), 26 véhicules commerciaux de taille moyenne supplémentaires (de sept à huit tonnes) seront nécessaires en vue de couvrir les distances plus longues qui séparent la région de Makhaleng Bridge ou Maseru. En dehors du transport des marchandises, de nombreux véhicules qui auparavant passaient par Matatiele emprunteront la route Quthing-Qacha's Nek. De plus, les projets d'urgence qui seront réalisés dans la région provoqueront une augmentation sensible du trafic car ils impliqueront le transport de produits alimentaires et de matériel ainsi que du personnel employé dans le cadre des projets. La circulation sur la route Quthing-Qacha's Nek devrait donc être plus importante qu'actuellement et, en tous cas, dépasser de beaucoup ce qui avait été prévu dans le cadre du programme d'améliorations localisées de la route Quthing-Qacha's Nek.

43. Une étude de faisabilité en vue d'améliorer la route de Qacha's Nek vient d'être terminée et il est vraisemblable que l'on entreprendra la construction d'une voie carrossable en tous temps. De toute évidence, il est devenu nécessaire d'améliorer sérieusement la route existante bien que le programme d'améliorations localisées ait permis de disposer d'une voie d'accès d'urgence vers Qacha's Nek.

44. Il faudra un certain temps avant de réunir les fonds nécessaires à la construction de la nouvelle route et de pouvoir entreprendre les travaux. Un programme d'urgence pour l'entretien de la route Quthing-Qacha's Nek doit donc être mis au point.

45. Ces considérations s'appliquent également à la route Qacha's Nek-Sehlabathebe. Un programme d'urgence d'améliorations localisées est prévu pour la piste dans le cadre du projet 1 qui comporte également une étude détaillée en vue de la construction d'une nouvelle route. Cependant, il est à noter que deux années au moins s'écouleront entre le moment où le programme d'améliorations localisées sera réalisé et celui où débutera la construction d'une route praticable par tous les temps.

46. Par conséquent, un programme d'urgence d'entretien doit être mis au point en attendant que la route entre Quthing et Sehlabathebe puisse être reconstruite. On ne saurait trop souligner l'importance de ces opérations d'entretien si l'on veut assurer aux villes de Quthing, Qacha's Nek et Sehlabathebe des communications routières convenables.

47. Le Lesotho a particulièrement besoin de matériel lourd afin de réaliser ces opérations d'entretien. Le Ministère des travaux publics a déjà établi une liste du matériel nécessaire pour les travaux d'entretien d'urgence du tronçon de 210 km entre Qacha's Nek et Quthing. Cette liste comprend le matériel suivant : trois nivelieuses automobiles, deux bulldozers, deux chargeuses, six camions à benne, deux rouleaux compresseurs, une pompe à eau et trois land rovers. Ce matériel devra permettre d'entretenir également la route Qacha's Nek-Sehlabathebe. La mission estime qu'il devrait être fourni d'urgence.

48. Si ce matériel lourd ne peut être fourni, le programme d'entretien pourra être réalisé à l'aide de matériel loué. D'après les estimations du Ministère des travaux publics effectuées en supposant que le matériel nécessaire sera loué, que la construction de la route Quthing-Qacha's Nek débutera dans 18 mois, que celle de la route Qacha's Nek-Sehlabathebe débutera dans deux ans et prendra environ deux ans, le programme d'urgence d'entretien des routes se déroulerait comme suit :

	<u>Première année</u>	<u>Deuxième année</u>	<u>Troisième année</u>
		(En rands)	
Quthing-Qacha's Nek	960 000	480 000	Les travaux d'entretien sont compris dans le projet de construction de la route
Qacha's Nek-Sehlabathebe	<u>-</u>	<u>100 000</u>	<u>50 000</u>
Total (1 590 000)	<u>960 000</u> =====	<u>580 000</u> =====	<u>50 000</u> =====

c) Parc national de camions

49. La création d'un parc national de véhicules pour le transport de marchandises est envisagée depuis plusieurs années et a été vivement recommandée dans l'étude sur les transports effectuée en 1974 par Roughton and Partners. Les restrictions de voyage ont eu pour effet d'accroître considérablement les distances à parcourir



pour s'approvisionner de Qacha's Nek et de Sehlabathebe. Lorsque Matatiele était utilisé comme centre d'approvisionnement, la distance jusqu'à Qacha's Nek était de 35 km et jusqu'à Sehlabathebe de 45 km. En utilisant les routes intérieures du Lesotho, les distances à parcourir pour s'approvisionner à Zastron seront de 275 km à partir de Qacha's Nek et de 352 km à partir de Sehlabathebe. Si les marchandises sont transportées depuis Maseru, il faut compter 120 km de plus.

50. Le transport en gros des marchandises vers les régions de Qacha's Nek et de Sehlabathebe a été assuré jusqu'à maintenant grâce à un parc pour environ 20 véhicules dont le nombre s'avérera très insuffisant lorsqu'il s'agira d'acheminer les chargements sur des distances plus longues.

51. On faisait valoir, dans le rapport établi en 1974 par Roughton and Partners que, dans les régions éloignées, les commerçants exercent souvent un monopole, et que la création d'un parc national, en introduisant la concurrence, pourrait faire baisser les tarifs de non moins d'un tiers sur certains longs parcours. De plus, un parc national, en offrant une gamme de services plus complète, sous forme de mécaniciens, ateliers de réparation et véhicules de dépannage, réduirait les risques inhérents au transport de marchandises dans des zones difficiles et éloignées et réduirait les coûts.

52. On a déjà noté que les importations pour la zone de Qacha's Nek étaient estimées à 25 000 tonnes environ en 1970. Pour transporter cette cargaison par camions de sept à huit tonnes, il faudrait compter 3 850 voyages par an (3 075 jusqu'à Qacha's Nek et 775 jusqu'à Sehlabathebe). Sur la base des estimations de vitesses proposées par les transporteurs habitués à cette zone, la durée des voyages de Zastron à Qacha's Nek et à Sehlabathebe - en supposant que des améliorations localisées seront apportées à la piste existante - seraient, respectivement, de neuf et de 13 heures. Compte tenu des délais de chargement et de déchargement, des formalités de douane, des heures de repas et des temps de repos, un voyage à Qacha's Nek prendrait environ un jour et demi et à Sehlabathebe deux jours. Dans ces conditions, on ne peut guère compter sur plus de deux voyages aller et retour par semaine, soit environ 95 voyages aller et retour par an et par véhicule. Ces calculs sommaires font apparaître que 40 à 45 véhicules sont nécessaires, à supposer que les mouvements soient également répartis tout au long de l'année. Cependant, compte tenu des périodes de pointe - livraison de produits alimentaires avant la saison des récoltes et de combustible avant l'hiver - il est probable que 45 à 55 véhicules seront nécessaires. En supposant que les transporteurs privés continueront à assurer les services avec leur parc actuel, il semble que 26 camions supplémentaires représenteraient le minimum nécessaire pour desservir les régions du sud et du sud-est du Lesotho.

