

CAMBODGE NOUVEAU

1er - 15 août 1996

Politique Economie Finances

2ème année Numéro 56

rigueur

Un n'est pas faux de dire que le Cambodge pourrait se passer des étrangers. Il a suffisamment de ressources naturelles pour se nourrir et exporter. Mais à condition d'être bien géré. Ce n'est pas le cas.

Prenez le bois : il en est exporté, autant qu'on le sache, 2 millions de m3 par an. En ne coupant qu'1 million de m3, mais bien, c'est à dire en respectant des normes internationales pour que la forêt se reconstitue, en vendant le bois, même à la moitié du prix du marché international, mais en veillant à ce que le produit tombe dans les caisses de l'Etat, le Cambodge pourrait déjà se passer de l'aide budgétaire (presque 50 % du budget).

Même chose pour le caoutchouc : une bonne gestion, avec un projet à long terme, contribuerait fortement à la richesse du Cambodge. Mais là aussi la magouille prévaut, l'Etat ne gagne rien.

Les exemples abondent de contrats bâclés, contestés, non respectés, qu'il s'agisse de casinos, d'aménagement de Sihanoukville, de transport aérien, d'hôtellerie, de cimetière, d'aménagement de Siem-Reap/Angkor, ... On ne sait qui signe les contrats, qui lance des appels d'offres, qui contrôle et suit les réalisations ...

Une idée fautive, c'est qu'il y aurait une façon asiatique de traiter les affaires : dollars sur la table, pots de vin aux décideurs, répartitions clandestines ...

En réalité les pays qui réussissent le mieux dans la région sont aussi les plus rigoureux : Singapour, Hong Kong.

Si les Cambodgiens veulent vraiment se passer de l'aide internationale, qu'ils choisissent enfin la rigueur !

C.N.

L'ASEAN, oui ou non ?

Un Cambodge réintégré dans une région sud-est asiatique unie, solidaire, un Cambodge participant et contribuant à la prospérité régionale, voilà un bel et grand objectif.

Mais on peut se demander si l'itinéraire, pour y parvenir, passe nécessairement par l'adhésion à l'ASEAN prévue en principe pour 1997.

La réunion annuelle des 7 ministres des Affaires Etrangères de l'ASEAN, et de leurs 10 partenaires, qui vient d'avoir lieu à Djakarta les 24 et 25 juillet, est l'occasion d'examiner de nouveau la question.

La "pesée" du pour et du contre, des avantages et des inconvénients de l'adhésion, est délicate. Pour une part, mal mesurable, subjective.

L'argument "relations"

L'argument le plus souvent évoqué en faveur de l'adhésion est d'ordre diplomatique : le Cambodge entrera dans un "club", il sera pleinement reconnu par ses voisins, il nouera des amitiés, qui faciliteront le règlement des problèmes, et favoriseront les investissements.

Cet argument ne paraît pas très bon dans la mesure où le Cambodge a déjà de bonnes relations avec tous les membres de l'ASEAN, et où les problèmes bilatéraux existants (par exemple le tracé des frontières terrestres et maritimes avec le Vietnam et la Thaïlande, la navigation sur le Mékong avec le Vietnam, ...) ne seront en rien résolus par une appartenance à l'ASEAN.

Quant à l'argument économique -favoriser les investissements-, il

est très improbable que l'adhésion à l'ASEAN, par sa vertu propre, les déclenche : ce sont bien d'autres critères qui décident les investisseurs.

est-ce opportun ?

Sur le plan diplomatique toujours, il n'est peut-être pas très opportun pour le Cambodge d'entrer dans le club ASEAN au moment où ce club s'oppose aux

adhérer à l'ASEAN

est-ce si urgent ?

Et si judicieux ?

Et la neutralité du Cambodge ?

occidentaux -comme on l'a vu à Djakarta. Les principes que soutient de plus en plus fermement l'ASEAN, non-ingérence dans les affaires des autres pays (dans celles de la Birmanie par exemple), qu'il s'agisse de démocratie, de droits de l'homme, de liberté d'expression, de droit du travail ... sont nettement opposés à ceux que l'occident tend à défendre.

Or ce n'est pas grâce aux pays de l'ASEAN, jusqu'à présent, que le Cambodge se relève; mais surtout avec l'aide des pays européens, du Japon, des Etats-Unis, de l'Australie ... tous hors ASEAN. Choisir l'ASEAN, n'est-ce pas risquer de décourager l'aide occidentale, qui sera nécessaire encore plusieurs années ?

Jusqu'à présent, malgré bien des réticences (Parlement européen, Sénat américain, gouvernement australien ...), les occidentaux ont mis leurs principes en veilleuse. Mais est-

il bien avisé pour le Cambodge de choisir le camp d'en face ?

et la neutralité ?

On peut aussi observer que l'ASEAN, en matière de politique extérieure, est traversée de courants divers : la Chine inquiète certains pays membres (à cause des Spratly par exemple), alors qu'elle est l'alliée naturelle des autres. La sagesse pour le Cambodge, qui est dans une situation intermédiaire, ne serait-elle pas de se tenir à l'écart toute querelle éventuelle ?

Il faut rappeler que le Cambodge est un pays neutre, ce principe figure dans l'article 1 de la Constitution: Le Roi Sihanouk qui a longtemps défendu le non-alignement, la neutralité du Cambodge, y tient particulièrement, et l'a récemment rappelé.

Bien sûr on peut soutenir que l'ASEAN n'est plus, comme jadis, une association nettement anti-communiste destinée à contenir le Vietnam. Il n'empêche : si l'ASEAN devait un jour prendre une option politique, le Cambodge y serait entraîné malgré lui. Puisque le Cambodge a choisi d'être neutre, qu'il le soit vraiment ... Comme la Suisse, qui n'entre pas dans l'Union européenne.

Dans le domaine économique, les avantages d'une adhésion à l'ASEAN sont également

(suite page 2)

*Cambodge Nouveau
prend des vacances ...
et reprendra sa parution,
comme chaque année,
en septembre*

à l'intérieur

L'ASEAN oui ou non ?

Les Chemins de fer

Exportations : l'effet GSP

pages 1 - 2

pages 3 - 4 - 5 - 6

page 7

(suite de la page 1)

difficiles à découvrir.

L'ASEAN, OUI OU NON ?

relations longtemps retardées par les liens d'amitié entre le Roi et Kim Il Sung. Et en allant à Pékin, invité 4

attention aux coûts !

