

NATIONS UNIES  
CONSEIL  
DE SECURITE



Distr.  
GENERALE  
S/7813  
9 mars 1967  
FRANCAIS  
ORIGINAL : ANGLAIS

NOTE VERBALE, DATEE DU 27 FEVRIER 1967, ADRESSEE AU SECRETAIRE  
GENERAL PAR LE REPRESENTANT PERMANENT DU BOTSWANA

Le représentant permanent de la mission permanente de la République du Botswana auprès de l'Organisation des Nations Unies présente ses compliments au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies et a l'honneur de se référer à la note No FO SORH (1) du 13 janvier 1967, adressée au Ministre d'Etat pour les affaires extérieures du Botswana, par laquelle le Secrétaire général a transmis au Gouvernement du Botswana le texte de la résolution 232 (1966), relative à la situation en Rhodésie du Sud, adoptée le 16 décembre 1966 par le Conseil de sécurité, et lui a demandé des renseignements sur les mesures prises par lui en application de cette résolution.

Le représentant permanent de la République du Botswana fait tenir ci-joint au Secrétaire général le mémoire reçu du Ministre d'Etat aux affaires extérieures concernant la résolution susmentionnée.

Le représentant permanent informe le Secrétaire général qu'il ne sera possible de renvoyer les questionnaires dûment complétés relatifs aux statistiques des importations et exportations des produits dont la liste figure au paragraphe 2 de la résolution 232 du Conseil de sécurité que six semaines après la fin du mois auquel ces statistiques se rapportent : ainsi, les statistiques de janvier 1967 ne seront publiées que vers le 15 mars prochain.

Le représentant permanent de la République du Botswana auprès de l'Organisation des Nations Unies serait reconnaissant au Secrétaire général de bien vouloir faire distribuer ce mémoire comme document officiel du Conseil de sécurité, et saisit cette occasion, etc.

L'Ambassadeur,  
Représentant permanent,  
(Signé) Z. K. MATTHEWS

MEMOIRE DU GOUVERNEMENT DU BOTSWANA RELATIF A LA  
RESOLUTION 232 (1966) DU CONSEIL DE SECURITE

1. Le Gouvernement du Botswana s'inquiète de ce qu'il n'ait pas encore été mis fin à la rébellion en Rhodésie du Sud et il est très désireux que ce pays revienne à un régime constitutionnel dans un avenir très proche. La politique que mène le Gouvernement du Botswana prouve que, de toute évidence, il est catégoriquement opposé à la politique du régime illégal de Rhodésie du Sud.
2. Le Gouvernement du Botswana est désireux de prendre toutes les mesures raisonnables qui seraient de nature à contribuer à la chute du régime illégal. Après son accession à l'indépendance, le Botswana a accordé à la BBC l'autorisation d'exploiter la station-relais de Francistown, lui permettant ainsi de continuer à diffuser des nouvelles et des commentaires non censurés vers la Rhodésie du Sud. Il a constamment appliqué, et entend appliquer à l'avenir des lois ayant pour objet de mettre en oeuvre certaines des sanctions volontaires promulguées antérieurement, en interdisant l'envoi en Rhodésie du Sud d'armes, de munitions et de matériel militaire en provenance du Botswana, et l'exportation vers la Rhodésie du Sud d'essence, de pétrole et de lubrifiants prélevés sur les stocks du Botswana. De même, aucune personne venant de Rhodésie du Sud et demandant asile politique au Botswana n'a été refoulée en Rhodésie du Sud; depuis la proclamation illégale d'indépendance, le Botswana a donné asile à 95 personnes qui avaient quitté la Rhodésie du Sud pour diverses raisons politiques et parapolitiques.
3. Cependant, si le Gouvernement du Botswana est très conscient de ses devoirs et obligations sur le plan international, et s'il reconnaît que seul un effort concerté de tous les pays permettra de ramener la raison et la justice en Rhodésie du Sud, il lui semble évident que la stricte application des dispositions de la résolution 232 (1966) susciterait certaines difficultés économiques.