53. Compte tenu du programme d'améliorations localisées et moyennant des dépenses d'entretien appropriées, il semble que des camions de taille moyenne à deux roues motrices feraient l'affaire vu l'état des routes menant à Qacha's Nek et Sehlabathebe. Dans la mesure du possible, le parc de camions devrait utiliser des véhicules à deux roues motrices, qui sont moins chers que des véhicules à quatre roues motrices et dont l'entretien et le fonctionnement sont plus faciles et plus économiques. La Compagnie nationale des autobus utilisant exclusivement des autobus Mercedes, il serait probablement très économique d'utiliser des camions

Mercedes pour le transport de marchandises. Cela permettrait de disposer déjà de mécaniciens qualifiés et de réaliser des économies d'échelle au moment de l'achat de matériel de réparation et, également, de constituer à moindre frais des stocks et des réserves de pièces détachées, étant donné que ces dernières peuvent être utilisées à la fois pour les autobus et les camions Mercedes. A court terme, cependant, il faudra des véhicules à quatre roues motrices, jusqu'à ce que les routes soient améliorées. Une fois que les programmes routiers auront été réalisés, les véhicules à quatre roues motrices pourraient être utilisés dans les régions du pays où l'on en aurait besoin.

54. Le parc national de camions prévu consisterait en 26 camions de taille moyenne (7 à 8 tonnes), dont quelques-uns à quatre roues motrices, et les remorques correspondantes, des véhicules tout terrain et des véhicules spéciaux. Le coût total du parc prévu serait d'environ un million de rands.

55. De l'avis de la mission, la réparation et l'entretien du parc national sont des problèmes auxquels il faut accorder une attention particulière. La création d'un centre important d'entretien et de réparation à Quthing s'impose de toute évidence. La situation est préoccupante à Qacha's Nek où la Compagnie d'autobus du Lesotho et le parc de camions prévu auront tous deux besoin de disposer d'installations d'entretien et de réparation meilleures que celles qui s'y trouvent actuellement. Un projet a été approuvé, visant à créer un atelier de travaux publics mais celui-ci ne pourra à lui seul répondre aux besoins du parc de camions ou des propriétaires de véhicules privés à Qacha's Nek et à Sehlabathebe. A l'heure actuelle, on ne dispose pas, dans toute la région de Qacha's Nek, de services de réparation et d'entretien convenables pour les véhicules privés. On se trouve là devant une situation critique, du fait que les services de réparation de Matatiele ne peuvent plus être utilisés par les ressortissants du Lesotho.

56. Trois formules pourraient être envisagées pour assurer ce type de services. La Compagnie des autobus et le parc de camions prévu pourraient s'adresser, pour leurs réparations et leur entretien, à un nouveau dépôt qui serait expressément conçu à leur intention. Ou bien, des arrangements pourraient être conclus pour utiliser le dépôt du Ministère des travaux publics de façon régulière ou exceptionnelle. Ni l'une ni l'autre de ces solutions, cependant, ne répond aux besoins des propriétaires de véhicules privés du district de Qacha's Nek. Selon les statistiques de 1975, il y avait environ 40 véhicules privés dans cette région et il est peu probable qu'un dépôt des travaux publics ou un dépôt destiné expressément au parc d'autobus et de camions réponde à leurs besoins. Le gouvernement pourrait envisager de mettre en place un service d'entretien commercial, sous forme d'entreprise privée ou semi-publique. Il est évident que le nombre de véhicules privés dans cette région est trop faible pour justifier la création, à leur usage, d'un service complet de réparation et d'entretien. Si l'on voulait avoir un service d'entretien commercial convenable, il faudrait passer avec le gouvernement un accord qui garantirait à ce service un minimum de travaux d'entretien et de réparation d'autobus et de camions.

57. Le succès du parc national de camions dépendra de la qualité des services de réparation et d'entretien qui seront fournis. Le gouvernement a l'intention de créer un dépôt général pour les réparations à Quthing, et de prévoir un service



d'entretien à Qacha's Nek. Ces installations sont de toute évidence indispensables.

58. De plus, pour avoir un système de transport efficace, il faudra veiller particulièrement à la question de la gestion. Vu le caractère d'urgence que présente la création du parc, il faudrait envisager sérieusement soit de conclure un contrat de gestion pour une période initiale de deux ans soit de constituer un type ou un autre de société mixte avec une compagnie de transports expérimentée.

d) Amélioration des pistes d'atterrissage dans les zones les plus sérieusement touchées

59. Les projets a), b) et c) permettront d'assurer un service minimal de transports routiers pour le district de Qacha's Nek. Pour compléter ces projets, quatre pistes d'atterrissage dans la région la plus sérieusement touchée devront être améliorées. Il s'agit des pistes de Qacha's Nek, Sehlabathebe, Sehonghong et Mashai, qui figuraient parmi les huit pistes d'atterrissage signalées dans les rapports précédents comme ayant besoin de réparations. Le coût total des améliorations nécessaires pour les quatre pistes d'atterrissage est d'environ 170 000 rands, qui se décomposent ainsi : Qacha's Nek : 102 000 rands, Sehlabathebe : 26 000 rands; Sehonghong : 23 000 rands; et Mashai : 18 000 rands. L'accroissement correspondant des dépenses annuelles ordinaires est estimé à 10 000 rands.

60. Des documents détaillés concernant les projets, y compris les descriptifs des travaux à effectuer sur chaque piste d'atterrissage, sont disponibles auprès de l'Organisation des Nations Unies ou du Gouvernement du Lesotho. Ces pistes d'atterrissage sont très utilisées à la fois pour le trafic-passagers et le trafic-marchandises, et prendront encore plus d'importance avec les restrictions imposées aux déplacements à travers le Transkei, et avec le développement de la flotte de Lesotho Airways Corporation. Deux appareils de type Twin Otters doivent être ajoutés sous peu à la flotte de cette compagnie et il faudra alors que les pistes soient améliorées.

61. Pour les trois pistes d'atterrissage de Qacha's Nek, Sehonghong et Mashai, des améliorations s'imposent pour assurer la sécurité des manoeuvres et répondre au volume prévu du trafic aérien. Les statistiques concernant le trafic aérien pour 1976 sont les suivantes :

	<u>Nombre d'appareils</u>	<u>Nombre de passagers</u>	<u>Fret transporté</u> (En kilogrammes)
Qacha's Nek	2 822	5 139	125 000
Sehonghong	1 534	2 340	46 176
Mashai	1 150	963	119 000

62. La situation est légèrement différente à Sehlabathebe où il n'y avait que très peu de trafic en 1976. Sehlabathebe peut difficilement être qualifié de terrain d'aviation. La surface de la piste est très mauvaise et très endommagée. Il n'y a

/...

pas de marques au sol et la zone d'atterrissage elle-même est mal délimitée et difficile à utiliser. L'écoulement des eaux est mal assuré et il y a des problèmes sérieux d'inondation chaque fois qu'il pleut.