D'abord, faire partie du club va coûter cher. On a fait les comptes : pas loin de 5 millions de dollars par an. Il va falloir créer des ambassades dans tous les pays membres, soit 4 nouvelles ambassades. Il y aura beaucoup de réunions (200 par an !), de missions, de rapports, de secrétariat, de matériel ...

Mais ce sont les hommes qui seront le plus difficiles à trouver. Déjà le Cambodge souffre d'une grave pénurie de "ressources humaines". Adhérer à l'ASEAN, ne serait-ce pas un gâchis d'énergie et de moyens, pour une simple satisfaction de vitrine ? Des jobs pour des hauts fonctionnaires qui seraient plus utiles ailleurs ?

affronter de plus forts

Et puis les Cambodgiens risquent de ne pas peser lourd en face de leurs collègues de Singapour, de Bangkok et d'ailleurs, qui pourraient être tentés de profiter de leur inexpérience. Pour cette raison-là aussi ne vaudrait-il pas mieux attendre quelques années ?

adieu français ?

Un autre effet d'une adhésion à l'ASEAN : l'usage du français, encore très courant chez les hauts responsables cambodgiens, risque d'être sérieusement mis à mal dans ce vaste bain anglo-saxon qu'est l'ASEAN. Un proche du Roi Sihanouk nous dit que le souverain a nettement exprimé son inquiétude à ce sujet.

intérêts différents

Une autre observation : l'objectif de l'ASEAN, c'est de diminuer

les droits de douane pour favoriser les échanges. De créer une zone de libre-échange. C'est une formule qui convient aux forts, aux pays qui exportent des produits compétitifs. Ce n'est pas encore le cas du Cambodge, qui n'a pratiquement rien à exporter vers

les pays de l'ASEAN (ses exportations sont surtout des produits de confection vendus à l'Europe) mais qui risque en

revanche d'être envahi par les produits étrangers au détriment de ses industries naissantes.

En matière douanière, le problème du Cambodge est d'abord de bien garder ses frontières, de connaître précisément ses échanges extérieurs, d'attirer et de protéger des investisseurs. Il n'est pas de diminuer les taxes à l'importation, mais de faire entrer au maximum les produits des douanes, qui forment encore l'essentiel des ressources intérieures de l'Etat (et qui diminuent depuis que le Vietnam a modifié ses propres tarifs).

le "cadre" ASEAN ...

On entend dire aussi que l'ASEAN constitue pour le Cambodge un "cadre naturel", une sorte de famille, qu'il existe une solidarité naturelle entre les membres de l'ASEAN.

C'est à voir. Il n'y a en fait aucune homogénéité entre les 7 membres de l'Association, mais au contraire de très importantes

disparités géographiques, historiques, démographiques, ethniques, religieuses, de culture, de niveau de développement et de niveau de vie ... et même d'intérêts, ce qui explique que l'ASEAN dans la pratique n'ait pas encore, en trente ans,

Le Cambodge peut se noyer dans l'ASEAN

... ou y apprendre à nager.

En tous cas, il faut voir bien plus loin !

beaucoup

réalisés.

L'ASEAN

aidera-t'elle le

Cambodge ?

C'est une

question.

et le Bassin du Mékong

Le cadre que

forme l'ASEAN n'est pas plus "naturel" pour le Cambodge que le cadre que forme par exemple le Bassin du Mékong. On peut estimer que c'est avec ses voisins immédiats du Bassin du Mékong que le Cambodge aurait intérêt à collaborer en priorité, pour créer une région équipée en infrastructures, qui attirerait les investissements extérieurs.

l'ASEAN, et au-delà

Du point de vue des investissements extérieurs précisément, on peut trouver le cadre de l'ASEAN trop étroit : ce sont, bien au delà du Sud-est asiatique, les Coréens, les Taïwanais, les Chinois du Guangdong, du Yunnan, de Hong Kong, les Japonais, les Australiens, les Européens, les Américains ... que le Cambodge a intérêt à "prospector" et à séduire. C'est là qu'il faut faire porter les efforts !

Et c'est bien ce que fait Hun Sen en visitant la Corée du sud (le 14 juillet) et établissant ainsi des

jours, ce qui récompense peut-être la soigneuse réserve qu'il a toujours manifestée vis à vis de Taïwan. Le voyage en Corée a été un grand succès, les Coréens vont aider le C*ambodge et y investir. Les résultats du voyage de Pékin sont mal connus (a-t'il été question de la cimenterie de Chak Krey Ting ?)

attendre d'être fort ?

Tenant compte de toutes ces considérations, faut-il que le Cambodge renonce à l'ASEAN ? Non, mais peut-être qu'il diffère son adhésion jusqu'à ce qu'il soit plus fort.

l'ASEAN : la rude école

En sens inverse, quels arguments peut-on faire valoir en faveur d'une adhésion à l'ASEAN ? Le meilleur, c'est que cette échéance va contraindre le gouvernement à prendre les mesures, à réaliser les réformes nécessaires pour répondre aux exigences et contraintes de l'Association. Il va falloir former des diplomates, des spécialistes, des services efficaces. Peut-être accélérer la création du cadre législatif.

L'ASEAN serait en somme un dopant, un accélérateur, un mentor plus exigeant que ne sont les organismes internationaux, et les pays donateurs - qui à vrai dire n'exigent rien du tout, comme s'ils souhaitaient eux-mêmes que l'aide dure indéfiniment ...

apprendre à nager

Adhérer à l'ASEAN, finalement, c'est un peu pour le Cambodge se jeter dans l'eau profonde : il peut s'y noyer. Ou bien, s'il le veut vraiment, il peut y apprendre à nager.

A PROPOS ...

la PSI de SGS

Modifications apportées aux "pre-shipment inspection" (PSI) ou "contrôles à l'embarquement", pratiqués par SGS, à partir du 2 juillet (date de la signature de la décision par le ministère des Finances) :

- la taxe de 1% sur la valeur FOB des marchandises que devaient jusqu'ici payer les importateurs est entièrement supprimée (et

non partiellement comme indiqué dans CN n° 55);

- seules les cigarettes "peuvent être temporairement exemptées" des PSI. Les 5 autres exemptions sont supprimées, y compris les biens d'investissements.

loi sur les sociétés

Le nouveau projet de loi sur les sociétés (leurs différentes formes), qui donne un accent plus anglo-saxon à une législation estimée trop "française", est

achevé. Il va être discuté au sein du ministère du Commerce puis soumis au Conseil des Ministres. En attendant sa discussion et son adoption par l'Assemblée, qui devrait intervenir avant la fin de l'année, l'ancienne législation reste en vigueur.