L'ECONOMIE DU BOTSWANA

4. Le Botswana a une superficie d'environ 220 000 miles carrés et comprend principalement un vaste plateau sec où les précipitations annuelles varient de 12 à 19 pouces. Sa population est de quelque 600 000 habitants. Le pays, qui

n'a aucun accès à la mer, est entouré par la Rhodésie, l'Afrique du Sud, le Sud-Ouest africain, la bande de Caprivi et la Zambie (avec ce dernier pays, la frontière mesure quelques centaines de mètres seulement). La principale voie d'approvisionnement est la ligne de chemin de fer reliant Bulawayo en Rhodésie à Mafeking, en Afrique du Sud; cette ligne traverse du nord au sud la partie orientale du Botswana, où habitent 80 p. 100 de la population du pays. Pendant de nombreuses années, il a été question, tant en Rhodésie du Sud qu'en Afrique du Sud, d'établir une liaison ferroviaire directe entre le réseau rhodésien et le réseau sud-africain, à Beit Bridge. Actuellement, la seule liaison ferroviaire directe entre la Rhodésie du Sud et l'Afrique du Sud passe par le Botswana. La ligne appartient aux Rhodesia Railways, qui l'exploitent.

5. La seule activité économique importante du Botswana est l'élevage. La viande et d'autres produits de l'élevage représentent plus des sept huitièmes des exportations. Le Botswana n'a qu'un abattoir travaillant pour l'exportation; il est situé sur la ligne de chemin de fer, à Lobatsi, dans l'extrême sud-est du pays. Soixante-quinze pour cent environ du bétail amené à cet abattoir y sont transportés par voie ferrée. Plus de 90 p. 100 des exportations de viande et de produits carnés sont transportés par la voie ferrée.

6. Le Botswana a un faible potentiel économique dont la mise en valeur nécessite du temps et des capitaux, mais pour le moment, c'est un pays pauvre. Le produit national brut est d'environ 25 millions de rands (soit 40 rands par habitant), ce qui fait du Botswana l'un des pays les plus pauvres d'Afrique, sinon du monde. Cette année, des pluies abondantes ont mis fin à une période de sécheresse catastrophique qui a duré six ans, pendant laquelle 400 000 têtes de bétail environ ont péri, sur un total de 1 400 000. A peu près un tiers de la population vit actuellement de secours alimentaires, et cette situation continuera jusqu'à la prochaine récolte au milieu de 1967.

7. Le Botswana reçoit une aide financière considérable du Royaume-Uni. Les prévisions révisées des dépenses pour 1966/67 sont de 11 millions de rands, et celles des recettes de 6 millions de rands. La subvention du Gouvernement britannique s'élève à 5 millions de rands; il s'y ajoute 2 500 000 rands au titre du Commonwealth Development and Welfare Fund. Il est peu probable qu'il y ait un excédent important de recettes à la fin de l'exercice en cours. Le Botswana n'a donc pas de réserves et, selon certaines indications, le Royaume-Uni ne pourra fournir qu'une aide de 9 millions de rands au plus au cours de l'exercice 1967/68.

CONSEQUENCES POSSIBLES POUR LE BOTSWANA DE L'APPLICATION DE LA  
RESOLUTION 232 (1966)

8. En ce qui concerne les produits énumérés à l'alinéa a) du paragraphe 2 de la résolution 232 (1966), le Botswana n'importe de Rhodésie du Sud, pour son propre usage, aucun des produits suivants : amiante, minéral de fer, chrome, fonte, cuivre, cuirs et peaux.

9. En ce qui concerne les autres produits énumérés à l'alinéa susmentionné, les chiffres des importations pour 1966 sont les suivants :

	<u>Rands</u>
Sucre .....	875 586
Tabac et cigarettes .....	139 000
Viande et produits carnés .....	21 094