63. Il faut de toute urgence envisager d'améliorer la piste de Sehlabathebe parce qu'à l'heure actuelle la région est pratiquement isolée. Même lorsqu'on aura terminé les améliorations localisées prévues pour la route de Sehlabathebe, il ne sera pas facile d'atteindre cette ville en cas d'urgence. Si l'on veut pouvoir utiliser le terrain d'aviation, il faudra apporter les améliorations indispensables pour assurer la sécurité de manoeuvre des avions. Outre les cas d'urgence, on devra vraisemblablement faire face à un accroissement du trafic, lié aux déplacements du personnel chargé de l'exécution des projets d'urgence et de développement dans cette région, aux voyages des coopérants et au transport des fournitures indispensables. Le développement du tourisme dans le Parc national laisse par ailleurs entrevoir des perspectives d'accroissement, pour les services de voyageurs et de fret.

64. Il serait extrêmement souhaitable de commencer immédiatement les améliorations sur les quatre pistes d'atterrissage. Mais s'il faut envisager d'échelonner les travaux, la mission recommande de commencer les travaux par Qacha's Nek et Sehlabathebe, et de s'attaquer ensuite le plus tôt possible à Mashai et Sehonghong.

2. Projets visant à faire de Qacha's Nek un centre d'approvisionnement et de services pour la région

65. Qacha's Nek qui est le centre administratif doit être développé davantage de façon à pouvoir remplacer l'ancien centre d'approvisionnement et de services de Matatielle. Parmi les principaux projets en cours d'exécution, on peut citer la construction de deux maisons de commerce en gros, d'un nouvel hôpital et d'un dépôt de travaux publics. Il faudra également construire un entrepôt supplémentaire et des ateliers de réparation et d'entretien pour le parc d'autobus et de camions qui relie Qacha's Nek à Quthing et desservent Sehlabathebe. A l'heure actuelle, outre des écoles primaires et secondaires, la région dispose d'un centre de formation agricole et d'une école normale. On procède aussi actuellement à l'exécution d'un projet visant à améliorer les services téléphoniques dans la région et à remplacer la liaison radio à haute fréquence actuellement utilisée pour communiquer avec le reste du Lesotho par une liaison à très haute fréquence.

66. La mission estime que parallèlement à la mise en oeuvre d'autres projets dont elle a recommandé l'exécution, il conviendrait de prendre des mesures immédiates pour assurer à Qacha's Nek un approvisionnement en eau et en électricité suffisant et sûr.

a) Approvisionnement en eau

67. Durant sa visite à Qacha's Nek, la mission a constaté que l'eau était rationnée. Les ressources en eau existantes qui proviennent de sources sont stockées dans un bassin de retenue. La distribution de l'eau aux consommateurs se fait par gravité. La demande excède la capacité des ressources. Un projet destiné à assurer l'approvisionnement en eau de huit agglomérations du Lesotho a déjà été mis au point.



Dans le cadre du projet concernant Qacha's Nek il est prévu de forer un certain nombre de puits et, au moyen d'un système de pompage, d'amener l'eau fournie par ces puits dans le bassin de retenue existant. Etant donné qu'il est urgent d'assurer aux établissements actuels et à ceux qui se créent un approvisionnement en eau suffisant, la mission estime que le projet concernant Qacha's Nek devrait bénéficier de la plus haute priorité.

68. Toutefois, comme l'exécution du projet prendra un certain temps, il conviendrait d'adopter des mesures d'urgence pour améliorer l'approvisionnement en eau actuel. Par bonheur, dans le cadre des travaux d'exploration effectués en vue de la construction du réseau de distribution d'eau définitif, un puits a déjà été foré. En reliant ce puits au moyen de canalisations et d'une pompe au bassin de retenue existant, on pourrait déjà commencer à améliorer le réseau de distribution d'eau. Le coût total de ce projet d'urgence s'élèverait à 100 000 rands environ. Soigneusement planifié, ce projet pourrait être intégré au projet définitif destiné à assurer à Qacha's Nek un approvisionnement en eau suffisant.

b) Electricité

69. A l'heure actuelle, pratiquement toute l'électricité consommée au Lesotho est fournie par l'Electricity Supply Commission de l'Afrique du Sud. Cette électricité étant acheminée par des lignes à haute tension, si l'on faisait appel à l'Afrique du Sud pour alimenter Qacha's Nek en électricité, il faudrait installer des lignes à haute tension dans le Transkei, ce qui serait extrêmement onéreux. Rattacher Qacha's Nek au réseau national reviendrait aussi extrêmement cher.

70. Qacha's Nek ne dispose que de deux petits groupes électrogènes qui alimentent l'un le bureau de poste et l'hôpital, l'autre l'hôtel. Les besoins actuels de l'Ecole normale, du Centre de formation agricole, de l'hôtel, des forces de police, et les besoins futurs de l'hôpital, du dépôt de travaux publics, des deux maisons de commerce en gros et des ateliers d'entretien et de réparation pour les autocars et les camions en cours de construction, justifient l'installation d'une centrale électrique.

71. Il n'est pas possible de prévoir exactement quels seront les besoins d'électricité dans la région de Qacha's Nek. Etant donné que les études relatives à l'exploitation de l'énergie hydroélectrique et à la mise en place d'un réseau national ne seront pas achevées avant longtemps, le gouvernement propose de construire à Qacha's Nek une centrale électrique dans laquelle on pourrait installer quatre générateurs de 250 KVA chacun. Au stade actuel, toutefois, le gouvernement ne prévoit de commander que deux générateurs : un générateur qui produirait l'électricité nécessaire et un générateur de réserve.

72. On a récemment réalisé une étude sur le coût de la production de l'électricité au Lesotho. Cette étude a montré que l'emploi de moteurs diesel exigerait des investissements initiaux plus élevés mais que le kilowatt-heure produit à l'aide de moteurs diesel était d'un coût sensiblement inférieur au kilowatt-heure produit au moyen de turbines à gaz. On a évalué le montant des dépenses que le gouvernement

/...

devra engager au titre du projet, si l'on opte pour l'emploi d'alternateurs Rolls Royce/Petbcw de 250 KVA munis de dispositifs silencieux. Le coût total du projet y compris la construction, l'achat de générateurs, de consoles de contrôle, de transformateurs, de sous-stations de distribution et de lignes de distribution s'élève à 250 000 rands environ.

73. Les ingénieurs estiment que la construction de la centrale et des sous-centrales prendrait quatre mois et que le matériel, s'il était commandé immédiatement, pourrait être livré dans un délai de trois mois.

74. L'installation d'une centrale électrique à Qacha's Nek aurait des répercussions sur la conception et le coût du nouvel hôpital qui doit y être construit ainsi que sur le type de pompe et de moteurs à utiliser pour le projet d'approvisionnement en eau.