Le souhait du Directeur du Commerce M. Mao Thora est que l'on conserve dans la nouvelle loi au moins la forme de la SARL, une formule bien comprise par les Cambodgiens : plus de 3000

SARL ont déjà été créées. Les deux traditions législatives pourraient très bien cohabiter.

Code de Commerce

Pour que le Code de Commerce soit complet, il manque encore, outre la loi sur les Sociétés, la loi sur les Contrats, la loi sur l'Arbitrage, la loi sur la Banqueroute et la faillite, la loi sur la Qualité et la loi sur la Propriété intellectuelle et la protection des marques.

LES CHEMINS DE FER

Comparé aux autres moyens de transport, le train a des atouts importants : il a une grande capacité de transport, et il n'est pas cher.

Pour beaucoup d'habitants, éloignés des routes, il joue un rôle économique crucial, en leur permettant de transporter au marché leurs produits. Les Khmers rouges le savent bien, pour eux, l'attaque d'un train est un grand succès.

Le Cambodge possède deux voies ferrées :

- Phnom Penh- Sihanoukville, 264 km, par Kompong Speu, Takeo et Kampot;
- Phnom Penh - Battambang,

Les chemins de fer du Cambodge pourraient bientôt sortir du tunnel. Le trafic devrait reprendre prochainement sur la ligne Phnom Penh - Battambang, et de grands projets sont en gestation à l'échelle régionale.

Après la reconstruction et la modernisation du réseau et du matériel roulant, le train sera pour le Cambodge un puissant moyen de développement et d'intégration régionale. *(enquête Suy Sothy)*

traversant les provinces de Kandal, Kompong Chhnang, Pursat.

"Dans les années 80, nous avions deux ou trois départs de trains tous les jours. Mais tout a changé, explique M. Ream Ren, chef du service administratif des

Chemins de fer du Royaume Cambodge. Le trafic ne cesse de baisser. Actuellement un seul train part chaque jour, pour deux jours".

"comme un crabe"

"Avec une vitesse de 30 à 40 km à l'heure, le train roule comme un crabe. Il faut 10 à 12 heures de voyage pour aller à destination, parce que la voie n'est pas bonne, les wagons utilisés ont roulé des années sans pièces de rechange, les locomotives sont "affaissées", souvent en panne. Il n'y a pas d'argent pour les réparer et les entretenir.

Actuellement nous avons 190 wagons, dont 40 wagons plateformes, et 14 locomotives en service. 30 wagons ont été achetés à l'Inde en 1991 pour 2 millions de dollars, mais nous n'en avons reçu que 15, 4

locomotives ont été achetées à la République Tchèque pour 2 millions de dollars pièce.

L'aide de la France

"La coopération de la France avec les chemins de fer cambodgiens est très ancienne, rappelle le Directeur des Chemins de Fer du Cambodge M. Pich Kim Srieng. Il reste ici quelque chose de l'esprit de la SNCF. Par exemple, notre règlement d'exploitation est de type français.

Jusqu'à présent seule la France nous a aidés, avec deux dons, de 10,2 et 8 millions de FF. Notamment 8 locomotives BB Alsthom de 1 200CV, datant de 1966-67, qui avaient fonctionné année après année sans pièces de rechange et sans moyens pour les réparer, et dont "l'état d'usage" était tombé à 40 %, ont été remises en état. Avec les fournitures et l'assistance technique de la France (Sofrerail), elles ont retrouvé 60 à 70 % de leur état d'usage.

En même temps, l'atelier de réparation a été réhabilité. "Il compte actuellement 130 employés (payés pour la plupart 3\$ par jour). Et nous avons 35

(suite page 6)

les khmers rouges et le train

Ils voudraient détruire entièrement la voie ferrée et "transformer le chemin de fer en rizière".

De 1979 à 1995, les khmers rouges ont détruit :

- 10 044 rails;
- 20 570 traverses;
- 169 ponts;
- 405 wagons;
- 88 locomotives;
- 18 788 mètres de voies.

Le train a subi 1708 attaques et 9 368 explosions de mines. Dès la fin de 1994, la voie Phnom Penh-Battambang a été tranchée entre Pursat et Battambang.

Ces attaques et explosions ont causé la mort de 828 personnes, et fait 1896 blessés.

"Il est difficile de défendre la voie, explique M. Mao Nhim, chef-adjoint de la sécurité des Chemins de fer du Cambodge. Le jour, nous répartissons nos

forces pour la défendre, mais les Khmers rouges agissent pendant la nuit. Chaque fois, ils font exploser 3 à 5 points. De plus, ils donnent de l'argent aux paysans pour qu'ils fassent exploser la voie; 2000 bahts par point".

Cependant, les attaques du train diminuent. Depuis un an, il n'y en a pas eu sur la ligne Phnom Penh - Battambang. La sécurité est assurée. Restent quelques explosions de mines sur la ligne Pursat - Battambang.

"Maintenant nous avons des forces armées pour défendre cette voie. On est en train de la réparer. Il ne reste que 2 ou 300 mètres, et à partir de début août la liaison Phnom Penh Battambang devrait être rétablie.

Il faudra ensuite que le ministère de la Défense, le ministère de l'Intérieur et l'autorité provinciale maintiennent la protection de la voie".

évolution du trafic ferroviaire

années	tonnages	voyageurs	recettes (\$)
1990	115 817	443 013	84 673
1991	64 263	6116 885	169 527
1992	113 388	1 184 894	564 488
1993	129 684	880 873	876 480
1994	71 435	502 564	477 752
1995	49 792	523 392	279 855
1996	57 888	595 172	326 575

A PROPOS ...

Assurance

Le projet de loi sur l'Assurance est terminé et se trouve au Conseil interministériel avant d'être envoyé devant le Conseil des Ministres.

L'assurance sera libéralisée. Les sociétés d'assurance devront obligatoirement selon ce projet être des SA, des Sociétés nationales ou des Sociétés d'Economie mixte.

précisions sur un départ

"Si le juriste Claude Bisailon a mis fin à sa mission de conseiller auprès de l'Assemblée nationale, c'est qu'il ne voyait aucune chance pour que les projets de lois sur la corruption et sur le trafic de stupéfiants soient discutés et adoptés. Dans sa Tribune Libre de *Cambodge Nouveau* (n° 54), il n'a donné que des raisons très générales à sa démission" nous dit en substance un lecteur.

"Sam-Radio" ?

"Nous allons de nouveau demander à ouvrir une station de radio", confirme le président du KNP Sam Rainsy. "Comme le ministère de l'Information ne peut pas attribuer de fréquence à un parti en tant que tel, je l'ouvrirai en mon nom personnel ("Sam Radio"?, "Radio-Rainsy"?) ou bien nous créerons une compagnie privée pour cela". Le BLDP de Son Sann a lui aussi depuis longtemps demandé à

ouvrir une station de radio, *Voice of Peace*, également refusée.

