

CAMBODGE NOUVEAU

Politique · Economie · Finances

Transport

DANZAS SeaAir

700 agences dans le Monde

E-Mail : dzkh@bigpond.com.kh

Tel / Fax : 023 216 723

Tel / Fax : 023 362 960

Synergies locales

Gâce au tourisme, les visiteurs du monde entier affluent au Cambodge. Ils viennent, ils visitent, ils repartent : le processus est sans doute encore imparfait, mais il fonctionne et prend rapidement de l'ampleur.

On ne trouve pas cet empressément, cette fluidité, ces progrès rapides du côté du business. Alors qu'on vient en somme facilement, en avion, visiter Angkor à partir du Japon, de l'Europe, des Etats-Unis... les simples échanges terrestres avec le Vietnam sont gênés par la rareté et l'étréitesse des routes, par leur état désastreux, par une réglementation qui empêche d'aller en voiture de Phnom Penh à Ho Chi Minh.

D'ailleurs les liaisons routières Phnom Penh - Bangkok sont plutôt pires, et les liaisons Phnom Penh - Laos restent à inventer. Le réseau routier n'a pas encore retrouvé la situation d'il y a 40 ans...

A coups de dollars et de bulldozers, on est en train de combler ces immenses retards : la route n° 1 vers le Vietnam, la route n° 5 vers la Thaïlande, la route n° 7 vers Kratie, Stung Treng et le Laos sont en chantier.

Mais il ne s'agit pas des infrastructures seulement : ce sont les esprits qui doivent maintenant communiquer mieux, se mettre en harmonie. Avec le Vietnam par exemple, il faut construire une coopération de grande ampleur, dans l'intérêt commun.

On peut bien comprendre les réticences de part et d'autre. Il y a eu un passé sérieusement conflictuel.

Cependant le Vietnam bouge. Il se dégage lentement de son paralysant système communiste. Comme le Cambodge, selon d'autres voies, il se dégage de son passé.

Le moment est venu d'une nécessaire convergence des efforts, de rechercher une possible synergie.

C.n.

Entretien

JOËL VELASQUE

Vice-président de la Société Concessionnaire de l'Aéroport

TRANSPORT AERIEN : Siem Reap rattrape Pochentong - plutôt qu'un nouvel aéroport, agrandir Siem Reap ...

Pochentong : trafic passagers en augmentation de 25 %

Avec 860 614 passagers (entrées + sorties) en 2000, la progression du trafic passagers à Pochentong, par rapport à 1999, a été de 25 %.

Pour janvier, février et mars 2001 ensemble : + 11 %.

Il n'est pas encore possible de faire des prévisions précises pour l'ensemble de 2001, mais nous estimons, dit le directeur commercial Philippe Rose que la progression, pour Pochentong, sera de **10 à 12 % par an au cours des prochaines années.**

Pochentong subit l'effet des vols directs sur Siem Reap, qui ralentissent sa croissance; mais il est en sens inverse "nourri" par Siem Reap, par les visiteurs qui vont à Phnom Penh après Siem Reap.

D'autre part, Pochentong rattrape aussi un peu de croissance grâce aux vols intérieurs. Les vols domestiques ont progressé de 30 % de 1999 à 2000.

le nouveau terminal international sera achevé en juillet 2002

Le nouveau terminal international en cours de construction sera achevé en juillet 2002, pour le Sommet de l'ASEAN. Il pourra recevoir **1,3 million de passagers/an** (arrivées + départs).

On pourra dès que ce sera nécessaire, sans délais, porter cette capacité à 200 000 passagers supplémentaires. L'aéroport international de Pochentong comptera alors 17 000 m² construits, et 20 000 avec le terminal domestique (l'actuel terminal international).

Dans l'intervalle, dès le 15 mai prochain, deux aérobridges seront mis en service. Eux autres suivront.

Siem Reap dépassera Pochentong en 2005

La progression de Siem Reap est cependant nettement plus rapide. Conséquence : de plus en plus, la porte d'entrée et de sortie du Cambodge est Siem Reap. On a enregistré 343 834 arrivées + départs en 2000, soit une croissance de **plus de 70 % en 12 mois**, par rapport à 1999.

C'est d'autre part une croissance très régulière, sans coups saisonniers.

Pour les vols intérieurs concernant Siem Reap, ils ont augmenté de 28 % d'une année sur l'autre (ils comptent environ 1/3 de cambodgiens et 2/3 d'étrangers).

2001 commence très favorablement pour Siem Reap puisqu'on a enregistré + 83 % en janvier et + 51 % en février (par rapport aux mêmes mois de 2000).

On peut donc raisonnablement s'attendre à un chiffre dépassant 450 000 arrivées + départs pour l'ensemble de l'année.

Et si l'évolution se poursuit,

Siem Reap dépassera Pochentong en 2005.

Sans attendre cette échéance, on peut dire que Siem Reap est déjà, actuellement, à saturation : le parking avions, le taxiway, toutes les installations au sol, ...

SCA : Pochentong et Siem Reap

Ce que le contrat d'origine ne pouvait pas prévoir, ce sont les événements de 1997, la crise asiatique et ses conséquences : la chute des investissements y compris au Cambodge, la restriction des capacités bancaires, la diminution drastique du nombre des touristes. Tout cela a provoqué un important décalage par rapport aux prévisions.

La crise asiatique a décalé de 4 à 5 ans la courbe de croissance économique prévue. Considérant la nécessité de favoriser le Tourisme, première source de revenus du pays, et après avoir pris conseil, le gouvernement a pris deux décisions concernant le trafic aérien :

- ouvrir Siem Reap au trafic international;

- une politique d'"open sky", qui signifie que toute compagnie étrangère peut effectuer les liaisons entre l'étranger et le Cambodge, mais aussi assurer les liaisons intérieures (Koh Kong, Siem Reap, Battambang...).

Cependant, selon le contrat d'origine signé entre le gouvernement et la SCA, Pochentong devait rester pour le trafic aérien la porte

(suite page 2)

AEROPORTS et TRANSPORT AERIEN

Entretien Joël Velasque pp. 1 - 2 - 3

Santi Laonikakra p. 4

John p. 4

PHNOM PENH voirie finances p. 9

LETTRÉ de la CCFC

D. Catry : Séoul p. 5 - 6

Permis de conduire p. 6

Formation : l'INM p. 7

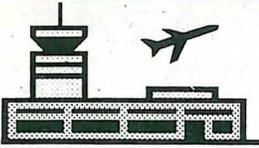
Portrait : B. Porte p. 8

FRANCOPHONIE

P. Bodgson p. 10

Livres L. Picq p. 11

Médias p. 12



Transport aérien



Pochentong peut recevoir les plus gros avions du monde

Pochentong est un aéroport international, répondant aux normes de sécurité et de sûreté internationales.

Il peut recevoir tous les types d'avions, à tous les équipements nécessaires, y compris les gros porteurs comme les 747, les 737, les plus gros Airbus A 300/600 à pleine charge. Pochentong a même reçu, à l'occasion des événements de Timor-est un Antonov 127, le plus gros avion du monde.