3. Projets visant à créer des emplois et à améliorer l'accès aux zones isolées du sud et du sud-est du Lesotho

75. Le Gouvernement du Lesotho est particulièrement inquiet de la diminution des revenus réels et des possibilités d'emploi dans le sud et le sud-est du pays à la suite des restrictions de déplacement vers l'Afrique du Sud. Il a demandé à la mission d'aider à formuler des projets visant à remédier aux difficultés auxquelles doit face la population de la région. Le gouvernement a également exprimé l'espoir que l'on pourrait soumettre des projets tendant à stimuler la production et la commercialisation de cultures marchandes.

76. A l'heure actuelle, les difficultés d'accès et le poids des coûts de transport font oublier d'autres obstacles qui s'opposent au développement de la région. La mission estime donc qu'il y aurait lieu d'accorder la priorité la plus élevée à la construction de routes, ce qui serait le meilleur moyen de créer immédiatement des possibilités d'emploi dans les zones du sud et du sud-est du pays. Des programmes d'envergure, financés par l'assistance bilatérale et multilatérale, dont un important programme de construction routière où le travail est rémunéré sous forme de vivres, sont en cours d'exécution en vue d'améliorer le transport et l'accès à ces zones. Selon la mission, il conviendrait cependant de faire des efforts supplémentaires.

a) Routes d'accès et de desserte, matériel et stockage

77. Outre les projets (voir par. 31 à 48) visant à assurer et maintenir une liaison routière satisfaisante entre Quthing et Sehlabathebe en passant par Qacha's Nek, la mission recommande d'accorder la priorité à deux autres types de route. Tout d'abord, il faut construire des routes d'accès aux zones méridionales du district de Quthing qui sont actuellement coupées du reste du Lesotho. En second lieu, d'autres routes de desserte sont nécessaires pour donner accès à l'arrière-pays rural. La construction de ces routes créera des possibilités d'emploi et aidera à compenser la diminution des revenus réels dans les zones les plus sérieusement affectées.

/...



78. Deux routes d'accès, dont la carte figurant à l'appendice II donne le tracé approximatif, ont été recommandées. La première va de Myanyane à Sixondo en passant par Dilly Dilly et la seconde de Tosing à Madile (Daliwe). La gravité de la situation dans cette zone du Lesotho a été notée au paragraphe 25. Les travaux ont déjà commencé sur la route de Dilly Dilly et la mission s'est rendue sur d'autres parties de la piste en cours de construction grâce à un programme dont les exécutions sont rémunérées sous forme de vivres. Les travaux n'ont pas encore été entamés sur la route d'accès de Tosing à Madile (Daliwe).

79. La mission recommande aussi la construction de deux routes de desserte. L'une irait de Seaka à Mohana et l'autre de Sekakes à Mohlanapeng en passant par Tebellong.

80. La mission estime qu'il y aurait lieu d'accorder la priorité aux routes d'accès et d'utiliser à cet effet l'unité mécanique relevant de l'aide alimentaire qui travaille actuellement dans la zone. En outre, si l'on veut que ces routes soient construites dans un délai et à un coût raisonnables, il faudra fournir une autre unité lourde de construction routière. Cette unité devrait comprendre deux bouteurs D6, une niveleuse T600, deux compresseurs, un tracteur, une remorque et une voiture tout terrain. Ce matériel pourrait être fourni en location ou acheté. Selon les renseignements fournis par la mission, le coût d'une location prolongée de ce matériel en provenance du parc du Lesotho s'élèverait à 31 500 rands par trimestre.

81. Compte tenu de l'urgence de la situation, la mission a élaboré un projet relatif aux routes d'accès et de desserte en supposant qu'elles seraient construites sur la base de la formule "des vivres pour du travail". Si l'on disposait des vivres, du matériel, des outils et de la main-d'oeuvre nécessaires, la construction des routes d'accès devrait être achevée dans un délai d'un an. Si on le commençait en temps voulu, le programme d'amélioration et de construction de routes de desserte se prolongerait pendant la deuxième année et une partie de la troisième année. Il faudrait aussi entretenir toutes les pistes et les routes nouvellement construites. La mission estime cependant qu'il devrait être possible d'accélérer ce programme en faisant appel à une supervision accrue et en utilisant, si possible, un plus grand nombre de travailleurs sur une période plus courte.

82. La mission estime le nombre de travailleurs nécessaires comme suit :

<u>Routes d'accès</u>	<u>Longueur (en km)</u>	<u>Nombre de travailleurs</u>
Myanyane-Dilly Dilly-Sixondo	35	200
Tosing-Madile (Daliwe)	46	400
<u>Routes de desserte</u>		
Sekakes-Tebellong-Mohlanapeng	80	200
Seaka-Nohana	59	400



83. On aura besoin, pendant la première année, de 1 200 travailleurs par jour relevant de l'aide alimentaire. On aura ensuite besoin, pendant deux ans, d'environ 600 travailleurs par jour pour l'entretien et l'amélioration des routes et la poursuite des travaux de construction. La mission estime que, comme un programme d'aide alimentaire a déjà permis de faire démarrer des travaux de construction d'urgence sur la route de Dilly Dilly, c'est une extension du projet 352/4 du PAM qui permettrait le mieux d'exécuter ce programme relatif aux routes d'accès et de desserte. Si l'on prend comme base les rations distribuées dans le cadre du projet du PAM, les quantités de vivres requis seraient les suivantes :

(En tonnes métriques)

	<u>Première année</u>	<u>Deuxième année</u>	<u>Troisième année</u>
Bouillie de maïs	870	435	435
Huile comestible	28	14	14
Légumineuses	42	21	21
Conserves de poisson	48	24	24

84. Selon la mission, on pourrait, si l'on disposait de la main-d'oeuvre et de la supervision nécessaires, commencer les travaux sur toutes ces pistes en utilisant l'aide alimentaire déjà disponible au titre du programme d'aide alimentaire actuel. Il serait cependant nécessaire de prévoir des capacités d'entreposage et des outils supplémentaires ainsi que le renouvellement des stocks au fur et à mesure de leur utilisation.

85. Plusieurs éléments sont nécessaires pour réaliser ce programme d'urgence relatif à l'emploi et aux routes d'accès et de desserte. On a déjà parlé (par. 82) de l'unité lourde de construction routière. Outre le véhicule léger compris dans cette unité, on aura besoin d'autres véhicules pour transporter les vivres, les matériaux et le matériel requis pour les projets routiers. Deux camions de six tonnes à quatre roues motrices seront nécessaires, l'un pour le district de Quthing et l'autre pour le district de Qacha's Nek. Le coût estimatif de ces deux camions est de 55 000 rands environ. D'autre part, un plus grand nombre de travailleurs auront besoin d'outils à main, tels que pioches, brouettes, pelles, leviers et bêches. La mission estime à 40 000 rands le coût de ces outils.