Une station de radio sur la bande FM, qui n'exige qu'un faible investissement et atteint jusqu'aux villages reculés, constitue un puissant moyen de propagande politique.

le premier bureau

"Le plus difficile, c'est d'ouvrir un premier bureau dans une province, d'obtenir d'une famille

(suite page 4)

VOIES FERREES : LES PROJETS

Voilà 35 ans que l'on parle du Trans Asian Railway (TAR) initié par l'ESCAP (Commission Economique et Sociale pour l'Asie et le Pacifique), qui siège à Bangkok, et étudie les liaisons intra-ASEAN.

Pour le Cambodge, des projets existent depuis 1964. On évoque deux créations de lignes nouvelles : -une voie ferrée qui décrirait une vaste courbe autour du Tonle Sap, par le nord; -une liaison Phnom Penh - Ho Chi Minh qui traverserait le Kompong Cham et rejoindrait Loc Ninh au Vietnam. Ces deux projets seront discutés au sein de l'ESCAP, lorsque le Cambodge aura rejoint l'ASEAN.

En fait, explique le directeur des Chemins de fer M. Pich Kim Sreng, le Cambodge présente six projets -et même sept :

C1 : Phnom Penh-Poipet : 385 km. Il s'agit réhabiliter la voie et de réouvrir les 48 km Sisophon-Poipet sur la frontière thaïlandaise. Cette section est considérée comme prioritaire par le TAR, pour rétablir le trafic Thaïlande-Cambodge. Et préparer la future liaison Bangkok-Phnom Penh-Ho Chi Minh-Vung Tau.

C2 : consolider les 264 km de la ligne Phnom Penh - Kompong Som. Elle est maintenant bien gardée, sûre. Il y a un an que l'on n'y a pas vu d'incident. Un train assure la liaison tous les deux jours. Mais la ligne subit la concurrence de la route 4 qui a été rénovée.

C3 : ligne nouvelle Phnom Penh - Loc Ninh au Vietnam (où elle rejoindrait une ligne ancienne de même écartement arrivant à Ho Chi Minh Ville, ligne

actuellement abandonnée) : 305 km jusqu'à la frontière. Elle traverserait les provinces de Kandal et de Kompong Cham et traverserait le Mékong à Kompong Cham. Cette ligne nouvelle serait une section du Trans Asian Railway.

"Nous avons demandé que cette liaison soit classée comme prioritaire par l'ESCAP, comme le

- **Priorités : réouvrir les 48 km Sisophon - Poipet pour rétablir la liaison Cambodge-Thaïlande ...**
- **... et redonner une bonne capacité de transport aux deux lignes existantes.**
- **... et construire la liaison Phnom Penh - Loc Ninh au Vietnam.**
- **le futur réseau régional**

projet C4, explique M. Pich Kim Sreng, parce qu'elle desservirait des régions excentriques, et serait très utile pour transporter des matières premières : fer, bauxite, caoutchouc, bois ...

Avec le prolongement de la voie jusqu'au port de Vung Tau, au Vietnam, il y aurait là un débouché nouveau. Et en sens inverse, le pétrole importé par le Cambodge pourrait arriver à Phnom Penh par cet itinéraire".

C4 : ligne nouvelle Phnom Penh - Ho Chi Minh Ville par Svay Rieng, 300 km au total. Il faudrait construire un pont sur le Bassac, et traverser le Mékong, à Neak Luong, ou Tonle Bet.

C5 : vaste courbe autour du Tonle Sap par le nord, passant nettement au nord des villes de Kompong Thom et de Siem Reap, traversant les provinces de Kompong Cham, Kampong Thom, Preah Vihear, Siem Reap et Oudar Manthey et rejoignant

Sisophon. L'idée de ce projet de l'ESCAP, qui remonte à 1964 : desservir et développer des régions peu peuplées en favorisant le transport des marchandises (produits agricoles, produits miniers et de plantations ...).

Une branche relierait Sisophon à Siem Reap, et permettrait ainsi une liaison facile Thaïlande - Siem Reap.

C6 : liaison Phnom Penh - Laos qui desservirait les provinces de Kompong Cham, Kratie, Stung Treng (avec une "variante" par le Rattanakiri) et rejoindrait Pakse au Laos. Elle donnerait au sud-Laos un débouché sur le Golfe de Thaïlande et aiderait grandement à son développement.

Au delà de ces six projets, il faut noter un autre projet de liaison Phnom Penh - Sihanoukville, entrepris par les Chinois à l'époque des Khmers rouges. Plus directe que la ligne existante, avec 197 km au lieu de 264, cette voie avait été prévue à l'écartement de 1,435 m. Environ 60 km de talus ont été construits, et plusieurs ponts, tout cela récupérable. Le col de Pich Nil devait être franchi par un tunnel qu'il faudrait achever. Des sociétés Coréennes, notamment, et Chinoises, s'intéressent à cette ligne. Mais il manque encore beaucoup d'études, et le fi-

nancement. Choisirait-on la formule BOT (build-operate-transfer) ? Y aurait-il des dons d'organismes comme l'ADB ou la Banque Mondiale ?

Pour tous ces projets, il ne faut pas oublier que le coût d'1 km de voie ferrée est d'environ 1,5 million de dollars.

Concernant les gares, il faut d'abord moderniser celles de province. Les Khmers rouges ont tout détruit.

"Un projet consiste à créer une grande gare à Pochentong qui desservirait l'aéroport, et permettrait d'arriver à Phnom Penh par le train. Une sorte de RER (Réseau Express Régional); dit M. Pich Kim Sreng. Mais nous manquons de fonds. Pour nos trains, avec leurs 30 à 35 km/heure, ce sont plutôt des "TPV" (trains à petite vitesse) que des TGV".

grands projets par étapes
"Le plus urgent est de consolider d'abord les deux lignes existantes, et d'augmenter leur capacité, avec des locomotives et surtout des wagons plats pour les containers.

"Au total je suis optimiste. Pour le court terme, les réparations en cours devraient aboutir dans une quinzaine de jours à la réouverture de la liaison Phnom Penh - Battambang interrompue depuis 18 mois.

" Pour le plus long terme, je pense que les projets de l'ESCAP seront réalisés par étapes. En 2000 le matériel roulant. En 2010 la normalisation des voies à l'écartement 1 mètre (qui sera la norme ASEAN).