Seule limite, en attendant l'allongement de la piste : un 747 chargé de passagers ou de passagers + cargo peut décoller avec une pleine de carburant lui permettant de relier le Japon, l'Australie, Dubaï, ... mais pas au-delà. Jusqu'à présent les compagnies aériennes n'en ont pas la nécessité (il faut l'assurance que ces vols plus longs seraient remplis à au moins 2/3). On espère atteindre prochainement la masse critique qui rendrait rentables des 747, des A 340 reliant directement Phnom Penh à Paris.

Un investissement de 120 millions de dollars

L'investissement total, de 1995 à juillet 2002, atteindra 85 millions de dollars.

Sur ce montant, 14,7 millions sont un don du gouvernement français, sous forme d'équipements.

Avec l'allongement de la piste et le taxiway, l'investissement atteindra 110 - 115 millions de dollars, et avec l'agrandissement du terminal cargo et de bâtiments connexes, il atteindra les 120 millions de dollars prévus par le contrat d'origine.

Le contrat confiant la concession de l'aéroport de Pochentong à SCA, rappelle J. Velasque, a été signé à la suite d'un appel d'offres international, répondant à des paramètres économiques, financiers, techniques, ... comme c'est le cas pour toute concession.



unique du Cambodge jusqu'en 2005.

L'ouverture de Siem Reap au trafic international constituait très clairement une remise en cause de ce contrat et faisait exploser l'équilibre économique de SCA.

"Alors que le retour sur investissements prévu est de 22 % (en France il est de 17/18 %), il est jusqu'à présent de 9 %, souligne J. Velasque. Il rappelle : "Tous les investissements ont été réalisés sur nos fonds propres; les financements bancaires n'ont été consentis qu'avec la garantie personnelle du Groupe. Le Groupe Vinci a augmenté ses engagements personnels dans des proportions uniques : on peut parler d'"exception cambodgienne".

Tout en comprenant les mobiles du gouvernement, SCA n'avait pas d'autre solution que de renégocier avec le gouvernement, pour trouver la solution la moins pénalisante, et recréer une situation de win-win ...

Le gouvernement royal et la SCA ont négocié en cherchant à restaurer l'équilibre économique, avec le sens de l'adaptation et du compromis. La concession, initialement de 20 ans, a été allongée de 5 ans. Cet allongement a deux objets : - compenser les frais de remise en état de l'aéroport après 1997; - et compenser l'impact de la crise asiatique.

Quant à l'accord signé fin avril 2000, il stipule que SCA gèrera Siem Reap pendant la même durée que Pochentong, soit jusqu'en 2020. Il est convenu qu'on renégociera en 2005 (détails du contrat : cn 135).

Cet Addendum à l'accord initial répond à 3 points : - il apporte, très partiellement, une compensation pour le contrat Pochentong; - il respecte l'esprit et la lettre du contrat BAD / GRC; - il traite de l'adaptation de l'aéroport, un problème qui n'est pas simple.

J. Velasque : "Nous avons pris notre risque d'entrepreneur, et nous l'assumons. Si l'environnement économique et politique du Cambodge, si la situation dans la région ne se dégradent pas au-dessous du seuil

minimum qui permet l'activité, nous pensons gagner notre pari".

plutôt agrandir Siem Reap ...

Ouvrir Siem Reap au trafic international ne peut se faire que si l'aéroport répond à toute une série de conditions : sécurité, sûreté, service d'immigration, système douanier, séparation des flux domestique et international, espaces pour les passagers, parking avions, ... Siem Reap se trouve en cours de rénovation grâce à un prêt de la Banque asiatique : balisage, éclairage de la piste, production d'électricité, équipements, bâtiments passant de 1000 m² à 2000 m².

Mais il ne s'agit encore que d'agrandir le terminal domestique : les travaux en cours lui permettront d'accueillir 350 000 passagers. C'est un chiffre, nous disait déjà Ph. Rose il y a un an (cn 135) qui sera sans doute dépassé dès cette année.

Faire de Siem Reap un terminal international capable d'accueillir 900 000 à 1 million de passagers en 2005 est une autre affaire. Et il faut aussi trouver des ressources humaines pour le faire tourner à sa nouvelle échelle.

... que construire un nouvel aéroport

Construire un autre aéroport pour Siem Reap, il en est question depuis longtemps, rappelle J. Velasque. L'ar-

gument est que le présent aéroport est trop près des temples. Un autre emplacement a déjà été préconisé (Phnom Dai, à 30 km à l'est de Siem Reap, au nord de la RN6, cn 138).

Cependant, si l'on chiffre l'opération, si l'on compare les coûts et les services rendus, ce n'est peut-être pas la meilleure solution.

Il fait observer que l'étude d'un nouvel aéroport, à elle seule, coûterait 20 à 25 millions de dollars. Que les infrastructures, en y comprenant l'achat des terrains avec les expropriations, l'eau, l'électricité, les accès, les pistes, le terminal, ne coûteraient pas moins de 200 à 300 millions de dollars. Et qu'entre la décision de construire et la réalisation, il faut compter de 10 à 15 ans.

Un tel investissement est-il justifié ? La question se pose d'autant plus que, disent les experts, au-delà d'un million ou 1,5 million de visiteurs par an, la préservation des temples poserait problème. Si les temples sont "saturés" à ce niveau, pourquoi construire un aéroport d'une capacité plus grande ? Et investir 300 millions de dollars pour accueillir 1 million de visiteurs, est-ce économiquement raisonnable ?

Pour que la décision soit prise avec toutes les données techniques, on a demandé à la société Louis Berger International, consultant américain associé à Aéroport de Paris, un "master plan". Il est en préparation.

"Construire un nouvel aéroport ailleurs est certainement souhaitable pour Siem Reap. La décision en est officiellement prise, et nous en prenons acte", souligne J. Vé-

La SCA

La Société concessionnaire de l'Aéroport (SCA) est une société de droit cambodgien, au capital venant à 30 % du Groupe malaisien Muhibbah Masteron et à 70 % du Groupe Vinci (dans lequel a été fusionné Dumez-GTM) le premier groupe du monde pour le Bâtiment Travaux Publics, et le premier au monde pour les concessions d'infrastructures en BOT : autoroutes, tunnels, ponts, stades, barrages, ports, et aéroports (Vinci gère environ

40 aéroports dans le monde, notamment au Mexique, en Europe, en Afrique, en Amérique du sud, à Pékin ... en partenariat avec Aéroport de Paris.

A Pochentong SCA est l'investisseur, l'opérateur est la CAMS, Cambodian Airport Management Service : ensemble plus de 750 personnes. Plus de 98 % des personnels sont cambodgiens. A Siem Reap, le gestionnaire est SCA, l'opérateur est Aéroport de Paris (ADP).



Transport aérien



lasque. "Mais il faut tenir compte aussi d'autres priorités".

Il est certainement plus urgent et économiquement plus justifié d'adapter l'aéroport existant, qui est déjà arrivé à saturation, et de le rendre opérationnel pour les 10 ans qui viennent que de dépenser les moyens dont on dispose à un projet lointain. C'est maintenant qu'il faut développer le tourisme au Cambodge.