86. Des ressources supplémentaires seront en outre nécessaires pour assurer une supervision adéquate des unités mécaniques ainsi que des travailleurs. La mission est d'avis que deux techniciens routiers bénévoles qui seraient chargés de la formation et de la supervision sont indispensables au succès de l'opération. Ces techniciens auront besoin de deux voitures tout terrain d'un coût approximatif de 16 000 rands. La mission pense également qu'il faudrait un mécanicien bénévole de matériel lourd qui assurerait l'utilisation maximum du matériel lourd et réduirait les temps d'immobilisation en réalisant les petits travaux d'entretien et de réparation.

87. Si l'on ne dispose pas de moyens d'entreposage et de stockage adéquats et sûrs, il ne sera pas possible d'exécuter efficacement des projets d'urgence dans les zones affectées. L'extension du système de transport et les difficultés du

/...

déplacement des marchandises à l'intérieur et vers l'extérieur des zones affectées demandent en effet plus d'installation, d'entreposage et de stockage que lorsque les approvisionnements venaient de Matatielle. La mission estime d'ailleurs que la nouvelle situation appelle certaines modifications dans les programmes d'entreposage et de stockage déjà convenus.

88. Lorsqu'elle a examiné les besoins en matière d'entreposage et de stockage, la mission a tenu compte de l'aide alimentaire supplémentaire requise pour les projets de travaux routiers dans le contexte du stockage nécessaire pour assurer l'approvisionnement du pays par les voies d'accès et les voies intérieures des districts affectés, et eu égard au stockage proposé pour les réserves alimentaires de la région montagneuse.

i) Dépôts prévus avec une aide norvégienne

89. Le financement de la construction de trois dépôts dans les basses terres du Lesotho est maintenant possible grâce à un projet de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture/organisme norvégien de développement international (FAO/NORAD). La mission recommande de construire ces dépôts aux nouveaux emplacements suivants : i) un dépôt de 1 115 m<sup>2</sup> à Quthing pour les réserves alimentaires de la région montagneuse et l'aide alimentaire d'urgence. Il s'agirait à la fois d'un dépôt de distribution directe et d'un dépôt de transit; ii) un dépôt de 700 m<sup>2</sup> à Qacha's Nek pour l'aide alimentaire d'urgence; et iii) un dépôt de 700 m<sup>2</sup> à Mohale's Nek pour les réserves alimentaires de la région montagneuse et des stocks de transit de l'aide alimentaire d'urgence.

ii) Principaux dépôts pour l'aide alimentaire d'urgence

90. Outre les dépôts NORAD précités, un autre dépôt serait nécessaire à Thaba-Tseka pour les parties nord du district de Qacha's Nek. La mission recommande de construire un dépôt de 375 m<sup>2</sup> d'un coût estimatif de 33 000 rands.

iii) Augmentation des moyens de stockage pour les réserves alimentaires de la région montagneuse

91. Pour assurer une distribution plus complète des réserves alimentaires de la région montagneuse et rendre ces réserves plus accessibles aux populations éloignées, il y aurait lieu de construire cinq dépôts plus petits, ayant chacun une superficie de 210 m<sup>2</sup> environ. La mission estime à 130 000 rands le coût de ces dépôts.

iv) Sous-dépôts pour les programmes "des vivres pour du travail"

92. La mission estime que neuf sous-dépôts sont nécessaires pour approvisionner directement les programmes de travaux routiers recommandés. Ces sous-dépôts pourraient être utilisés pour recevoir les paiements en aide alimentaire livrés à partir des dépôts principaux et abriter aussi les outils et le matériel de construction routière. Ces neuf sous-dépôts, qui auraient chacun une superficie d'environ 150 m<sup>2</sup> coûteraient 120 000 rands.

/...



93. Le programme coûterait 770 000 rands environ, non compris le coût des vivres et du personnel d'assistance technique.

b) Pont de bateaux à Sekakes

94. Etant donné l'absence de pont sur le fleuve Senqu entre Qacha's Nek et Quthing, toute la zone située au nord du fleuve est privée d'accès au système routier du Lesotho. En période de crue, cette zone est en fait isolée du reste du pays. Un élément important du programme de routes de desserte (voir par. 77 à 93) était la route allant de Sekakes à Mohlanapeng en passant par Tebellong. Pour ce projet, ainsi que pour tout autre projet visant à développer la région ou à y créer des emplois, il faut pouvoir passer le fleuve. Il faut aussi améliorer l'accès aux écoles et aux dispensaires.

95. Bien qu'on réalise actuellement une étude de faisabilité sur le prolongement de la route Maseru-Ramabanta qui relierait la route Quthing-Qacha's Nek à Sekakes, il est peu probable que ce tronçon soit construit avant de nombreuses années. Entre-temps, un pont de bateaux répondrait aux besoins et sa mise en place serait relativement peu coûteuse. En outre, ce pont de bateaux permettrait de créer un centre de formation d'exploitants agricoles dans la zone. Il conviendrait d'encourager ce projet qui a été proposé en liaison avec un essai de culture de fruits et de légumes et d'élevage de porcs et de volailles. La mission recommande la construction d'un pont de bateaux à Sekakes. Le coût estimatif d'un pont de bateaux est de 210 000 rands.

4. Autres projets urgents découlant de la situation actuelle

96. Un certain nombre d'autres projets sont nécessaires de toute urgence en vue d'aider le gouvernement à fournir aux habitants des régions les plus touchées les services auparavant fournis en République sud-africaine. Il faudrait également prendre d'autres mesures en vue de compenser la diminution du revenu réel.

a) Distribution urgente d'aliments prélevés sur les réserves alimentaires de la région montagneuse

97. Dans les régions les plus sérieusement touchées, les 228 écoles primaires, les sept écoles secondaires, les deux hôpitaux et le Centre de formation agricole seront tous sérieusement touchés par l'augmentation du coût des fournitures. A titre de secours d'urgence destiné à faire face à l'augmentation de ces coûts, la mission recommande que l'on distribue du maïs provenant des réserves alimentaires de la région montagneuse. Les distributions de maïs pour les sept écoles secondaires, les deux hôpitaux et le Centre de formation agricole s'élèveraient à un total de 70 tonnes, qui seraient réparties au prorata du nombre d'étudiants et de patients. Pour les 228 écoles primaires, on distribuerait 280 tonnes de maïs, qui seraient réparties sur la base du nombre d'élèves inscrits. Ces distributions réduiraient les quantités disponibles dans les réserves alimentaires de la région montagneuse, et il serait souhaitable que des donateurs intéressés ou que le Programme alimentaire mondial reconstituent les stocks.