A PROPOS ...

qu'elle accepte de courir le risque. A Sihanoukville, "où l'ordre est mieux assuré", le KNP a ouvert 4 nouveaux bureaux. Et un bureau à Kompong Speu le 27 juillet malgré l'interdiction du ministère de l'Intérieur. Au bureau de Kandal, province très PPC, la pancarte du PNK a été à plusieurs reprises enlevée de force par la police en juin. Et de nouveau le 21 juillet. Plus audacieux encore, Sam Rainsy a effectué le 26 une

visite dans le Kompong Cham, fief du PPC.

"Le KNP a maintenant 145 000 adhérents", a déclaré Sam Rainsy le 18 juillet.

sondage

Réalisé auprès de 1359 personnes, à Phnom Penh et en Province entre le 20 et le 23 juillet par l'Association "Solidarité et Développement Communautaire", un sondage donne parmi 8 personnalités politiques comme

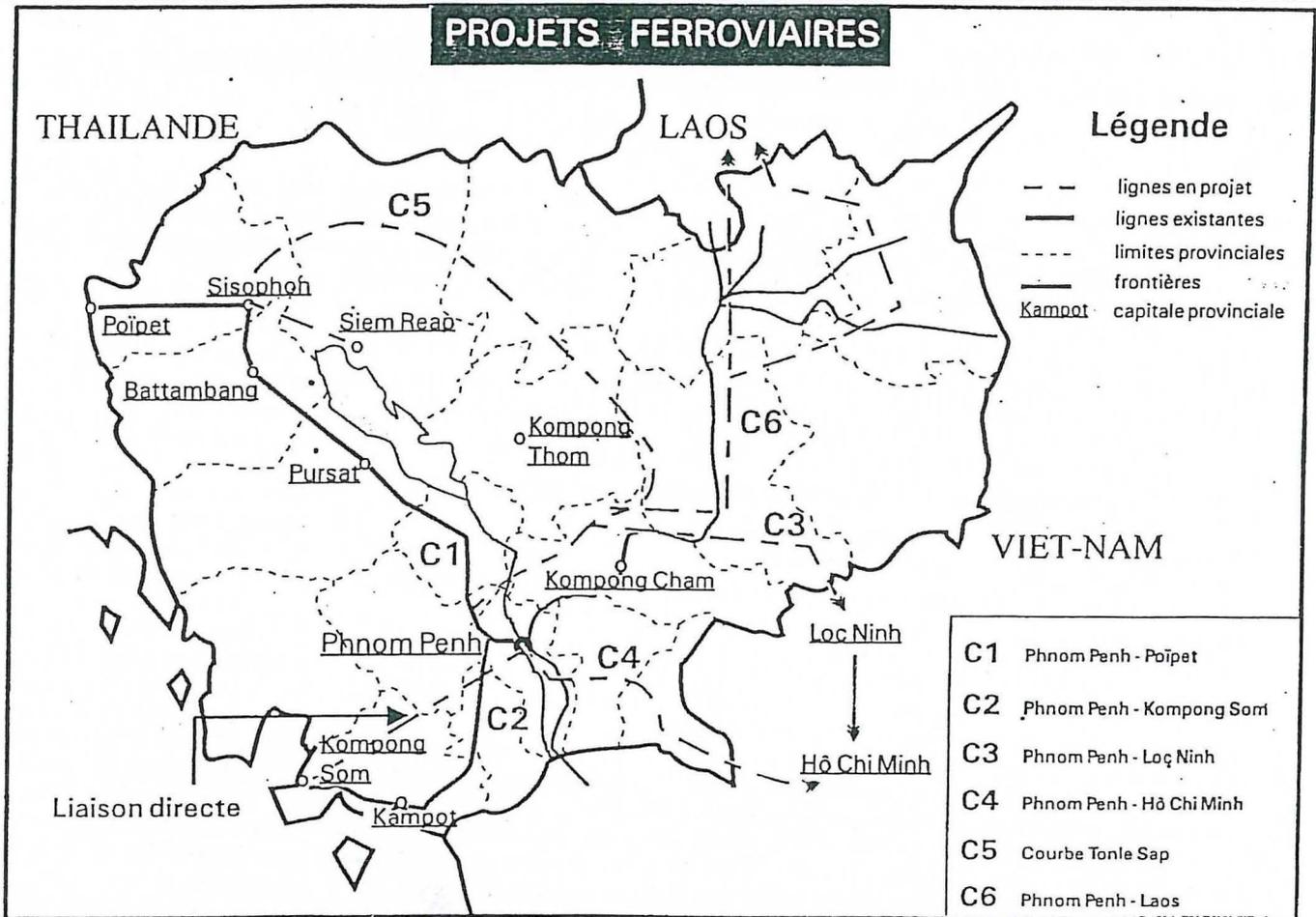
"celles en qui vous avez le plus confiance et les plus qualifiées pour diriger le pays" : Sam Rainsy 43 %; Hun Sen 13,5 %; Norodom Ranaridh 11%; Norodom Sirivudh 9,1 %; Khieu Samphan 6,6%; Son Sann 2,9%; Chea Sim 2,1 %; Sar Kheng 0,5 %.

Union des Démocrates du Cambodge ?

Le "Congrès Mondial du Fonctionnement" tenu à Paris le 21 juillet pour

élire un nouveau président à la place de Norodom Ranaridh (CN n° 55) semble n'avoir rassemblé que très peu de participants. Il a condamné le gouvernement "communiste" de Phnom Penh. Selon Sam Rainsy, une Union des démocrates du Cambodge pourrait rassembler tous les opposants démocrates au gouvernement. Norodom Sirivudh serait prêt à en prendre la tête, "à combattre d'ici la fin de l'année, (suite page 6)

PROJETS FERROVIAIRES



Do you need

- ☞ a good security guard who never sleeps ?
- ☞ a good friend staying with you every time?
- ☞ a real bodyguard for your own safety ?
- ☞ a real alarm system for your properties, offices, shops, warehouses, workshops or factories?

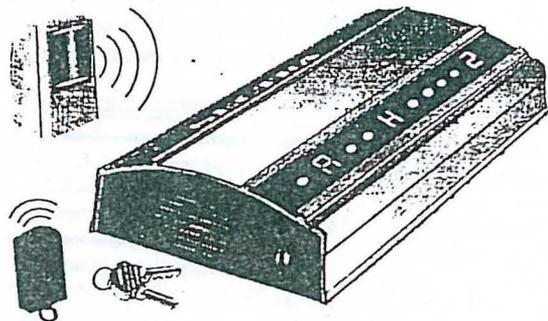
You do !

