

AFRIQUE AUSTRALE LONDRES A CHOISI



Le chef de l'Etat portugais, Americo Tomas, recevant sir Alec Douglas Home à Lisbonne. Une voie détournée vers la Rhodésie. (Photo U.P.I.)

■ La récente visite à Lisbonne que vient d'effectuer Sir Alec Douglas Home, ministre britannique des Affaires étrangères, constitue un pas décisif vers la normalisation des rapports entre l'ex-métropole coloniale et le régime illégal de Rhodésie.

Le Foreign Office avait pourtant fait savoir que Sir Alec ne tenait pas à rencontrer, à l'occasion de cette visite, l'ambassadeur officieux de Salisbury à Lisbonne, le lieutenant-colonel Knox, mais des intermédiaires portugais servirent de trait d'union entre les deux hommes. Le lieutenant-colonel Knox put ainsi recevoir l'assurance que le gouvernement Heath mettrait fin aux sanctions et reconnaîtrait la République de M. Smith moyennant quelques concessions de pure forme, aussitôt passé le cap de l'adhésion de la Grande-Bretagne au Marché commun.

Pour le Portugal, cela signifiera entre autres la possibilité de remettre en service le pipe-line Beira-Umtali, qui n'a pas fonctionné depuis décembre 1965, époque où furent appliquées les sanctions contre la Rhodésie.

Le pétrole « noir »

Depuis lors le trafic du port de Beira est passé de 4,3 millions de tonnes à 2,8 millions de tonnes, ce qui a conduit Lisbonne à demander à l'O.N.U. une compensation de 41 millions de livres sterling !

L'affaire de la levée du blocus de Beira se fera d'autant plus aisément que le « gouvernement » rhodésien a mis fin en mai dernier au rationnement de l'essence imposé depuis plus de cinq ans : le pétrole arrive maintenant dans le pays en quantités pratiquement illimitées.

Comment put être si bien tourné le

blocus ? Ce fut grâce à la complicité active du « cartel » pétrolier qui fit appel au concours de ses filiales installées au Mozambique et en Afrique du Sud. Le système était simple et fonctionne d'ailleurs toujours avec beaucoup d'efficacité : le pétrole brut, arrivé par tankers dans les ports de Lourenço Marques, Nacala et Durban, est transporté par la route après raffinage vers la Rhodésie grâce à un processus complexe de commercialisation.

Ce processus, en voici un exemple : la *Shell Middle East* (société anglaise) vend le brut à une raffinerie de Durban (Afrique du Sud) contrôlée par la *Shell B.P.* (également société anglaise). Cette dernière livre les produits raffinés à la *Shell B.P. Marketing*, société de distribution.

Jusqu'à-là, rien que de très normal, mais la *Shell B.P. Marketing*, au lieu de distribuer ces produits en Afrique du Sud, les vend à des grossistes dits « indépendants », qui assurent leur transport en Rhodésie par camions-citernes. Là ils sont achetés par l'agence gouvernementale G.E.N.T.A., qui les recède à la filiale rhodésienne de la *Shell B.P. Marketing* chargée de la distribution aux détaillants. C'est un peu plus onéreux au total que le transport direct par pipe-line mais l'augmentation du coût n'est pas prohibitive.

Suivant un processus parallèle, le brut débarqué à Nacala et Lourenço Marques par des navires pétroliers français est, d'après certains observateurs britanniques, acheminé en Rhodésie après raffinage par des sociétés de distribution, filiales portugaises du groupe Total-Française des Pétroles.

Très vite, 130 000 à 180 000 litres de carburants franchirent ainsi chaque jour les frontières rhodésiennes avant de passer à quelque 240 000 litres, ce

qui constitue une couverture suffisante des besoins du pays.

9 000 tonnes de chrome

C'est ainsi que fit faillite le blocus du port de Beira, décrété par les Nations unies. Ce qui permit à un député conservateur, Sir Frederic Bennet, de faire remarquer avec ironie au cours d'un récent débat parlementaire que « le pétrole d'excellente qualité vendu en Rhodésie au marché libre coûtait moins cher que le carburant frelaté vendu en Grande-Bretagne ».