/...



b) Besoins en produits pharmaceutiques et en fournitures médicales

98. Des rapports précédents sur le Lesotho avaient recommandé la constitution de stocks adéquats de produits pharmaceutiques et de fournitures médicales. Le Programme gouvernemental envisage de stocker certains produits pharmaceutiques et certaines fournitures médicales dans les installations des réserves alimentaires de la zone montagneuse en vue de pouvoir faire face aux cas d'urgence dans les zones reculées. Le gouvernement envisage de constituer des stocks de médicaments et de fournitures médicales dans les hôpitaux en vue d'éviter les pénuries et projette également de créer des stocks importants au magasin central de produits pharmaceutiques de Maseru pour pouvoir distribuer ces fournitures le cas échéant. Répondant aux appels qui lui avaient été adressés, la communauté internationale a procuré une partie des produits et fournitures nécessaires. Toutefois, le Lesotho a encore besoin de produits pharmaceutiques qu'il est difficile de se procurer rapidement dans les centres médicaux de l'Afrique du Sud, ou pour lesquels il vaut mieux ne pas compter sur eux. Une liste des principaux produits pharmaceutiques et des principales fournitures nécessaires figure à l'appendice III. Le gouvernement désire disposer de stocks adéquats de ces fournitures médicales (400 000 rands). Il convient de noter que certains produits pharmaceutiques qui avaient été demandés pour 1978 sont maintenant disponibles en quantités suffisantes.

c) Installation d'entreposage en vrac de produits pharmaceutiques

99. La mission a visité le magasin central de produits pharmaceutiques de Maseru. Cet établissement est essentiellement un centre de préparation de médicaments et n'est pas conçu pour l'entreposage en vrac de médicaments. Il faudrait donc construire d'urgence une petite installation d'entreposage qui lui serait rattachée (coût estimatif 50 000 rands).

100. La mission a également constaté que le magasin central de produits pharmaceutiques avait un besoin urgent de pharmaciens qualifiés. Les rapports précédents avaient déjà fait état de ce besoin, mais la situation est devenue critique, vu que le seul pharmacien qualifié est passé dans le secteur privé.

d) Dispensaires ruraux à Sixondo et Matebeng

101. Etant donné que les déplacements sont soumis à restriction à Ramatseliso's Gate et à Tele Bridge, les communautés vivant aux alentours de Matebeng et Sixondo ne peuvent plus se faire soigner en République sud-africaine, et il est devenu urgent de créer des dispensaires ruraux dans chacune de ces régions. On a tenu compte de la voie d'accès projetée pour choisir l'emplacement du dispensaire de Sixondo, et le dispensaire de Matebeng sera mieux desservi et plus accessible à la population dans le district de Qacha's Nek, suite aux améliorations des pistes d'atterrissage et des routes dans cette région. Ces dispensaires coûteront chacun 50 000 rands. Chaque dispensaire aura besoin de deux infirmières étrangères pour une période de deux à trois ans jusqu'à ce que des infirmières soient disponibles au niveau local. De plus, chaque dispensaire devrait être doté d'un émetteur-récepteur pour pouvoir se tenir en relations avec le reste du pays.

/...

102. En plus des infirmières qui seront nécessaires pour les deux dispensaires, le dispensaire situé à Qacha's Nek a besoin de toute urgence d'un docteur. L'hôpital de Qacha's Nek sera éventuellement remplacé par un nouvel hôpital qui sera doté, d'après les plans, d'un personnel adéquat. Toutefois, étant donné que les personnes habitant aux environs de Qacha's Nek et de Sehlabathebe ne peuvent plus recevoir de soins médicaux en République sud-africaine, les installations existantes de Qacha's Nek sont soumises à une demande beaucoup plus importante et il faut de toute urgence un docteur supplémentaire.

e) Amélioration de la piste d'atterrissage de Semongkong

103. La piste d'atterrissage de Semongkong est un des aéroports les plus importants du Lesotho, qui a été classé par les autorités comme aéroport de première catégorie. En 1976, le trafic aérien en provenance ou à destination de cet aéroport s'élevait à 3 788 vols, ce qui représente un total de 17 216 passagers et de 326 916 kg de fret. On s'attend à ce que cet aéroport connaisse une augmentation considérable de son trafic. La piste existante se trouve sur un terrain enfoncé et est engorgée d'eau durant la saison des pluies. Ces deux dernières années, l'aéroport a été déclaré impraticable durant la saison des pluies et il a fallu prendre des mesures provisoires en vue de rendre la piste utilisable. Le descriptif détaillé d'un projet destiné à améliorer la piste d'atterrissage est disponible auprès du gouvernement ou de l'Organisation des Nations Unies; ce descriptif indique les spécifications des travaux nécessaires. En résumé, le projet prévoit de surélever la piste, d'installer un revêtement adéquat et de construire un système de drainage approprié. Il est également prévu de clôturer la zone d'atterrissage et de prolonger la piste en prévision de son utilisation par les Twin Otters. Le coût total du projet s'élève approximativement à 234 000 rands.

f) Programme destiné à augmenter les revenus dans la région

104. Si les projets recommandés en vue d'améliorer les communications routières et aériennes sont menés à bien, il sera possible d'envisager la production de cultures à grande valeur marchande en vue de compenser la diminution des revenus réels des régions les plus sérieusement touchées du Lesotho. Peu d'études ont été effectuées dans ce domaine, vu que l'inaccessibilité de certaines régions et le coût élevé des transports rendaient la viabilité de ces projets aléatoire. Cependant, grâce à l'amélioration des transports, la situation va changer. Un certain nombre de projets relatifs à la production de cultures marchandes ont été entrepris dans d'autres régions du Lesotho. Le gouvernement estime que l'expérience acquise lors de l'exécution de ces projets sera très utile pour déterminer de nouvelles activités possibles dans le district de Qacha's Nek.

105. Le gouvernement voudrait entre autres que l'on mette à l'étude les projets suivants :

- i) Semences de pommes de terre à Qacha's Nek (un projet de semences a été réalisé à Quthing grâce à l'aide du Fonds européen de développement (FED) et un autre projet à Thaba-Tseke a bénéficié de l'aide de l'Agence canadienne pour le développement international (ACDI);
- ii) Promotion de la production maraîchère en champs irrigués (le PNUD a soutenu un projet d'irrigation pilote à Quthing);
- iii) Un projet pilote pour la production de l'orge;

/...



- iv) Un projet pilote pour l'arboriculture fruitière;
- v) Un projet de pêcheries portant particulièrement sur l'élevage de la truite dans les torrents (la première phase du projet de développement des pêcheries bénéficie actuellement du soutien du Gouvernement du Royaume-Uni);
- vi) Projets destinés à améliorer l'élevage du bétail et les pâturages (un projet zootechnique actuellement en cours aux environs de Quthing bénéficie d'une assistance financière du Fonds européen de développement (FED), et le Royaume-Uni fournit des services d'appui dans les zones montagneuses;
- vii) Aviculture et élevage porcin (ces projets bénéficiaient déjà de l'appui des Pays-Bas et d'autres pays donateurs, et le gouvernement estime que dans les régions les plus touchées, les perspectives pour ces projets sont bonnes).

106. L'existence du Centre de formation agricole de Qacha's Nek devrait permettre aux pays donateurs intéressés de commencer à soutenir un certain nombre de projets pilotes destinés à introduire des produits de faible volume et de grande valeur marchande dans le district de Qacha's Nek. Toutefois, pour pouvoir introduire de nouvelles cultures et de nouvelles activités, les centres de formation agricole de Qacha's Nek et de Mohale's Hoek ont besoin d'une assistance extérieure qui leur permette d'étendre leur potentiel opérationnel et d'accroître leur capacité de vulgarisation.