Now, available in Cambodia the new

Ultimate High-tech Security Alarm System (infrasound + Radio) for easy use with maximum results for your safety!



SECTRA C9



SECTRA C9 :

- 1 year warranty
- New German developed electronic product
- Easy installation without cables
- Power supplies : D/C 12 V rechargeable battery & A/C 220 V
- Control Option : Volume, Sensibility, Program

☆ Call us for free demonstration :

Khmer Agencies Co Ltd
 # 22, Keo Chea Street, P. Penh
 ☎ (855-23) 426730; 427549
 Fax : (855-23) 426962

LES CHEMINS DE FER

(suite de la page 3)

conducteurs, 4 assistants, et 14 élèves-conducteurs, indique M. Huy Rith, chef du service Atelier de réparation des locomotives, et responsable du service des conducteurs.

L'aide française a permis aussi de réparer des wagons, et des sections de lignes; elle a fourni des pièces de rechange; et une assistance technique : computers, logiciels, organisation de la comptabilité et des méthodes de travail "Nous espérons un troisième don de 5 millions de FF qui serait consacré à l'assistance technique et à l'outillage".

prêts de la BAD et de la BM

Il y a aussi des prêts : 4 millions de dollars en 1995-96 de la Banque Asiatique de Développement pour la ligne Phnom Penh - Kompong Som et pour réparer des wagons; et peut-être 1 million de la Banque Mondiale également pour réparer des wagons.

"Nous avons reçu 48 wagons à réparer de la Banque Mondiale, et 35 de la BAD. Nous aurons fini ces réparations dans deux mois", explique M. Kang Sary, chef du service Réparation. La réparation d'un wagon coûte de 3 à 4000

dollars.

"Nous avons récemment demandé à la Banque Mondiale 20 wagons plateformes, 12 wagons de voya-

- concurrence mortelle de la route : les chemins de fer perdent 800 000 dollars par an
- prochaine remise en service de la liaison Phnom Penh - Battambang
- le Cambodge au centre d'un grand projet ferroviaire régional

geurs, et un budget permettant la réparation de 50 wagons, dit M. Pich Kim Srieng. Nous n'avons pas encore de réponse. C'est que le coût d'un seul wagon de voyageurs est de 120 000 dollars.

la concurrence rail/route

La compétition entre le rail et la route pour le transport des marchandises entre Phnom Penh et Sihanoukville est faussée. "En fait la route, dans les conditions actuelles, est pour la voie ferrée une concurrence mortelle", dit M. Pich Kim Srieng.

Alors que la sécurité est maintenant assurée sur le trajet Phnom Penh - Sihanoukville, les transporteurs n'utilisent pas le train par crainte des attaques, et à

cause des retards. Cette année, le chemin de fer a transporté 5 788 tonnes de marchandises et 595 172 voyageurs. Mais 95 %

des marchandises empruntent la voie routière. Pour les six premiers mois de 1996, le rail n'a transporté que 90 à 100 containers (surtout SDV). "Depuis le début de 1994, les chemins de fer ont perdu 800 000 dollars par an, indique M. Soum Sarin, responsable du service du Plan. Les raisons : la guerre, et la concurrence de la route".

Il faut ajouter que le chemin de fer manque de wagons plate-forme pour les containers, de moyens de manutention pour décharger à Phnom Penh (élevateurs), et de camions pour livrer à domicile. Non seulement le transport routier bénéficie de la réfection des routes, notamment la route n° 4,

mais les transporteurs ne respectent pas les règlements. "J'ai constaté de mes propres yeux que, chaque jour, 200 camions transportent plus que les 20 à 25 tonnes autorisées, ils font 35 à 40 tonnes. Ils enlèvent du trafic aux chemins de fer et ils détériorent les routes".

Le gouvernement et le ministère des Travaux Publics et des Transports sont en train de discuter pour qu'une loi permette à l'Etat d'intervenir pour faire respecter le domaine de chaque mode de transport.

En fait le rail serait compétitif si le matériel permettait d'augmenter la capacité de transport (vitesse, wagons), de décharger, de livrer ... Le coût du transport par voie ferrée est inférieur à celui de la route. On pourrait transporter des containers de 48' pour 150 \$ au lieu de 200 par la route.

Le rail fera beaucoup pour le développement économique du Cambodge et de la région.

Cambodge Nouveau a publié dans son numéro 50 une carte des "Projets ferroviaires sub-régionaux" (péninsule indochinoise).

activités de destruction contre les voies ferrées 1990 - 1995

année	nombre d'attaques	explosions de mines	matériels détruits					
			rails	traverses	ponts	voies (m)	locomotives	wagons
1990	104	708	426	1987	20	5 111	8	52
1991	84	155	47	1460	3	420	8	34
1992	61	64	130	1824	0	1560	8	53
1993	55	103	202	1270	8	3 000	9	20
1994	96	155	152	454	13	2 082	11	38
1995	178	644	840	2705	33	13 869	5	20

A PROPOS

à aller en prison s'il le faut. Mais il attend le moment le plus favorable pour son retour à Phnom Penh". N. Sirivudh n'a cependant fait aucune déclaration ni à propos du "Funcinpec-bis" ni à propos de l'Union des démocrates potentielle.

fraude aux examens

La fraude aux examens s'est aggravée depuis quelques

années, estime un observateur cambodgien. Selon lui elle fausse les résultats à 80 %. Il est courant que les élèves se cotisent pour acheter l'inattention d'un surveillant, et très fréquent que les parents et amis fassent parvenir des aides aux candidats dans les salles d'examen. Les causes : les personnels de l'Education nationale sont très mal payés; et la pression familiale sur les élèves est trop forte. Quand les salaires seront

normaux, la fraude disparaîtra, estime notre observateur.

exportation de pieds

En juin, environ 80 pieds artificiels en caoutchouc, plus du double en juillet, ont été exportés vers le Laos. Les promoteurs, les ONG *Veteran International* et *World Vision* pensent augmenter rapidement leurs exportations vers les pays où les mines font des victimes, en particulier vers l'Angola. L'atelier

cambodgien de prothèses maîtrise aussi la fabrication de jambes, qui fait intervenir caoutchouc cambodgien et polypropylène importé de Grande Bretagne. Egalement la fabrication de chaises roulantes.

Internet

Plus de 250 sujets concernant le Cambodge existent déjà sur le serveur *Cambodge Contact* créé à Phnom Penh par le Centre SYFED-REFER. Accessible du

Pendant les six premiers mois de l'année, le Cambodge a exporté pour 36, 97 millions de dollars (c'est à dire pour un peu plus de 6 millions de dollars par mois en moyenne) de marchandises bénéficiant des conditions très favorables du Système de Préférences Généralisées (GSP) accordé par la Communauté Européenne: droits de douane très faibles, et absence de quotas. La très grande majorité des exportations est constituée par des produits de confection : environ 75 %.