Et puis, n'y a-t-il pas mieux à faire au Cambodge, et plus urgent, avec les moyens dont dispose la BAD ? Apporter de l'eau, de l'électricité aux villages, construire des écoles, des hôpitaux, des égouts dans les villes, assurer la police... c'est cela la lutte contre la pauvreté, et cela s'inscrit me semble-t-il dans la politique de la BAD.

Mais la Banque Asiatique en reste à la conception d'un

aéroport domestique. Sur son prêt de 15 millions de dollars, il en reste 3 inutilisés. Il n'y a pas de dialogue avec nous.

"J'affirme pour ma part, dit J. Velasque, que si l'on veut le bien du Cambodge le développement du tourisme doit être la priorité absolue; et pour cela il faut un aéroport et des avions".

35 à 45 millions de dollars

La question se pose donc : que fait-on, maintenant, avec l'existant ?

Il va falloir investir à Siem Reap, qui est d'ores et déjà saturé, 35 à 45 millions de dollars en 5 ans. Car notre groupe, qui gère Siem Reap à travers Aéroport de Paris, (ADP) ne fera pas prendre de risques en matière de sûreté et de sécurité, ni au gouvernement, ni aux compagnies aériennes, ni aux touristes.

Une solution juridique visant à compenser l'ouverture en 1998 de Siem Reap aux vols internationaux, dont on peut chiffrer l'impact à environ 40 millions de dollars, ne peut pas consister à demander à

SCA des engagements supplémentaires. "Je suis attristé, dit Joël Velasque, d'entendre à ce sujet des lanceurs d'anathèmes, des conseillers qui ne sont pas des payeurs. Ils rendent plus difficile pour le gouvernement comme pour la SCA la recherche d'une solution. Mon groupe a cependant officiellement déclaré qu'il était prêt à augmenter ses engagements et à négocier en présence de la BAD.

"Un accord de compensation a été signé, valable jusqu'en 2005.

Mais il reste un vrai problème : le financement de l'adaptation de Siem Reap.

"Je rappelle qu'un gouvernement est maître de ses décisions, et qu'un groupe privé ne doit pas faire autre chose que respecter la décision du gouvernement, en cherchant à préserver ses intérêts économiques - car nous avons des comptes à rendre à nos actionnaires. Notre groupe est tout à fait ouvert à rechercher des solutions équitables, à la fois pour le Cambodge, pour le gouvernement cambodgien, et pour un investisseur privé".

Il appartient maintenant au gouvernement de décider.

Le Cambodge doit avoir la maîtrise des coûts

Il faut davantage, estime J. Velasque : il faut que le gouvernement ait la complète maîtrise des instruments, des éléments qui permettent d'influer sur les politiques tarifaires et sur les coûts du transport vers, et à partir du Cambodge.

"Bien sûr on peut s'en remettre aux compagnies aériennes internationales. Mais le gouvernement sera d'autant plus fort qu'il aura ses propres instruments : une ou plusieurs compagnies aériennes nationales, et pour les aéroports nous souhaitons un partenariat avec une ou des compagnies cambodgiennes, publiques ou privées".

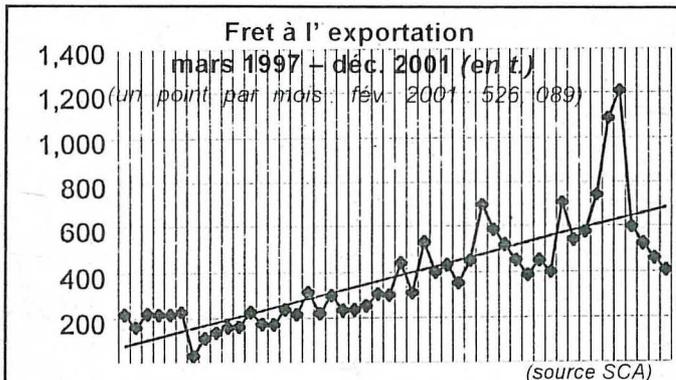
"Pour travailler au Cambodge, il faut des convictions. C'est un pays très dur, que 30 ans de guerre ont complètement détruit, dit Joël Velasque : infrastructures, institutions, administration, système économique, banques, ... Pour nous entrepreneurs, ce n'est pas un pays "lambda", il faut tenir compte de ces réalités, être flexibles dans tous les secteurs. Quand nous, Lyonnaise des Eaux sommes venus en 1994, répondant à un appel d'offres international, seuls de grands groupes étaient en mesure de mener des actions à long terme. Les PME n'avaient pas les forces, économiques, financières, humaines... Nous sommes venus pour des raisons stratégiques, mais aussi à cause des liens historiques particuliers entre la France et le Cambodge, auxquels s'ajoutent des liens affectifs".

Quelles nuisances ?

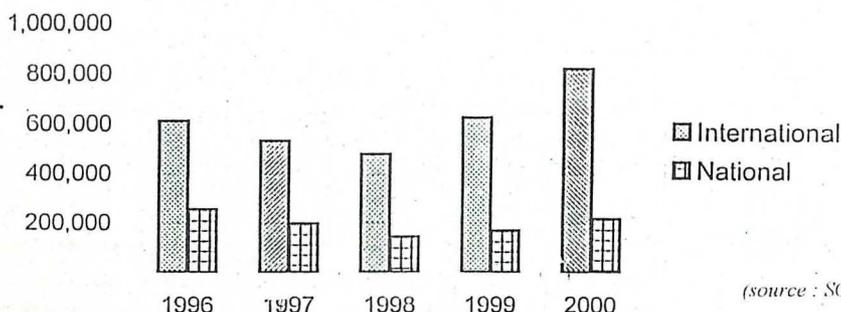
Le reproche que l'on fait à l'actuel aéroport de Siem Reap est d'être situé trop près des temples. La SCA, pour éclairer cet aspect central du débat, a décidé de faire réaliser à ses frais, par un cabinet indépendant, Louis Berger, consultant international américain une étude d'impact général sur l'environnement. Les résultats seront connus en juin prochain. "Nous les ferons connaître au gouvernement et à toutes les autorités concernées".

Vols intérieurs 2000

Siem Reap	161 000
Battambang	27 306
Stung Treng	5 087
Rattanakiri	12 522
Koh Kong	2 415
Mondolkiri	964
total	210 006 +22%



Passagers Pochentong + Siem Reap



Pochentong et Siem Reap

On voit, pour les deux aéroports ensemble, la forte croissance, depuis le creux de 1998, du trafic passagers international, et dans une moindre mesure, du trafic intérieur.

Pour Pochentong, les progrès sont nets, mais pourtant moins rapides que ceux de Siem Reap où les arrivées en provenance de villes étrangères vont bientôt dépasser les arrivées "domestiques"; et où le trafic total dépassera dans quelques années celui de Pochentong (p. 4).



Transport aérien



Bangkok Airways

Santi Laonikakra

Dir. pour le Cambodge

Notre compagnie a été, en 1991, la première à desservir le Cambodge à partir de la Thaïlande. Aujourd'hui, nous assurons deux vols par jour entre Bangkok et Phnom Penh, et 5 vols par jour, au moins, entre Bangkok et Siem Reap. Notre flotte compte 9 ATR 72, et 2 B717-200 de 125 sièges (nous sommes les premiers à utiliser ce tout dernier modèle).