B. Projets qui sont examinés par les donateurs et qui reçoivent un rang de priorité plus élevé

107. Pour ce qui est de plusieurs projets identifiés dans des rapports sur le Lesotho précédemment établis par l'Organisation des Nations Unies, les discussions avec des donateurs éventuels sont bien avancées. L'exécution rapide de certains de ces projets aiderait le gouvernement à faire face aux conséquences les plus sérieuses des nouvelles restrictions imposées aux déplacements.

108. Il est extrêmement important de moderniser et d'aménager la route reliant Mohale's Hoek à Quthing si l'on veut assurer une plus grande facilité d'accès au district de Qacha's Nek et réduire les frais de transport. La mission espère que l'on pourra prochainement prendre une décision au sujet de ce projet et que les fonds nécessaires à l'aménagement de cette route seront rapidement fournis.

109. Le nouvel hôpital de Qacha's Nek devrait être construit le plus tôt possible afin de mettre en place des installations et des services qui remplaceraient ceux précédemment fournis par la République d'Afrique du Sud.

110. Les travaux de construction de l'entrepôt des travaux publics à Qacha's Nek devraient être accélérés dans toute la mesure du possible.

/...



111. Des demandes ont été adressées à plusieurs organismes gouvernementaux et intergouvernementaux en vue de renforcer la capacité technique du Ministère des travaux publics. Ce ministère devrait recevoir dès que possible une assistance technique supplémentaire.

112. On s'est mis d'accord pour renforcer le parc aéronautique de l'aviation civile en y ajoutant deux aéronefs de type Twin Otter. Toutefois, des pourparlers sont toujours en cours au sujet de la fourniture d'une assistance technique, laquelle est essentielle si l'on veut utiliser au mieux ces nouveaux avions. Des accords de coopération technique devraient être conclus le plus tôt possible.

113. Un projet relatif à la production et au conditionnement de la volaille est à l'examen. Il serait très utile qu'il soit rapidement mis en oeuvre.

#### C Assistance technique nécessaire d'urgence

114. Plusieurs projets recommandés par la mission nécessitent un personnel d'assistance technique dont le coût n'a pas été prévu dans les estimations concernant chaque projet individuel. On aura besoin de deux techniciens des ponts et chaussés et d'un mécanicien spécialiste du matériel lourd engagés à titre volontaire pour le projet relatif aux routes d'accès (voir par. 77 à 93). Pour le projet relatif à l'installation d'entreposage en vrac de produits pharmaceutiques (voir par. 99 et 100), il faudra deux pharmaciens qualifiés et pour le projet relatif aux dispensaires ruraux (voir par. 101 et 102), on aura besoin de deux infirmières.

115. Outre l'assistance technique nécessaire pour certains projets précis en attendant la construction du nouvel hôpital, on a besoin de toute urgence d'un médecin en vue de répondre à la demande accrue à Qacha's Nek.

APPENDICE I

Note verbale, datée du 22 février 1978, adressée au Secrétaire général  
par le représentant permanent du Lesotho auprès de l'Organisation des  
Nations Unies a/

Le représentant permanent du Royaume du Lesotho auprès de l'Organisation des Nations Unies présente ses compliments au Secrétaire général de l'Organisation et a l'honneur de lui communiquer le texte suivant, émanant du Ministère des affaires étrangères du Lesotho :

"En violation des accords en vigueur entre le Lesotho et l'Afrique du Sud dans le domaine du commerce, des douanes, de la main-d'oeuvre et des voyages, et notamment de l'Accord de 1973 relatif à la main-d'oeuvre, qui prévoit nommément 15 postes de frontières pour le passage des travailleurs d'un pays à l'autre, l'Afrique du Sud a unilatéralement fermé la frontière sud-est du Lesotho qui jouxte la partie de l'Afrique du Sud appelée Transkei.

Depuis le vendredi 17 février 1978, par le truchement des fonctionnaires du Transkei qui sont à leur solde, les autorités sud-africaines exigent que les ressortissants du Lesotho qui traversent le Transkei pour se rendre dans d'autres régions d'Afrique du Sud soient munis d'un visa coûtant 2,50 rands. La situation s'est encore aggravée cette semaine lorsque des fonctionnaires sud-africains, aux postes de frontière de Ramatseliso, Qacha's Nek et Tele, ont exigé des passeports internationaux distincts des documents de voyage convenus. De toute évidence, en agissant de la sorte, l'Afrique du Sud vise à faire reconnaître tacitement le bantoustan du Transkei.

Cette manoeuvre insidieuse de l'Afrique du Sud a paralysé la circulation des marchandises et des personnes dans les deux sens aux postes de frontière susmentionnés. La frontière sud-est du Lesotho est purement et simplement fermée. La semaine dernière, des milliers de Basothos qui, se rendant dans d'autres régions d'Afrique du Sud, passent habituellement par le Transkei, ont été bloqués de part et d'autre de la frontière. En refusant de laisser les ressortissants du Lesotho rentrer dans leur pays, les autorités sud-africaines violent ouvertement les règles internationales.

Le Lesotho, qui voit son intégrité territoriale et sa stabilité menacées, et qui a pris ouvertement position contre l'apartheid, en application de la résolution 31/6 de l'Assemblée générale, mobilise ses habitants et ses maigres ressources pour faire front à cette dernière attaque du régime raciste d'Afrique du Sud. Les mesures suivantes ont notamment été prises pour alléger les souffrances de notre peuple :

1. Une somme de 1 000 000 de rands a été allouée pour la construction immédiate d'un entrepôt de vente à Qacha's Nek et l'équipement de la Régie nationale des autocars du Lesotho.

---

a/ Précédemment publié sous la cote S/12582.



2. La liaison Qacha's Nek-Quthing par autocar va être assurée immédiatement. Cette dernière mesure, ainsi que les précédentes, vise à atténuer les conséquences du blocus.
3. Une assistance médicale supplémentaire (personnel médical et médicaments) est acheminée vers Qacha's Nek et les autres endroits concernés.
4. On multiplie et intensifie les projets auto-assistés pour fournir nourriture et emploi.
5. On accélère la construction de routes (routes d'accès et ponts).
6. On envoie d'urgence des produits alimentaires aux régions touchées.

Le Lesotho est en état de siège, aussi a-t-il besoin de l'appui moral et de l'assistance matérielle de la communauté internationale. Ses efforts et ses ressources ne suffisent pas pour résoudre la crise provoquée par Pretoria.