EXPORTATIONS l'effet GSP

Dix-huit usines de confection exportent à partir du Cambodge. On voit leur très rapide "montée en production" dans le tableau ci-

exportations de produits textiles 10 premières sociétés; en valeur (000 US\$)		
sociétés	janvier 1996	juin 1996
Cambodia Garment	1 256	1 940
M&V International	229	1 378
June Textile	783	1 033
Tack Fat Cambodia	42	584
Golden Time	85	304
Concept Garment	-	234
City New	78	202
Supreme Garments	506	188
United Art	-	171
Wing Tai Apparel	47	137

statistiques Ministère du Commerce

dessous qui donne les productions, en valeur, des 10 premières, pour janvier et pour juin 1996.

Côté importateurs, les pays de l'Union Européenne en constituent la quasi-totalité, puisque l'Europe seule accorde actuellement les avantages du GSP au Cambodge.

La Russie vient au 11^{ème} rang des importateurs de produits de confection. Taïwan (soja et surtout troncs d'arbres), la Chine (peaux de buffles et de vaches), le Japon (chaussures), les Etats-Unis (gants), la Suisse (confection), la Corée ... sont aussi des

importateurs accordant dans certains cas des conditions favorables à des produits cambodgiens.

Les Etats-Unis accordent les "MFN"
Les Etats-Unis aux dernières nouvelles accordent le bénéfice des MFN (Most Favoured Nations) au Cambodge. Cette mesure longuement attendue devrait, en diminuant les quotas et les droits sur les produits cambodgiens importés, lui ouvrir de nouveaux marchés et attirer de nouveaux investisseurs.

Pour les statistiques du commerce extérieur du Cambodge, après maintes difficultés dues d'abord au manque de moyens informatiques, au manque de personnels compétents, et plus

récemment à la révision des programmes informatiques rendue nécessaire par le changement de nomenclature, elles devraient être disponibles prochainement, nous dit le directeur du Bureau du Contrôle des Douanes et Régies M. U Sarin. On devrait avoir volumes, valeurs, répartitions par produits et par pays.

Il restera un certain flou à cause de la contrebande qui affecte des produits comme le bois, le caoutchouc, les cigarettes, l'or, etc ... Mais on aura du moins des chiffres qui permettront de suivre les évolutions.

les dix principaux importateurs de produits textiles cambodgiens (000\$)

pays	janvier 96	juin 1996
Grande Bretagne	2 196	3 129
Allemagne	920	2 112
France	427	956
Danemark	67	255
Pays Bas	72	200
Belgique	71	125
Irlande	60	101
Italie	-	95
Norvège	-	65
Autriche	16	49

exportations

la "dérogation"

On se rappelle que, concernant les exportations, si importantes pour le Cambodge, de produits de confection vers l'Union Européenne, un problème avait été soulevé en juin dernier par une délégation venue de Bruxelles (CN 52).

La difficulté s'appelle "dérogation".

La règle, c'est que pour entrer sans payer de taxes (ou de quelques %) dans les pays de l'Union Européenne, les produits de confection exportés par les pays les plus démunis doivent comporter une valeur ajoutée "locale" d'au moins 50 %.

La "dérogation", c'est l'autorisation donnée à de très rares pays de bénéficier de la règle ci-dessus même si la valeur ajoutée localement est inférieure à 50 %. C'est le cas du

Cambodge. Mais il ne peut y avoir dérogation que sur décision expresse des autorités de Bruxelles.

Or le Cambodge, pas encore au fait de ce règlement, a exporté jusqu'ici en bénéficiant de la dérogation sans y avoir officiellement droit. D'où la mise en garde intervenue en juin : le Cambodge doit abandonner ces pratiques, et les produits de confection doivent payer les 12 % à leur entrée dans l'Union Européenne, jusqu'à ce que la dérogation lui ait été officiellement accordée.

Le Cambodge a donc renoncé aux "certificats d'origine formule A". Malgré le renchérissement du prix de vente, la plupart des usines, qui avaient craint un désastre, ont trouvé des clients. Les fermetures que l'on craignait ne se sont pas produites. Les exportations au total ont continué à augmenter. Elles vont principalement vers

l'Union Européenne, pour une faible part vers le Canada, la Russie, le Japon ... Pendant la première semaine de juillet, 62 "certificats normaux" (sans dérogation) ont été accordés. Pour les deux premières semaines de juillet, les exportations ont atteint 3,9 millions de dollars, dont environ 3 millions pour les produits textiles : c'est le rythme atteint déjà précédemment (environ 1,5 million de \$ d'exportations de produits textiles par semaine).

Quant à la dérogation en faveur du Cambodge, l'Union Européenne en discute à partir de septembre. Tous les pays membres semblent d'accord pour l'accorder, notamment la Grande Bretagne, de loin le principal importateur. La seule réticence pourrait venir du Portugal, qui se trouverait concurrencé par les importations en provenance du Cambodge.

A PROPOS ...

monde entier, il devrait l'être très prochainement à partir du Cambodge. Adresse (URL) : <http://www.refefr.fr/>

[CBODG_CT/accueil.htm](http://www.refefr.fr/CBODG_CT/accueil.htm)

A partir de *Cambodge Contact*, pour obtenir *Cambodge Nouveau*, cliquer sur *Media Press*.

TV5 par le câble

TV5 arrive depuis peu à Phnom

Penh (au centre Culturel), 24 heures sur 24, avec une très bonne qualité d'image. Reste à la faire parvenir aux usagers par le réseau câblé, qui transmet déjà plus de 20 chaînes, dont CFI. Les câbles-opérateurs, la Municipalité en particulier, voudraient que TV5 paie les frais, alors que c'est normalement le câble-opérateur qui paie les branchements, grâce aux redevances des usagers (environ 10\$ par mois).

le port flottant Inauguré

Le port flottant de Phnom Penh, construit à l'origine en 1905, remis en état par l'entreprise française *Friedlander Cambodge*, filiale du pôle de construction *Lyonnaise des Eaux*, a été inauguré le 22 juillet. Le chantier a duré 11 mois. Formé de deux barges de 45 m sur 15 pouvant supporter au total 1400 t. Il est relié à la terre par des bras articulés adaptés à la différence des niveaux du Tonle Sap (9

mètres) et par une passerelle de 32 m. Dix-huit convoyeurs assurent le déchargement des marchandises. Sa capacité est portée à 250 tonnes/jour.