On pourrait interdire l'importation de ces produits. Il en résulterait pour la Rhodésie du Sud une perte de recettes d'exportation d'un million de rands environ. Pour le Botswana, le résultat serait une hausse du coût de la vie. Cette hausse serait sensible surtout dans le nord et le nord-ouest du pays. Le sucre, qui est un élément important de l'alimentation des habitants les plus pauvres du Botswana, devrait être importé d'Afrique du Sud et coûterait environ 1 cent de plus par livre dans le sud du Botswana (soit une hausse de 14 p. 100); dans le nord, l'augmentation de prix serait de 2 cents environ par livre (soit une hausse de 27 p. 100), et comme on ne pourrait plus obtenir la réduction sur le transport par route, l'augmentation de prix dans les régions du nord qui sont éloignées de la ligne de chemin de fer atteindrait environ 3 cents par livre (soit une hausse

de 35 p. 100). Quant au tabac, il est probable que celui qu'on importerait d'Afrique du Sud, source d'approvisionnement la plus proche en cas d'arrêt des importations de Rhodésie du Sud, ne coûterait guère plus, si même il coûtait plus cher, que le tabac importé de Rhodésie du Sud. Enfin, la viande et les produits carnés (lard, saucissons, etc.) coûterait plus cher s'ils devaient être importés d'Afrique du Sud, mais pas beaucoup plus, et, de toute manière, la population du Botswana pourrait sans grand sacrifice se passer de ces produits. Par conséquent, c'est surtout l'interdiction de l'importation de sucre de Rhodésie du Sud qui entraînerait une forte hausse du coût de la vie et causerait des difficultés considérables à un pays aussi pauvre que le Botswana.

10. En ce qui concerne l'exportation de Rhodésie du Sud de tous les produits énumérés à l'alinéa a) du paragraphe 2 du dispositif de la résolution 232 (1966), le Gouvernement du Botswana estime que seules des petites quantités de ces produits traversent le Botswana soit à destination de l'Afrique du Sud, soit, via l'Afrique du Sud, à destination des marchés mondiaux, par la voie ferrée du Botswana. Comme le Gouvernement du Botswana n'a plus de relations officielles avec le régime illégal, il lui est impossible de fournir des statistiques à l'appui de cette affirmation, mais les renseignements dont on dispose semblent indiquer que la plupart des produits faisant l'objet des sanctions sont exportés de Rhodésie du Sud par des voies sur lesquelles le Botswana n'a aucun contrôle.

11. En dehors de la perte de recettes qui résulterait d'une diminution du transit par le Botswana des marchandises transportées par les chemins de fer rhodésiens vers la Rhodésie du Sud, le Botswana souffrirait assez peu de la mise en oeuvre des autres dispositions de la résolution 232 (1966) qu'il n'applique pas déjà. Mais il est impossible de ne pas tenir compte du fait que le régime illégal peut prendre des mesures de représailles au cas où le Botswana appliquerait des sanctions plus sévères qu'actuellement. Le régime illégal pourrait :

- a) Interdire toutes les exportations de Rhodésie du Sud vers le Botswana;
- b) Interdire l'exportation de produits du Botswana vers ou via la Rhodésie du Sud;
- c) Empêcher le Botswana de faire venir de l'essence, du pétrole et des lubrifiants de Lourenço Marques via la Rhodésie du Sud; et
- d) Faire retirer du Botswana le matériel ferroviaire et le personnel des chemins de fer rhodésiens.

L'application de ces mesures de représailles par la Rhodésie du Sud aurait des conséquences désastreuses pour le Botswana.

12. En temps normal le Botswana importe 23 p. 100 des produits dont il a besoin de Rhodésie du Sud. Le tableau suivant indique le volume total des importations du Botswana par catégories de produits et le pourcentage venant de Rhodésie du Sud. Les chiffres s'appliquent à 1965, année de commerce normal.

<u>Catégorie de produit</u>	<u>Volume total des importations</u>	<u>Volume des importations en provenance de Rhodésie</u>	<u>Pourcentage des importations en provenance de Rhodésie</u>
Produits alimentaires et boissons non alcooliques	4 387 200	694 800	15,8
Boissons alcooliques et tabacs	582 000	325 000	55,9
Bétail et fourrage	321 500	7 200	2,2
Vêtements et textiles	2 350 000	781 000	33,2
Matériaux de construction	2 035 000	1 240 400	60,9
Machines et équipement	3 411 000	178 700	5,2
Carburants, produits chimiques et pharmaceutiques	2 064 300	521 800	25,3
Divers	1 513 200	131 300	8,7
	<u>16 664 200</u>	<u>3 880 200</u>	<u>23,4</u>

La raison pour laquelle ces produits sont importés de préférence de Rhodésie du Sud tient essentiellement aux frais de transport. Il est en effet plus économique pour la plus grande partie du Botswana septentrional, à cause des frais de transport, de recevoir des produits de la Rhodésie du Sud plutôt que de l'Afrique du Sud.