Nous employons 60 personnes, en très grande majorité des Cambodgiens, que nous formons, soit au Cambodge soit en Thaïlande. A terme, les quelques managers et contrôleurs Thaïlandais sont destinés à être remplacés par des Cambodgiens. Le recrutement ne nous pose pas de problème : Thaïlandais et cambodgiens, nous avons la même culture. La progression de notre activité est maintenant très satisfaisante. Les visiteurs, qu'il s'agisse de touristes ou de businessmen, estiment que le climat au Cambodge est bon : ils se sentent en sécurité.

La croissance ne vient pas seulement des liaisons Bangkok - Siem Reap et Bangkok - Phnom Penh. Nous avons maintenant 4 vols par semaine de Koh Samui (ou notre compagnie a son propre aéroport) à Pattaya et Phnom Penh; 3 vols par semaine entre Suchothai et Siem Reap; 3 vols par semaine entre Siem Reap et Phuket. Ainsi, nous permettons aux touristes d'aller facilement de l'un à l'autre des centres touristiques de cette région.

Une liaison entre Pattaya et Siem Reap est en projet.

La concurrence ne nous effraie pas. Elle ne s'exerce pas sur les tarifs, mais sur la qualité des services, ponctualité, repas à bord, correspondances ...

Pour le reproche que l'on fait parfois aux compagnies aériennes étrangères de tirer profit du Cambodge, il n'est pas justifié : nous amenons beaucoup de visiteurs au Cambodge, qui dépensent de l'argent au Cambodge : ils visitent Angkor, ils vont à l'hôtel, au restaurant, ils rémunèrent des guides ... En réalité, les

agents de voyage, les compagnies aériennes, les hôteliers : nous formons une chaîne, nous sommes indispensables les uns aux autres, et nous devons travailler ensemble le mieux possible.

Pour **Siem Reap Airways**, que nous hébergeons, et dont nous sommes l'agent commercial, c'est une compagnie de droit cambodgien, bien distincte de **Bangkok Airways**. Nous avons assuré la formation de ses premiers équipages sur ATR, et elle va bientôt, cette année, prendre son autonomie, avec ses propres bureaux. Elle assure des liaisons entre Phnom Penh et Siem Reap, et entre Phnom Penh et Ho Chi Minhville.

President Airlines

John, administration officer

President Airlines a été créée fin 1997. C'est une compagnie de droit cambodgien, dont le propriétaire est le groupe indonésien **Holiday Group**, qui a en Indonésie des hôtels, night clubs, lieux de distraction, aussi des activités dans les mines et le commerce. Nous sommes environ 40 personnes, dont le directeur Singapourien, un Indonésien (moi-même), tous les autres sont Cambodgiens.

Nous assurons des liaisons intérieures, Siem Reap, Battambang, Banlung (Rattanakiri) avec deux appareils : un Fokker 28 (63 places) et un Antonov 24 (48 places). Nous faisons aussi du charter, pour des passagers ou pour du fret, par exemple sur Bangkok.

Le climat général maintenant est bon. Nous sommes en progrès, d'une année sur l'autre, de 10 à 20 %. Mais le marché local est très restreint, et il y a beaucoup de concurrence !

(suite de cette enquête dans le numéro 154)

Personne ne gagne ...

"Aucune compagnie aérienne ne gagne de l'argent au Cambodge, nous dit un transporteur. Le carburant y est nettement plus cher qu'ailleurs (42/43 cents le litre de jet A1, au lieu de 26/27) et les salaires en sont pas inférieurs. En face de cela, le marché est très limité, et il y a trop de compétiteurs. A mon avis, certaines compagnies seront obligées de cesser leur activité, ou encore d'accepter des fusions, mais ce ne sera pas simple !"

Arrivées à Pochentong par aéroports d'origine en 2000

Bangkok	132 452	- 14 %
Hochiminh	57 715	+ 0,6 %
Singapour	39 589	+ 13 %
Hong Kong	35 849	+ 5 %
Kuala Lumpur	33 100	+ 19 %
Vientiane	3 451	- 1 %
Ghang Zhou	16 140	+ 12 %
Shanghai	2 678	
Utapao	2 071	
Taipei	5 114	
Siem Reap (Bangkok-Hochiminh-Singapour)	87 135	
autres	995	

Arrivées + départs et % d'occupation, 2000

Royal Air Cambodge		tx d'occ.
Bangkok	51 941	26 %
Siem Reap	11 603	12 %
Hong Kong	23 112	51 %
Singapour	14 432	26 %
Kuala Lumpur	20 066	46 %
Ho Chi Minh	16 616	24 %
Guangzhou	14 724	47 %
Shanghai	1 096	13 %

Bangkok Airways

Bangkok-PP	51 342
Bgk-Siem Reap	132 830
Utapao-PP	4 123

Thai Airways

Bangkok-PP	80 723	74 %
------------	--------	------

Malaysia Air

Kuala L.-PP	48 110	66 %
-------------	--------	------

Silk Air

Sing-PP	66 934	63 %
---------	--------	------

Vietnam Airlines

Hochiminh-PP	91 441
Hochim-Siem R.	30 391

Dragon Air

Hong Kong-PP	44 856	63 %
--------------	--------	------

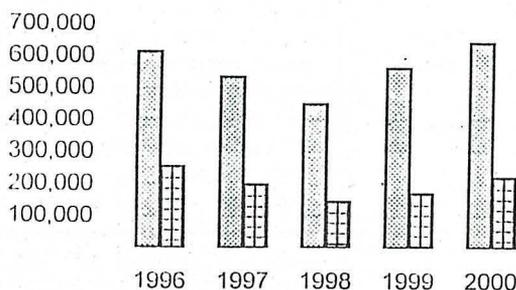
Les Compagnies locales (de droit cambodgien) comptent aussi **President Airlines** et **Phnom Penh Airways** (bientôt **Siem Reap Airways**).

Les compagnies internationales comptent aussi : **Lao Aviation**, **China Southern Airlines**, **Shanghai Airways**, **Siamland Airways**, **Mandarin Airways**.

(d'après Secrétariat à l'Aviation Civile)

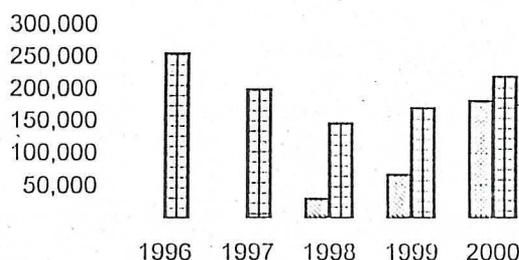
Passagers Pochentong

(arrivées + départs)



Passagers Siem Reap

(arrivées + départs)



(source : SCA)

La Lettre de la Chambre de Commerce Franco-Cambodgienne

Chambre de Commerce



Franco-Cambodgienne

Membre de l'UCCIFE

(Union des Chambres de Commerce et d'Industrie Françaises à l'Étranger)

Bilan et Compte-Rendu de la dernière Réunion de Zone Asie de l'UCCIFE à Séoul, les 5 et 6 avril 2001



Le Président de la CCFC, Dominique Catry, s'est rendu récemment à Séoul pour représenter le Cambodge lors de cette réunion.