La réhabilitation du port flottant a coûté 1,3 million de dollars, financés par la Banque Mondiale. Chiffre d'environ 300 000 \$ trop élevé, estime le directeur de *Friedlander Cambodge Max-P*.

(suite page 8)

A PROPOS ...

(suite de la page 7)

Couteau, à cause des plans "inadaptés au contexte du pays" du consultant néo-zélandais Fraser Thomas.

Malgré des débuts estimés très difficiles (relations avec le consultant, procédures, retards, correspondances ...), Friedlander, "assemblé" c'est à dire installateur d'usines, présent au Vietnam, a créé Friedlander Cambodge il y a 3 mois et emploie aujourd'hui 80 personnes dont 65 permanents, à 90 % Cambodgiens.

Des plongeurs sous-marins (pour les travaux pétroliers), des soudeurs sur inox (cuves de brasseries), des électriciens et électro-mécaniciens de niveau international ont été formés.

Des équipes ont été envoyées en Birmanie pour l'installation de brasseries, et iront vraisemblablement en Chine.

Cambodian Air Transport
Créée en 1994 par Tony Nigro, américain, sur l'invitation de S.E. le Prince Ranariddh, *Cambodia Aerospace* a pendant plus d'un an, avec un avion cargo "Skyvan", rempli toutes sortes de missions

sur des pistes non préparées : évacuation de blessés, service aux ONG, vols dans des conditions extrêmes. Il y a un an, "un petit groupe de responsables aux attaches multiples, sans respect pour les accords et les enregistrements légaux, décrétaient l'immobilisation de l'appareil. Cette injustice va prendre fin", nous dit le directeur commercial Eric Sotteau.

Avec l'abandon du monopole de RAC, *Cambodian Air Transport* (CAT) entreprise de transport aérien à la demande, va pouvoir décoller. Un permis d'atterrissage pour des évacuations médicales est d'ores et déjà accordé.
CAT disposera de 3 avions pour les marchandises (6t.), 2 hélicoptères Mc Donnell Douglas 500D et 520N, 2 light twin pour 10 passagers, 2 single engine STOL pour 10 passagers, un avion léger de démonstration. Des cours de pilotage sont en cours de traduction pour former des pilotes cambodgiens.

CAT, nous dit Tony Nigro, est filiale à 51 % de *Reed Wright* (Californie), à 29 % de *Southeast Asia Air Service*, à 20 % de *Arctic Circle Air* (Alaska, 28 avions, 142 employés).

cimenterles

Le ton monte entre la Chine et le Cambodge au sujet de la cimenterie de Chak Krey Ting (Kampot) (CN 52 et 53). Pékin a fait dire au gouvernement cambodgien, par l'ambassadeur du Cambodge Khek Sysoda, que les relations entre les deux pays pourraient souffrir si ce problème n'était pas réglé.

De son côté le président du groupe *Thai Bun Roong*, Teng Bunma, et la compagnie *Zuhai* vont construire en joint venture une cimenterie très moderne qui produira 2000 t/jour. Un investissement de 36 millions de \$.

nouveaux forages

Enterprise Oil prévoit de réaliser un nouveau forage off-shore en octobre, dans le nord du bloc II. Décision vers la mi-août. Pendant ce temps, le bateau de forage *Explorer III* foré dans les eaux vietnamiennes pour *Enterprise Oil*, puis au mois d'août dans les eaux du Cambodge pour *Campex* (bloc III). *Premier Oil* pourrait décider aussi un nouveau forage dans son bloc IV. (cf CN 52).

Vietnam : pont de My Thuan

Le pont sur le Mékong à My Thuan, au Vietnam, dont on parle depuis 20 ans au sein du Comité du Mékong (CN 19 et 28) sera financé comme prévu, à hauteur de 55 millions de A\$, par l'Australie, a confirmé le ministre des Affaires étrangères Alexander Downer. La discus-

ECOLE ROYALE D'ADMINISTRATION

Communiqué

Les candidats qui ont réussi le test d'admission sont informés que le cours commencera au début du mois d'août. Ils doivent se présenter à l'Ecole afin de remplir les formalités d'inscription.

Certains hauts fonctionnaires (Gouverneurs, Vice-Gouverneurs, Directeurs et Directeurs généraux, Membres des cabinets ministériels ...) qui désirent suivre le cours mais n'ont pas pu passer le test de sélection bénéficient d'une dérogation. Ils sont dispensés d'examen mais doivent s'inscrire auprès de l'Ecole.

sion a longtemps porté sur le "tirant d'air" (37m. ou 49 m. ?)

Malaisie : salaires

La hausse des salaires en Malaisie diminue la compétitivité des activités de main d'oeuvre, qui tendent à se délocaliser dans des pays à salaires plus bas, comme l'Indonésie. Particulièrement touchée, l'électronique. Environ 350 sociétés d'électronique sont installées dans le nord de Penang ("Silicon Island"). Récemment l'allemande *Grundig* et l'américaine *Hewlett Packard* ont décidé de fermer leurs usines de Penang qui ne sont plus rentables.



Direction Française
Restaurant - Glacier

379, Quai Sisowath
près du Palais Royal - face au Tomlé Sap

Ouverture début Août de notre terrasse glacier

Grande variété de Glaces maison
conçues par un maître glacier

Carte de Crêpes et de Gaufres

En boisson toute la gamme TROPICO
(Fun Tea pêche ou citron, Rio, Choc-Menthe
et nouveauté Choky chaud)

Nous vous annonçons
également l'ouverture Mi-Août
de notre espace Restaurant - Grill au 1^{er} Etage

A Bientôt

Cambodge Nouveau

le lieu où s'informent
et communiquent
le secteur public
et le secteur privé, les
responsables
Cambodgiens et
étrangers

Cambodge Nouveau
est sur

Internet

URL (adresse) :

[http://www.refer.fr/
CBODG_CT/accueil.htm](http://www.refer.fr/CBODG_CT/accueil.htm)

Sommaire de chaque numéro,
souvent l'éditorial, et des
articles sur l'enseignement.

le journal
des
décideurs
votre
meilleur
investis-
sment
!



Directeur de la publication : Chea Savuth
Rédacteur-en-chef : Alain Gascuel
Enquêtes : Suy Sothy
Mise en page : Jean Cévennes
Cartographie : Paragraphe
Impression : CIC
Centre Informatique du Cambodge

tel (015) 91 19 67

CAMBODGE NOUVEAU

58 rue 302 - BP 836 - Phnom-Penh
est vendu uniquement par abonnement
exemplaire gratuit sur demande