Francistown, qui est située dans cette partie du Botswana, est la tête de ligne ferroviaire dans la région isolée du nord-ouest. Sans doute est-il peu probable que la Rhodésie du Sud réagisse de cette façon, mais si elle devait mettre fin aux fournitures de produits alimentaires, de vêtements et de matériaux de construction, produits pour lesquels le Botswana dépend en grande partie de la Rhodésie du Sud, le coût de la vie augmenterait considérablement au Botswana, particulièrement dans le nord et le nord-ouest du pays.

13. Il y a un risque plus grand encore, en ce sens qu'environ 17,1 p. 100 des exportations totales de viande et de produits carnés vont vers la Rhodésie du Sud ou transitent par ce pays. Le tableau suivant indique le volume des exportations en 1965, année de commerce normal.

Produits	Volume total des exportations du Botswana	Volume des exportations à destination de la Rhodésie ou en transit par la Rhodésie	Pourcentage du total
Bétail (sur pied)	838 000	380 649	45,5
Bétail (abattu)	5 802 000	1 003 000	17,3
Moutons, chèvres, etc.	54 000	44 757	83,0
Cuir et peau	658 000	123 187	18,7
Viandes en boîte	753 000	527	0,7
Extraits de viande	432 000	nil	-
Produits carnés dérivés	369 000	nil	-
Engrais d'os (broyés)	184 000	5 640	3,1
Total	9 090 000	1 557 760	17,1

Volume total des exportations du Botswana : 10 238 700.

14. Le Botswana importe 20 p. 100 environ de l'essence et du carburant pour diesels dont il a besoin de dépôts situés à Lourenço Marques; ces produits sont acheminés par voie ferrée et transitent par la Rhodésie du Sud. La presque totalité du carburant pour avions dont le Botswana a besoin emprunte la même route. Si celle-ci était coupée, ces produits devraient être importés d'Afrique du Sud et leur coût augmenterait dans le Botswana septentrional en raison de l'augmentation des frais de transport. On estime par exemple que le coût de l'essence à Francistown augmenterait de 3 cents le gallon, c'est-à-dire de 6 à 7 p. 100. Les zones périphériques très peuplées, dont certaines sont situées jusqu'à 400 miles de la voie de chemin de fer, ne peuvent être desservies que par les transports automobiles depuis la tête de ligne de Francistown; toute augmentation du coût de l'essence ou du carburant pour diesels aurait donc une répercussion immédiate sur le coût de la vie.

15. Si l'application de la résolution 232 (1966) n'entraînait que les conséquences qui viennent d'être énumérées, le Gouvernement botswana estime que, tout en étant préjudiciables aux intérêts du Botswana elles ne seraient peut-être pas désastreuses. Mais il peut y avoir des conséquences encore plus graves pour le Botswana. L'application de la résolution pourrait avoir des incidences sur le fonctionnement des chemins de fer à l'intérieur même du Botswana. Il se peut qu'en prenant de nouvelles mesures à titre de sanctions contre la Rhodésie du Sud, le Botswana amène le régime illégal à suspendre tout trafic ferroviaire dans le Botswana et à achever d'urgence le tronçon de Beit Bridge, ce qui amènerait une liaison directe avec l'Afrique du Sud sans passer par le Botswana. Une réduction importante du trafic ferroviaire à travers le Botswana porterait un coup si dur à l'économie de ce pays qu'il ne pourrait s'en relever sans une aide supplémentaire considérable en capitaux ou par la voie de l'assistance technique.