Il en revient un peu plus réaliste.

Ses explications pour CN et la Lettre de la CCFC.

A cela s'ajoute une multitude de petites activités, telles que des petites études de notoriété sur les sociétés locales.

"Cela m'a ouvert les yeux"

Dominique Catry explique que "les grandes Chambres fonctionnent bien, couvrent bien leur coût d'exploitation et remplissent bien leur rôle. Les autres ont plutôt des difficultés à boucler leur budget. Mais cela dépend aussi beaucoup du dynamisme des dirigeants des Chambres. Celles qui sont pleines d'idées et d'initiatives, comme le Vietnam, arrivent à dégager des ressources et à bien se développer".

Mais de nombreuses choses restent à améliorer: certains Conseils Régionaux français, des CCI de France ouvrent des bureaux à l'étranger, n'utilisant pas les facilités offertes par les Chambres locales; les PEE (Poste d'Expansion Economique, dépendant des Ambassades) offrent souvent des services similaires à ceux offerts par les Chambres, ce qui nécessite la conclusion de conventions pour bien définir les missions de chacun. Aujourd'hui, "certaines choses ne fonctionnent pas bien. Il faut un débat fédérateur entre l'UCCIFE et l'ACFCI (cf supra) pour améliorer la collaboration entre toutes les Chambres de Commerce., rechercher une plus grande efficacité" (suite page suivante)

Il EST DES réunions qui sont riches d'enseignement. La dernière de l'UCCIFE, Zone Asie, en fait partie. Celle-ci regroupait 12 des 20 Chambres de Commerce et d'Industrie Françaises en Asie: la Corée, l'Australie, la Chine, Hong-Kong, l'Indonésie, le Japon, la Malaisie, les Philippines, Taiwan, la Thaïlande, le Vietnam et bien évidemment le Cambodge. Toutes étaient représentées soit par leur Directeur, soit par leur Président ou leur Vice-Président. En outre, assistaient à cette réunion, le Président de l'UCCIFE accompagné de son Directeur et d'un responsable de la Communication et des Relations Publiques, et un dirigeant de l'Association des Chambres Françaises de Commerce et d'Industrie (l'ACFCI).

Disparité entre les Chambres

Pour Dominique Catry, cette réunion était l'occasion "de voir quelles étaient les différentes activités des diverses Chambres et quelles étaient les orientations données au niveau de l'UCCIFE". Mais une première difficulté de comparaison entre les différentes Chambres (de Commerce) vient du fait qu'il existe une grande disparité entre celles-ci. Ainsi, les Chambres d'Australie, de Chine, de Hong-Kong et du Japon ont plus de 400 membres. La ma-

iorité des Chambres ont entre 100 et 200 membres: la Corée, l'Indonésie, la Thaïlande, les Philippines, le Vietnam... Mais quelques Chambres de Commerce ont moins de 100 membres: c'est le cas du Cambodge, de la Birmanie, de la Malaisie et de Taiwan.

Activités déficitaires

Les grandes familles d'activités des Chambres de Commerce sont: -les services aux entreprises: études de marché, recherche de partenaires, organisation de missions par exemple. D'une manière générale, ces activités sont déficitaires, car les Chambres de Commerce mettent en place des moyens qui ne sont pas couverts par les prestations facturées.

-activités de publication: newsletters, annuaire et revue façon magazine. Ces activités, notamment les 2 premières, sont bénéficiaires, car largement couvertes par la publicité. -"cellule-emplois": activité de placements et de recherche d'emploi pour les Français. Cette activité est relativement bénéficiaire, car subventionnée par le Ministère français des Affaires Etrangères.

-la représentation de Promo-Salons pour les expositions en France: activité peu bénéficiaire.

Attention!

La CCFC a changé d'adresse email. Voici sa nouvelle adresse électronique: ccfc@bigpond.com.kh

Chambre de Commerce



Franco-Cambodgienne

avec les moyens actuels" (à titre de comparaison, l'ACFCI donne 6 millions de Francs à l'UCCIFE par an, contre 15 millions de Francs donné par l'équivalent allemand de l'ACFCI aux Chambres de Commerce allemandes). "Cette réunion a eu le mérite de m'ouvrir les yeux sur ce type de problèmes".

Un autre problème touche au statut des Directeurs des CCI à l'étranger. C'est un statut local, sans possibilité d'évoluer, d'aller d'une Chambre à l'autre. Cela crée un malaise parmi

les Chambres, qui ont de gros problèmes pour gérer leur staff. En outre, si elles arrivent à recruter quelqu'un de compétent, il sera rapidement débauché par le privé, les Chambres manquant de moyens financiers pour conserver ces bons éléments: "C'est très dommageable pour la continuité".

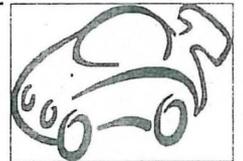
"Recadrer les objectifs"

Dominique Catry conclut l'entretien en faisant le lien avec la CCFC et en revenant sur le manque d'impli-

cation des membres. Selon lui, 40% des membres seulement s'intéressent à ce qui se passe dans la CCFC: "on s'est peut-être donné des objectifs qui ne correspondaient pas aux souhaits de la majorité dans le fond. Nous transformer en Chambre de Commerce était bien en théorie et renforçait notre poids et notre représentativité. Pratiquement, ça n'a peut-être rien apporté à nos membres. C'est un peu sévère comme jugement, mais il faudra sans doute recadrer notre activité". ■

INFOS PRATIQUES:

Obtenir à Phnom Penh son PERMIS de CONDUIRE



LA PROCEDURE requiert de se munir d'un passeport, de 3 photos d'identité récentes et ... de quelques dollars. Les épreuves ont lieu le vendredi uniquement, l'écrit se déroulant le matin entre 8h et 9h, et la pratique a lieu l'après-midi entre 14h et 15h. Voilà pour la théorie.

Pourquoi passer son permis de conduire à Phnom Penh, alors que la plupart d'entre nous possèdent le permis français et donc international? Tout le monde s'est déjà fait arrêter au moins une fois par les autorités locales, qui demandent systématiquement le permis de conduire, qui

logiquement est obligatoire. Mais la mauvaise surprise est que le permis européen n'est pas reconnu ici, même si la loi n'oblige pas à passer l'équivalent cambodgien.

Comment donc obtenir son permis cambodgien, pour ne plus être tracassé sur la route? Il faut tout d'abord se présenter au Ministère des Transports muni des pièces évoquées plus haut. Puis, le vendredi arrive le test. La première étape consiste en un QCM en anglais sur 4 pages, avec des dessins explicatifs plus ou moins clairs. Ces dessins reflètent à peu près la réalité de la conduite au Cam-

bodge et ce test fait appel au bon sens, n'existant pas de véritable Code de la Route au Cambodge (pour le bonheur de tous les policiers d'ailleurs). En théorie, on revient passer la pratique l'après-midi, mais notre candidat a passé la conduite dans la foulée de l'écrit.