Certes, le gouvernement travailliste de M. Harold Wilson avait, officiellement du moins, tenté de faire pression sur le gouvernement de Lisbonne pour que cessent les livraisons de pétrole aux « rebelles » rhodésiens. Lord Walston, sous-secrétaire d'Etat aux Affaires étrangères, avait même été envoyé à Lisbonne pour laisser entendre au vieux dictateur Salazar qu'au cas où il refuserait de tenir compte de l'avertissement britannique le blocus pourrait être étendu aux autres ports du Mozambique.

Mais Prétoria mettait alors aussitôt en garde M. Wilson, lui faisant savoir que si le gouvernement britannique décidait de bloquer le port de Lourenço Marques, que l'Afrique du Sud utilise largement pour l'approvisionnement de ses provinces du Nord, des sanctions pourraient être prises contre la Grande-Bretagne, notamment dans le domaine des ventes d'or.

Que tout cela n'ait été que poudre aux yeux pour sauver la face à l'égard des peuples africains, c'est l'évidence. On ne voit pas très bien comment l'Afrique du Sud aurait pu empêcher la Grande-Bretagne de s'approvisionner en or, tout comme la Rhodésie s'approvisionnait en pétrole, c'est-à-dire, par

exemple, par l'intermédiaire des Etats Unis et des banques suisses. D'ailleurs, au moment même où se déroulait ce scénario le gouvernement travailliste négociait discrètement l'achat de 9 000 tonnes de chrome rhodésien ainsi que l'a révélé Ronald Legge dans le « Sunday Times » du 27 février 1966.

En fait, dans cette affaire, comme le note justement un expert militaire, la conjoncture diplomatique du monde occidental a joué (et continue de jouer) « en faveur du maintien du statu quo en Afrique australe bien que certaines satisfactions de principe doivent de toute évidence être données aux Etats africains qui luttent en faveur de la libération de leurs frères noirs au sud du Zambèze » (1).

De vieux nazis...

Mais cette lutte n'est pas celle des seuls Etats africains situés au Nord du Zambèze. Ce qui constitue maintenant un des soucis majeurs des dirigeants rhodésiens, le problème pétrolier réglé, c'est l'extension de l'action menée par le Frelimo au Mozambique: En effet, ce mouvement de libération se manifeste actuellement de plus en plus en des lieux jusque-là réputés sûrs, comme en témoigne par exemple l'accrochage qui, dans la vallée d'Ambesi, coûta la vie à trois militaires rhodésiens qui travaillaient en liaison avec le corps expéditionnaire portugais.

En février dernier a eu lieu à Salisbury une réunion secrète des chefs de la sécurité de Rhodésie, d'Afrique du Sud et du Portugal. On y notait la présence du général Hendrik van den Bergh, connu pour son idéologie nazie et chef de la toute-puissante B.O.S.S., police politique de l'Afrique du Sud, ainsi que du commandant Silva Paes, chef de la célèbre P.I.D.E. portugaise.

Selon des sources autorisées, la lutte antiguérilla et la menace du Frelimo furent au cœur des entretiens.

Ainsi, dans tous les domaines, la collusion entre les trois pays se révèle de plus en plus profonde et forte de la caution, sinon de l'appui direct, qu'apporte à cette coalition l'ensemble des grandes puissances du monde libre.

La levée du symbolique blocus de Beira constituera une démonstration non moins frappante de cette réalité. D'ailleurs M. Partridge, ministre du Développement dans le gouvernement rhodésien, n'a-t-il pas avoué récemment que, sans le soutien de l'Afrique du Sud et du Portugal, son pays aurait pu tout perdre ?

Aquino de Bragança

(1) « Où vont les territoires de l'Afrique australe », par Reginald de Warren dans la « Revue de défense nationale », Paris.