16. On a déjà dit que l'économie du Botswana repose sur le bétail et que la viande et les produits carnés constituent plus des sept huitièmes des exportations. L'agriculture, qui emploie les neuf dixièmes de la main-d'œuvre, est essentiellement liée à l'élevage du bétail. En 1966, les abattoirs ont abattu environ 130 000 têtes de bétail dont ils ont traité la viande; plus de 75 p. 100 de ces têtes de bétail (soit 103 000) ont été transportées aux abattoirs par chemin de fer. Si ce trafic ferroviaire devait être interrompu, le bétail devrait être acheminé à pied ou chargé sur camions pour que l'industrie de la viande puisse survivre.

17. Il serait pratiquement impossible de mener en troupeaux jusqu'aux abattoirs tout le bétail qui est actuellement transporté par rail. Lorsque le bétail est transporté par rail, les propriétaires sont informés plusieurs semaines à l'avance du nombre de têtes de bétail qu'ils peuvent envoyer et de la date à laquelle ils doivent les amener aux différents points de chargement situés le long de la voie du chemin de fer. Comme il n'y a pas de pâturages près de ces points-là, il est essentiel que le bétail y soit amené très exactement à la date fixée. Comme il n'y a pas non plus de pâturage à Lobetsi, il est tout aussi important que

le bétail y parviennent au moment où l'abattoir peut s'en occuper sans délai. Si on faisait voyager le bétail en troupeaux, à supposer même que les pâturages et les points d'eau nécessaires existent le long des routes empruntées, le bétail n'arriverait pas à l'abattoir de façon régulière. Or l'abattoir ne peut fonctionner de façon rentable par intermittence et il est indispensable que le bétail y arrive en temps voulu de façon continue, ce qui serait irréalisable s'il s'y rendait en troupeaux.

18. Il serait très difficile et onéreux de transporter le bétail par la route. En dehors des très courts tronçons qui traversent les villes principales (Lobatse, Francistown et Gaborone) la route nord-sud parallèle à la ligne de chemin de fer est faite de gravier, de sable ou de terre. Les ressources dont dispose le Gouvernement botswana lui permettent tout juste de maintenir cette route dans un état à peu près satisfaisant. Il ne fait aucun doute que dans son état actuel la route ne pourrait supporter une circulation aussi intense et que le poids des véhicules lourdement chargés endommagerait la surface de la route et finirait rapidement par la rendre inutilisable. On estime que pour amener le bétail jusqu'à l'abattoir, pour transporter ensuite la viande et les produits carnés jusqu'à la ligne des chemins de fer sud-africains à 30 miles au sud, pour distribuer les produits alimentaires et d'autres produits essentiels dans le Botswana et pour assurer les services postaux, il faudrait utiliser 103 camions de 25 tonnes et 4 camions de 5 tonnes. Le coût d'achat d'un tel train de véhicules est estimé à plus de 3 000 000 de rands et le coût de l'utilisation de ces véhicules s'élèverait à environ 3 000 000 de rands par an.

19. Il convient de souligner que très peu de chauffeurs au Botswana ont appris à conduire de lourds véhicules du type envisagé. Il importe également de noter que si cette opération n'était pas très largement subventionnée, le coût du transport du bétail à l'abattoir, actuellement de 2,50 rands par tête au maximum par chemin de fer, augmenterait sensiblement, le transport par route étant plus onéreux que le transport par rail, d'autant plus qu'il y aurait un grand pourcentage de retours à vide, le volume du bétail à transporter vers le sud dépassant de beaucoup le volume des produits alimentaires et autres produits essentiels transportés vers le nord.