Un conseil: venez avec votre véhicule personnel (que vous conduisez donc sans permis). Le test s'est fait sur circuit fermé. Les formalités lui ont coûté 60 \$ pour une demi-journée (contre 25 \$ pour un Cambodgien).

Question subsidiaire: à combien est

Comparer vos abonnements de mobiles, dans le prochain numéro de Cambodge Nouveau, avec la Lettre de la CCFC

limitée la vitesse à Phnom Penh?

40, 60 ou 80 km/h?

	COMIN KHMERE	Design · Supply · Installation · Maintenance		
Air-Conditioning				
Refrigeration	air conditioning	refrigeration	generator	electrical
Generating Sets				
Electrical (HV to LV)	power & water meter	measurement automation	valves	water, wastewater treatment
Water Supply				
N°48 Street 214 · Tel: 023 426 056, 212 514, 217 003 · Fax: 023 426 622 · E-Mail: ckadmin@comin.com.kh				

Chambre de Commerce



Franco-Cambodienne

L'Institut National de Management



Troisième volet de notre enquête sur la Formation et les organismes de formation au Cambodge.

Aujourd'hui: l'Institut National de Management.

Un entretien avec Iv Thong, Recteur de l'INM.

L'INSTITUT NATIONAL DE MANAGEMENT (INM ou NIM en anglais) a été créé en 1983. A cette époque, il s'appelait alors l'Institut des Sciences Economiques. Puis en 1993, il devint Faculté de Commerce; ce n'est qu'en 1998 qu'il prit son nom définitif, à savoir l'INM. Cela correspond à son statut d'Institut d'Etat et à son mandat qui le charge de former les futures dirigeants et gestionnaires du Cambodge, ceci dans différents secteurs. En effet, l'INM impose à ses étudiants de se spécialiser dès la première année; ils ont alors à choisir entre 5 "Facultés": Faculté de Tourisme, de Gestion, de Marketing et de Finances/Comptabilité, de Développement Social, et enfin de Droit Commercial.

Des promotions multipliées par 10?

La scolarité dure 4 ans. La sélection se fait sur dossiers et sur concours: on exige juste des candidats d'être bachelier et de posséder une expérience professionnelle. L'INM compte cette année plus de 9000 élèves, mais la répartition de ceux-ci est intéressante: près de 4400 d'entre eux sont en 1ère année, 3600 en 2ème année, et l'Institut ne compte respectivement que 700 et 400 élèves en 3ème et 4ème année. Cela correspond à la volonté de l'établissement de se développer rapidement, du moins en taille de promotion: l'an dernier, l'INM n'avait diplômé que 200 étudiants. Cette année, on en attend à peu près le double. D'ici 3/4 ans, Mr Iv Thong envisage des promotions de l'ordre de 2000 étudiants. Il pense que ceci garantira à l'Institut sa survie, à l'heure où les différents établissements supérieurs du Cambodge se disputent les meilleurs éléments, que ce soient les étudiants ou les professeurs. Mais il ne va pas plus loin dans sa réflexion quant au nécessaire maintien d'une certaine sélectivité. Pour information, l'établissement accueille une majorité de garçons (moins de 30% de filles).

Des bourses pour les meilleurs

Actuellement, 40 à 50% des candidats intègrent l'établissement. La majeure partie des étudiants sont de Phnom Penh: seulement 15% environ viennent de province (Kompong Cham et Kompong Thom notamment). De même, l'origine sociale des étudiants est assez significative: la plupart viennent de milieux aisés, une minorité des classes moyennes et quelques uns seulement de ce que l'on appellerait en France des milieux défavorisés.

Pourtant, un système de bourses existe pour pallier au coût de la scolarité: plus de 1200 étudiants sont ainsi boursiers et ne payent que 20 000 Riels par an (avec il est vrai le coût des activités sportives à prendre en charge), contre \$ 200 par semestre pour les non-boursiers. Le problème vient du fait que peu de jeunes issus de milieux dits défavorisés ont l'opportunité réelle de poursuivre leurs études jusqu'au Baccalauréat, et donc a fortiori d'atteindre les études supérieures. De plus, les bourses ne sont pas toutes attribuées aux plus pauvres, une partie est réservée aux meilleurs, ce qui favorise l'émulation au sein de l'Institut et permet d'encourager (et aussi de garder!) les meilleurs étudiants.

L'Institut emploie 60 professeurs à temps plein (tous cambodgiens) et à peu près autant à temps partiel (dont 25 étrangers). Garder les bons professeurs est aussi une gageure. Pourtant, le Recteur est bien clair sur ce point: *"Il faut maintenir la qualité. Nous avons rendu les études payantes pour pouvoir payer les professeurs"*. En effet, les professeurs de l'Institut ont une partie de leur salaire qui est payée par l'Etat, mais sans le complément versé par l'INM, ils seraient déjà passés dans le privé: la moitié des ressources liées aux frais de scolarité des élèves revient aux professeurs (certains sont payés jusqu'à \$25 par heure).

85% des diplômés ont un emploi

Iv Thong définirait ainsi la mission de son établissement: former des jeunes pour qu'ils aient des connaissances dans des domaines variés (gestion, comptabilité, commerce...) pour satisfaire au marché du travail et surtout du marché local. Le programme de l'école s'adapte ainsi aux besoins des entreprises: *"l'année dernière, il y a eu une forte demande pour les comptables, cette année c'est beaucoup de spécialistes du marketing"*, explique Mr Thong. Il cite un autre exemple: l'adoption récente par l'école du système de comptabilité internationale (au lieu de l'administratif).

Un semestre sur les 4 ans est consacré aux stages. A la fin de ces 4 années, il y a un examen, le Bachelor Degree, ensuite les étudiants ont la possibilité de poursuivre par un Master ou par un MBA en Malaisie. Ainsi, cette année, 35 personnes suivent le programme du MBA, dont 20 professeurs (2ème promotion).

80 à 90% des diplômés ont trouvé un emploi après 2 à 3 ans, dont 50% avant même d'avoir leur diplôme pour un salaire moyen de \$200. Mais il faut noter que 20% des étudiants n'ont pas leur diplôme. Les secteurs dans lesquels se retrouvent les jeunes diplômés de l'INM sont assez variés: banques privés, import/export, compagnies de téléphone, grandes firmes d'audit, hôtellerie, industrie et... professeurs à l'INM. On peut noter que la grande majorité ne va pas dans la fonction publique.

Mais la principale faiblesse de cet enseignement réside sûrement dans l'absence d'échanges avec l'étranger. C'était le cas avant, mais aujourd'hui les échanges sont uniquement technologiques (coopération avec des établissements étrangers). En outre, même si l'anglais est bien présent dans l'enseignement, ce n'est pas le cas du français: les étudiants désireux d'apprendre le français doivent passer par le Centre Culturel. Le recteur lui-même reconnaît qu'il reste des choses à améliorer: *"il faut rehausser le niveau de l'enseignement, comparer nos standards avec les pays voisins et insister sur les langues étrangères"*. ■

Renseignements: INM, 023 428 120

Chambre de Commerce



Franco-Cambodgienne

Portrait Un cadeau pour le Musée National



Bertrand Porte, 39 ans. Passionné par la création et installé à son compte comme restaurateur, il est depuis 1996 responsable de l'atelier de restauration de sculpture du Musée National, à Phnom Penh.