Le Conseil de sécurité étant déjà saisi de la question de notre frontière sud-est avec l'Afrique du Sud, conformément à la résolution 402, nous vous prions de bien vouloir mobiliser d'autres appuis en notre faveur et d'envoyer, immédiatement une mission d'observation au Lesotho. Cette mission devrait, si possible, comprendre un spécialiste du droit international versé dans les litiges frontaliers ou les droits et obligations de transit. Nous implorons votre secours car l'heure est grave. L'Afrique du Sud, en proie à ses difficultés et voyant se ternir son image de marque, cherche délibérément, sinon, perfidement, à décharger sur nous sa rancœur. Pour survivre, nous avons besoin de l'appui de la communauté internationale."

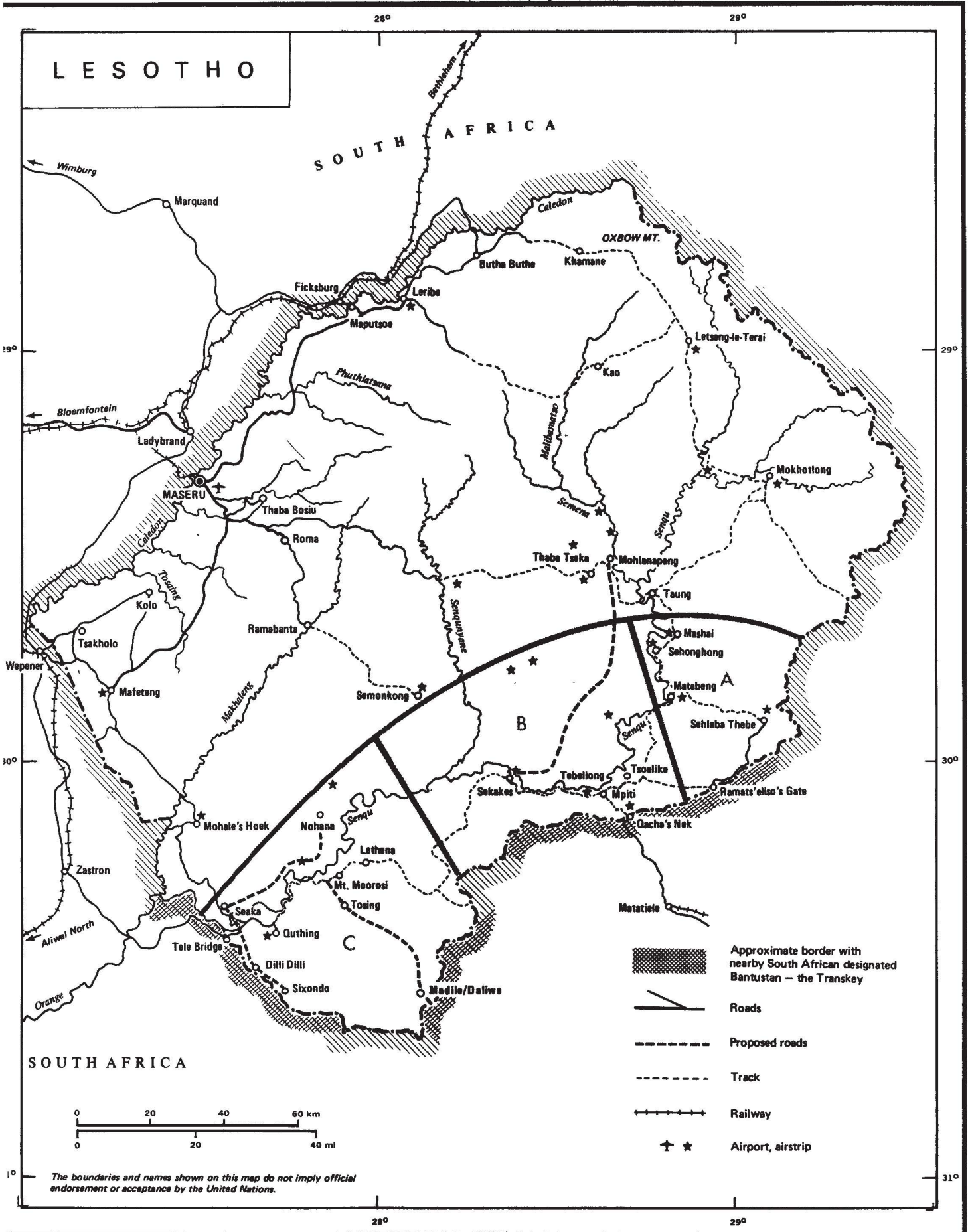
/...

APPENDICE II

Carte de la région et projets

/...





APPENDICE III

Liste des produits pharmaceutiques et fournitures médicales  
 nécessaires

<u>Type</u>	<u>Quantité</u>
Comprimés de simethacone	600 X 1000
Comprimés de methyldopa (500 mg)	400 X 1000
Comprimés d'hydrochlorothiazide (50 mg)	200 X 1000
Comprimés de vitamine K lente (600 mg)	200 X 500
* Comprimés de diazepam (2 mg)	200 X 500
* Comprimés de diazepam (5 mg)	100 X 500
* Comprimés de diazepam (10 mg)	200 X 500
* Comprimés de thioridazine (10 mg)	200 X 1000
* Comprimés de thioridazine (25 mg)	200 X 1000
Comprimés de spironolactone	100 X 1000
* Comprimés de Levodopa (250 mg)	10 X 1000
Phenformine T. D. (50 mg)	200 X 500
Lamprene (Clofazime)	400 X 100
* Ethambutol	200 X 100
Rifampicine (150 mg)	100 X 100
Propantheline (10 mg)	200 X 1000
Carbamazepine (200 mg)	200 X 100
Vinoristine SO <sub>4</sub> inj. (10 ml)	200 flacons
Azote Mustarct inj.	200 flacons
Crème Crolamiton	20 000 tubes
Comprimés de na-d-thyroxine (2 mg)	60 X 1000
Comprimés de dipyrimadole (25 mg)	200 X 100
Doxapram hd inj.	1000 flacons
Acide éthacrynique inj. (50 mg)	1000 flacons
Comprimés d'acide éthacrynique (50 mg)	100 X 100

\* Produits pharmaceutiques et fournitures médicales procurés par l'intermédiaire de la Croix-Rouge japonaise. Les besoins en ce qui concerne ces produits ont été satisfaits pour le reste de 1978; toutefois, des quantités supplémentaires seront sans doute nécessaires vers le fin de 1978.

/...



<u>Type</u>	<u>Quantité</u>
x Comprimés d'ethosuximide (250 mg)	50 X 1000
Ethosuximide inj. (250 mg 15 ml)	1000
Psyllium hydrophile mucilloïde	5000
Priscoline	100 X 100
Declinax (Debrisoquine SO <sub>4</sub> ) (20 mg)	200 X 100
Fluphenazine Deconoate inj. à effet prolongé	1000 flacons
Comprimés de limbriton-forte	100 X 500
Comprimés de rivotril (0,5 mg)	100 X 100
Rivotril inj. (1 mg 2 ml)	1000 flacons
Doxorubicine ing. (50 mg)	400 X 100
Comprimés de fluorouracil 5 (500 mg)	400 X 100
Pommade fluorouracil 5	400 X 100

-----