20. L'exploitation des véhicules à l'échelle envisagée et nécessaire entraînerait une consommation sensiblement accrue de carburant, d'huile et de lubrifiants. Il faudrait sans doute compter sur 50 000 gallons environ de carburant par diesels par mois. En 1965 le Botswana a importé environ 161 000 gallons par mois de ce carburant. Comme tout le carburant devrait être transporté par route, le transport du volume supplémentaire nécessaire ne pourrait qu'encombrer davantage les routes. Les camions citernes utilisés en Afrique du Sud contiennent en moyenne 1 500 gallons.
21. On a souligné plus haut, au paragraphe 17, la nécessité d'acheminer le bétail de façon régulière et continue jusqu'à l'abattoir. Il est peu probable que l'on puisse y parvenir si l'on a recours aux transports routiers. Il est également à peu près certain qu'à moins de disposer de chauffeurs très qualifiés et d'être sûr que le bétail sera nourri et abreuvé de façon convenable pendant ce plus long voyage vers le sud, les animaux n'arriveront pas à l'abattoir dans des conditions propices à la vente. Les prix seront moindres et le producteur en souffrira, à moins que l'on institue un système de subvention.
22. Il semble que la seule façon pratique d'acheminer le bétail et, partant, de soutenir la principale industrie du Botswana, consiste à maintenir les transports par chemin de fer. Ce n'est d'ailleurs pas seulement la question du transport ferroviaire du bétail qui se pose. En effet plus de 90 p. 100 de la viande et des produits carnés sont exportés par chemin de fer. Il serait possible de transporter par la route les produits destinés à l'Afrique du Sud ou transitant par ce pays jusqu'à la ligne des chemins de fer sud-africains qui se trouve à environ 30 miles, mais il faudrait pour cela des camions réfrigérés. Il ne serait pas économique de transporter par la route la viande à destination de la Zambie et du Congo, même si le régime illégal autorisait, au cas où il interromprait le trafic ferroviaire au Botswana, le transit de cette viande par la Rhodésie du Sud. La perte du marché zambien et du marché congolais compromettrait gravement l'économie du Botswana. En 1965, 11 295 tonnes de viande, d'une valeur de 223 000 rands avaient été exportées vers la Zambie par voie ferrée et 3 284 tonnes, d'une valeur de 780 000 rands, avaient été transportées par rail à destination du Congo (la valeur totale des exportations de viande du Botswana a atteint 5 802 000 rands en 1965).

La Zambie et le Congo sont deux marchés très précieux pour le Botswana car ils acceptent de la viande provenant de régions où il n'y a plus eu de fièvre aphteuse depuis trois mois. Le Royaume-Uni et d'autres pays n'acceptent de viande qu'en provenance de régions où il n'y a pas eu de cas de fièvre aphteuse depuis six mois.

23. Il est évident que le chemin de fer doit continuer à fonctionner au Botswana. Au cas où le régime illégal entraverait son fonctionnement sur le tronçon de la voie ferrée qui traverse le pays, le Gouvernement du Botswana pourrait en principe saisir la ligne et en assurer le fonctionnement. On estime que trois trains par jour seraient nécessaires pour transporter le bétail au cours de la période de plus grande activité (de février à juillet) ce qui serait plus que suffisant pour le transport des denrées alimentaires et d'autres produits vers le nord. Toutefois, la fréquence des trains n'affecte que d'une manière tout à fait limitée le coût global de l'exploitation, car, qu'il y ait un train ou trois par jour, le coût du personnel des stations, de l'entretien de la voie, etc., demeure constant dans l'ensemble. On estime que l'achat de matériel ferroviaire, la création de dépôts et la constitution d'un stock de matériel d'entretien entraîneraient une dépense de l'ordre de 10 000 000 de rands, ou même plus. En outre, les dépenses renouvelables (salaires, etc.) s'élèveraient à environ 1 million de rands par an.

24. Il est certain d'autre part que l'on ne pourrait pas trouver au Botswana le personnel nécessaire pour assurer le fonctionnement du chemin de fer. Il est douteux qu'en puisse le faire venir d'Afrique du Sud ou de Rhodésie, à moins de lui offrir des avantages financiers considérables, parce que, d'une manière générale, la majorité des employés qualifiés des chemins de fer en Rhodésie et en Afrique du Sud approuvent la politique du régime illégal sud-rhodésien et hésiteraient à participer à une action visant à précipiter la chute de ce régime.

25. Outre que le chemin de fer est essentiel au maintien de la seule activité économique importante du Botswana, la diversification de l'économie du pays dépend aussi du fonctionnement continu du chemin de fer. Selon de nombreuses indications, il semble que le Botswana soit à la veille d'une mise en valeur de ses ressources minérales, qui transformera l'économie du pays. L'exploitation de gisements de cuivre et de charbon et de dépôts de sel, ne pourra se faire sans le chemin de fer. Sans elle, le progrès du Botswana vers l'indépendance économique sera arrêté.