TEMOIN d'un passé culturel riche, le Musée national de Phnom Penh est le symbole de la reconstruction du Cambodge. Quand Bertrand Porte est arrivé au Cambodge début 96, il avait pour lourde tâche de constituer l'atelier de restauration d'un musée consacré presque exclusivement à la sculpture. Initialement prévue pour un an, sa mission s'est finalement prolongée et il finit dans quelques semaines sa cinquième année, preuve s'il en fallait qu'il a su se rendre indispensable.

Un parcours riche d'expériences.

Après l'obtention de son diplôme supérieur en conservation restauration des œuvres sculptées, effectué à l'Ecole Supérieure des Beaux-Arts de Tours en 1989 (après 5 ans de formation), il s'est installé à son compte comme restaurateur indépendant de 1990 à 1995. Ces 5 années lui donnèrent l'opportunité d'intervenir dans plusieurs régions de France auprès de nombreuses institutions locales: *"Ces chantiers me permirent de collaborer avec d'autres restaurateurs, de travailler sur des matériaux divers tels que le bois, la pierre et la terre cuite pour répondre à des exigences variées, monumentales ou muséales"*. Autant dire que cette solide expérience lui a

permis de faire face aux multiples tâches qui lui furent imparties au Musée National de Phnom Penh, à savoir: la mise en place de l'atelier, former des restaurateurs-conservateurs khmers, mise en valeur et restauration-conservation sur les collections du musée, et beaucoup d'autres interventions.

Le hasard fait bien les choses. Au début de l'année 1996, Bertrand Porte travaille à Notre-Dame à Paris et il sait depuis quelques temps déjà qu'un poste va être créé à Phnom Penh pour préparer les œuvres qui feront le tour du monde lors de l'exposition internationale "Angkor et dix ans d'art Khmer". Un

Des compétences multiples.

La formation de restaurateur, très sélective, n'avait pas il y a encore 20 ans d'aspect scientifique en France. Aujourd'hui, un diplôme est obligatoire et la formation dispensée exige des compétences variées: de solides bases scientifiques, une bonne culture générale, des connaissances approfondies en histoire de l'art et un don pour les travaux manuels lié à une nécessaire sensibilité artistique.

soir, ayant oublié ses outils, il retourne sur son lieu de travail où il y rencontre un collègue attardé qui lui affirme qu'il a le profil recherché pour le poste de Phnom Penh. Le soir même, Bertrand Porte se décide enfin à postuler et 3 jours plus tard il est prévenu par le Ministère de la Culture qu'il a obtenu le poste. Moins d'un mois après, il fait ses premiers pas au Cambodge, s'étant renseigné "un peu" sur l'art khmer: *"j'ai vu quelques pièces avant de partir, je me suis renseigné auprès de restaurateurs ayant travaillé au Cambodge dans les années 60"*.

A son arrivée, il trouve des œuvres en très mauvais état: "crasse, peinture...". Depuis

cette période, les prérogatives de Bertrand Porte se sont considérablement élargies. Il a redécouvert des œuvres oubliées du musée, il fait du travail thématique pour ce dernier qui ne peut plus à présent se passer de l'atelier. Aujourd'hui, il a cinq restaurateurs khmers dans son équipe, ainsi qu'occasionnellement quelques stagiaires ayant besoin de ses connaissances stylistiques.

Un avenir à définir. Les restaurateurs cambodgiens ont fait leurs preuves et notre restaurateur va bientôt prendre congé du musée, bien que tombé amoureux de celui-ci, consacré en grande partie à la statuaire. Son désir de retravailler en France est grand, mais il n'oublie pas pour autant le Cambodge, où il sera amené à revenir au cours des prochains mois pour des missions ponctuelles. Cependant son avenir reste en pointillé; il ne souhaite pas d'atelier, ni se remettre à son compte, trouvant le travail en équipe passionnant. Il trouvera peut-être sa voie dans l'organisation d'expositions ou dans une formation complémentaire. En tout état de cause, il ressent le besoin de prendre du recul: prendre le temps de voyager, de découvrir le monde par exemple. Premier projet: découvrir l'Asie du Sud-Est et notamment un petit pays paraît-il très joli, qui s'appellerait le Cambodge... Mais ça, c'est une autre histoire.

Mr Bertrand Porte vient d'être élevé par le Roi Norodom Sihanouk à la dignité de l'Ordre Royal du Cambodge.

Un Trivial Pursuit à la Cambodgienne

KROUSAR THMEY, ONG créée en 1991, a notamment pour objectif de réinsérer les "enfants des rues" dans un environnement culturel et affectif approprié.

Un jeu avant tout éducatif

Aujourd'hui, Krousar Thmey ("Nouvelle Famille") lance un jeu éducatif avec comme idée de fond de "promouvoir la culture générale autant chez les enfants que chez les adultes". Basé sur le principe du *Trivial Pursuit*, le jeu comporte 2000 questions qui tournent autour de différents thèmes se rattachant au Cambodge: culture (littérature, musique, danse par exemple), histoire, géographie ou encore contexte cambodgien au sens large. Les questions peuvent aussi se rapporter à la géographie et à l'histoire in-

ternationale. Mais certaines questions soulèvent des problèmes beaucoup plus concrets, notamment sur des sujets tels que l'hygiène, la santé ou les droits des enfants.

"Une richesse... culturelle"

Le jeu est actuellement vendu à des ONG, à des privés et il est distribué par le biais d'institutions publiques. Il est aussi offert gracieusement aux écoles (notamment de province) trop pauvre pour pouvoir l'acheter et qui en font la demande.

Le jeu coûte 10\$, soit le coût de fabrication; en effet pour Krousar Thmey, "la richesse qui se dégage du jeu n'est pas financière, mais culturelle".

Pour plus de renseignements, contacter Krousar Thmey à: **La Casa 4, rue 257 ou au : 023 366 184.**

Le grès.

Roche sablonneuse, sédimentaire cimentée par un liant. Il y a au Cambodge de nombreux massifs gréseux de qualité très diverses.

L'aspect de la pierre est souvent ocre, alors que le cœur est gris/vert. On trouve une grande diversité dans la patine (l'aspect de surface) du grès. Ceux qui sont les plus durs, les plus denses et les plus fins sont utilisés pour les statues plutôt que pour les temples. Ainsi, le grès de Bantheay Srei est du vrai grès d'un point de vue minéralogique. En outre il se conserve très bien et ses grains sont particulièrement fins. C'est en quelque sorte la "Rolls" du grès.

Pages réalisées par Mathieu Lélou.

Phnom Penh

Voirie et Finances

Comment tous ces travaux de voirie sont-ils financés ?

Pour la réfection des rues, plusieurs systèmes de financement coexistent, explique la Municipalité.