26. Si le chemin de fer cesse de fonctionner au Botswana, ou s'il doit être exploité d'une manière radicalement différente, excluant que la Rhodésie du Sud puisse l'utiliser, les pertes de recettes directes du Botswana dépasseraient 500 000 rands par an, somme recouvrée actuellement sous forme de droits de passage et droits de transit postal. Dépendant dans une grande mesure des subventions qu'il reçoit, le Botswana pourrait difficilement se permettre une telle perte.

#### CONCLUSIONS

27. Après avoir fait une étude approfondie de tous les facteurs en cause, le Gouvernement du Botswana estime que s'il appliquait la résolution 232 (1966) d'une manière plus stricte qu'il ne l'a fait jusqu'à présent, et si le régime illégal sud-rhodésien adoptait des mesures de représailles :

- a) En interdisant toutes les exportations de Rhodésie du Sud vers le Botswana;
  - b) En interdisant l'exportation de produits du Botswana vers ou via la Rhodésie du Sud; et
  - c) En empêchant le Botswana de faire venir de l'essence, du pétrole et des lubrifiants de Lourenço Marques via la Rhodésie du Sud,
- le Botswana en subirait le contre-coup, car la population aurait à faire face à une hausse sensible du coût de la vie.

28. Mais si outre les représailles indiquées ci-dessus, le régime illégal sud-rhodésien prenait des mesures qui limiteraient gravement le fonctionnement du chemin de fer au Botswana, le Gouvernement du Botswana devrait affronter une crise économique extrêmement grave. De toute évidence le Botswana ne pourrait pas survivre sans le chemin de fer, alors que celui-ci, il convient de le noter, n'est pas vital pour la Rhodésie du Sud, puisqu'elle pourrait exporter des marchandises vers l'Afrique du Sud ou en importer par d'autres voies, sans grande difficulté, quoiqu'à plus de frais. Le Botswana ne peut suivre comme entité économique que si le chemin de fer continue à fonctionner. Le Botswana dépend dans une mesure considérable des subventions qu'il reçoit, il lutte pour découvrir et mettre en valeur ses modestes ressources, et il ne pourrait pas exploiter le chemin de fer sans une aide financière et technique supplémentaire importante. Même s'il obtenait

cette aide, on peut douter que le régime illégal, s'il décidait de prendre des mesures extrêmes de représailles, attende pour retirer son matériel ferroviaire et son personnel, que le Botswana soit capable d'exploiter lui-même le chemin de fer. Toute interruption prolongée du service ferroviaire aurait des conséquences très graves pour le pays, et il faudra beaucoup de temps pour réunir les locomotives, les wagons et le personnel nécessaires.

29. Dans ces conditions, le Gouvernement du Botswana estime que s'il appliquait des sanctions supplémentaires contre la Rhodésie du Sud conformément à la résolution 232 (1966), il en résulterait pour lui, aux termes de l'Article 30 de la Charte, des difficultés économiques particulières.

STATISTIQUES CONCERNANT LE BOTSWANA

(Données de base destinées au document sur les sanctions)

	<u>(Rands)</u>
1. Produit national brut (chiffre estimatif) .....	25 000 000
P.N.D. par habitant .....	42
2. Population (chiffre estimatif) en 1966 .....	600 000
3. Valeur totale des exportations en 1965 .....	10 238 700
Retail (sur pied) .....	838 000
Retail (abattu) .....	5 802 000
Moutons, chèvres, etc. ....	54 000
Cuir et peaux .....	658 000
Conserves de viande .....	753 000
Extraits de viande .....	432 000
Produits carnés dérivés .....	369 000
Engrais d'os (broyés) .....	184 000
Valeur totale des exportations de viande et de produits carnés .....	9 090 000
Pourcentage des exportations liées à l'industrie du betail .....	87,5 %
4. <u>Importations</u>	
Importations en provenance d'Afrique du Sud (1965) .....	12 815 000
Importations en provenance de Rhodésie (1965) .....	3 880 200
Importations en provenance d'autres pays (1965) .....	124 200
Valeur totale des importations .....	16 819 400
Pourcentage des importations en provenance de Rhodésie ....	23,4 %
Valeur estimative des importations en provenance de Rhodésie (1966) .....	4 365 136
Augmentation en pourcentage des importations en provenance de Rhodésie (1966) .....	20 %
5. <u>Importations de sucre</u>	
Importations de sucre en provenance d'Afrique du Sud (1965)	..
5 000 tonnes courtes .....	500 000
Importations de sucre en provenance de Rhodésie (1965)	
5 475 tonnes courtes .....	516 954
Valeur estimative des importations de sucre en provenance de Rhodésie (1966) .....	875 586

(Rands)

6. Importations de tabacs

Cigarettes et tabacs en provenance d'Afrique du Sud (1965) ..	139 000
Cigarettes et tabacs en provenance de Rhodésie (1965) .....	59 542
Cigarettes et tabacs en provenance de Rhodésie (1966) .....	281 598

7. Importations en provenance de Rhodésie (1966)

(Valeur)

Amiante .....	Néant
Minerai de fer .....	Néant
Chrome .....	Néant
Fonte .....	Néant
Cuivre .....	Néant
Viande et produits carnés .....	R 21 094
Produits laitiers .....	R 25 604
Cuir et peaux .....	Néant

8. Nombre d'habitants du Botswana employés par la Société rhodésienne de chemins de fer en 1965

Africains .....	766
Non Africains .....	98
Montant total des salaires .....	R 600 000

9. Montant total des droits de transit du courrier (1966) .....

R 175 000

10. Bétail sur pied transporté de Gaborones nord vers B.M.C. en 1966 .....

103 000  
 (75 p. 100 du volume total)

11. Exportations de viande (1965)

	<u>Valeur</u>	<u>Pourcentage</u>
Rhodésie .....	R 595 308	6,95
Afrique du Sud .....	R 2 051 458	23,50
Autres pays .....	R 5 927 634	69,55
	<u>R 8 574 400</u>	<u>100,00</u>

12. Transport de carburants vers la Rhodésie en transit par le Botswana (1966)

	<u>Quantité</u> (En gallons)	<u>Prix supposé</u> <u>par gallon</u>	<u>Valeur</u>
Essence .....	383 743	R 0,50	R 191 872
Gas-oil .....	3 200	R 0,50	R 1 600
Huile de graissage .....	237 638	R 3,0	R 718 089
Paraffine .....	79 109	R 0,50	R 39 555
Essence d'aviation .....	40 060	R 1,0	R 40 060
Huiles industrielles .....	-	-	-
Lubrifiants .....	-	-	-
Gaz liquéfiable .....	167 169	R 1,0	R 167 169
Produits chimiques .....	9 500	R 1,0	R 9 500
<b>TOTAL .....</b>	<b>920 748</b>		<b>R 1 168 174</b>

La plupart de ces produits étaient destinés à la Zambie.

13. Nombre de passagers transportés au Botswana par la Société rhodésienne de chemins de fer (1966)

<u>Mois</u>	<u>Nombre de passagers</u>	<u>Recettes</u>
Janvier	40 137	R 54 320
Février	26 688	R 40 850
Mars	30 880	R 36 288
Avril	37 561	R 40 900
Mai	31 324	R 32 590
Juin	20 197	R 30 582
Juillet	25 501	R 29 616
Août	32 540	R 43 012
Septembre	28 176	R 44 274
Octobre	23 903	R 42 212
Novembre	28 743	R 45 309
Décembre		

14. Volume de marchandises transportées au Botswana par la Société rhodésienne de chemins de fer (1966)

<u>Mois</u>	<u>Nombre de tonnes</u>
Janvier	3 696
Février	1 814
Mars	6 353
Avril	1 999
Mai	1 092
Juin	3 912
Juillet	4 892
Août	4 156
Septembre	1 720
Octobre	3 170
Novembre	4 864
Décembre	

\*\*\*\*\*