Il faut rappeler que les rues en latérite non seulement font beaucoup de poussière, et nuisent à l'environnement et à l'hygiène, mais aussi qu'elles sont très nuisibles aux conduites souterraines : l'eau de pluie les traverse et les égoûts sont cassés et envahis par le sable. Il est ensuite très difficile de les réparer et de les nettoyer.

1. Les riverains paient

Il y a d'abord le cas où ce sont les riverains d'une rue qui paient sa réfection. C'est le cas notamment dans les quartiers de Chamcar Mon, de Russei Keo, de Tuol Kork. Les gens qui habitent sur une rue en latérite souhaitent qu'elle soit asphaltée pour éviter la poussière. Cela donne aussi plus de valeur à la maison.

C'est le chef de quartier qui répartit les frais entre les maisons, au prorata de la longueur de la façade de la maison sur la rue. Par exemple, quelqu'un qui a 15 mètres sur la rue paiera 15 fois 70 dollars.

Bien sûr il y a des discussions, c'est au chef de quartier de les régler. Mais dans les quartiers riches les gens paient volontiers.

Ce système ne concerne qu'une très petite proportion des rues de Phnom Penh.

2. La Municipalité paie

C'est le cas le plus général. Dans une première phase de 5 ans, de 1995 à fin 2002, la Municipalité donne en concession à la société PSBK le ramassage des déchets dans la ville. Elle se paie avec les recettes venant de la régie des marchés. En échange de quoi cette société a avancé à la Municipalité les fonds qu'elle utilise pour la voirie.

Dans une seconde phase, qui commencera en 2003, la Municipalité percevra directement les recettes de la régie des marchés.

Il est déjà prévu que ces recettes atteindront 3,370 milliards de riels / an, soit 16,85 milliards pour les 5 ans, soit 4,3 millions de dollars.

3. La JICA japonaise

Elle a financé la réfection de plusieurs rues, dans le cadre d'un plan circulation qui comporte la création de 2 lignes de bus (cn 151).

4. quartier à péage ?

C'est un projet dont on a discuté, mais il n'est pas encore d'actualité, dit-on au Bureau Economie et Finances de la Municipalité.

5. rocade à péage

Ce qui se fera sans doute, c'est un péage pour les camions qui utilisent pour contourner Phnom Penh à partir du pont japonais, en passant par l'antenne (rues 70, 273, 516, 315) la route-digue (rues 598 et 271) qui limite Phnom Penh à l'ouest, jusqu'au pont Monivong au sud. Cet itinéraire est en cours de réhabilitation.

Comme on sait (cn 136), il est prévu une rocade de contournement de Phnom Penh beaucoup plus éloignée dans l'ouest (au-delà de Pochentong) qui assurera la jonction entre la RN6, la RN5 (pont à construire sur le Tonle Sap), la RN 4, la RN3, la RN2 et enfin la RN1 (pont à construire sur le Bas-

sac). Outre les ponts, d'importantes sections de cette rocade restent à créer.

On peut envisager que d'autres rues ou routes soient réhabilitées aux frais d'une entreprise qui ensuite se paie en percevant un droit de passage (BOT) comme c'est déjà le cas pour la route qui joint l'ouest de l'aéroport de Pochentong au pont de Stung Meanchey.

20 ans de travaux ?

Au total, pour la très grande majorité des rues, le coût de la réhabilitation revient à la Municipalité.

Comme il n'y a à Phnom Penh ni taxe d'habitation ni taxe foncière, seulement une petite taxe pour les terrains non utilisés (comme en province), et que 80 % des rues de Phnom Penh sont en latérite, les frais sont très importants. Il faudra peut-être 20 ans pour que toute la voirie soit macadamisée ... et il faudra prévoir un important budget d'entretien !

Municipalité plus autonome

Depuis 1999 la Municipalité a bénéficié d'une plus large autonomie, grâce à la décentralisation accordée par le ministère des Finances et par le ministère de l'Intérieur.

"J'ai pris du poids" nous disait le gouverneur Chea Sophara ... c.n

Le budget de la Municipalité

En 2000, les **recettes fiscales** ont atteint un peu plus de 17 milliards de riels, ainsi réparties :

- taxes sur les terres non utilisées :	300 mio
- droits d'enregistrement :	3 milliards
- patente :	3 milliards
- abattoirs :	200 mio
- véhicules :	4,6 milliards
- "éclairage" :	6 milliards

(ces recettes "éclairage" viennent en fait des taxes sur l'importation des cigarettes et des vins, elles sont affectées à l'éclairage public).

Recettes non fiscales : 900 000 riels, provenant de l'occupation des domaines (stationnement des bus, des bateaux, panneaux publicitaires ...)(200 mio) et des formalités administratives (700 mio).

Pour les dépenses : 18 mia de riels (chiffres arrondis)

- salaires :	1, ... milliard
- fonctionnement administratif	1, ... milliard
- aménagements, construction, éclairage	5,0 mia
- sécurité, hygiène, santé	1, ... mia
- rues, routes, jardins	5, ... mia
- aménagement des départ. Etat	1, ... mia
- autres	1, ... mia

(source : Municipalité, direction Economie et Finances)

Rues à Phnom Penh (suite)

Précisions

Les 6 millions de dollars produits par la vente du Youth Club à l'ambassade des Etats-Unis, nous dit M. Nong Kunthara, du Bureau technique Travaux Publics et Transports de la Municipalité, serviront non seulement à réhabiliter la route-digue (n° 271) comme indiqué dans cn 152, mais aussi les rues 70 (rue "des petites fleurs"), 273 (qui la prolonge jusqu'à l'antenne), 516 (autour de l'antenne), la rue 315 : de l'antenne (rue 516) à la "digue nord" (rue 598) et le bd. Monivong.

Ces voies sont concernées par la pose, en cours, des gros tuyaux de transmission de l'eau potable par l'entreprise Sade (voir itinéraire de ces conduites cn 139).

D'autre part un sort particulier est réservé à la partie est de la

rue 178, qui longe le Musée National, avec ses magasins d'artisanat d'art. Un grand porche en marquera l'entrée sur le bd. Norodom.

Elle pourrait s'appeler "Rue des Beaux-Arts".

matériaux

L'asphalte-béton (plutôt que "asphalte-ciment"), plus résistant, est plus cher que le macadam. Il est aux normes internationales et doit durer en principe 20 ans. On l'utilise pour les voies principales. Le macadam dure environ 5 ans, et demande plus d'entretien.

Pour 2003, le programme de réhabilitation doit concerner les rues : 205 et 310 (2,6 km), asphalte-béton; et les rues 105 (1,45 km), 113, 125, 250, 143, 198, 232, 242, 155, 266, 19 (2,24 km), 592, 93 (partiellement), 230, 566 (1,77 km), 118, 161, 166, 168, 170, 61 : en macadam.

Total pour 2003 :
12,2 km; 3,09 mio \$.

Reflexions sur la Francophonie

Entretien avec Paul Bodgson

Président de l'Agence Universitaire de la Francophonie (AUF)

La réunion à Phnom Penh, du 2 au 4 avril, de la Commission Parlementaire de la Francophonie a été l'occasion pour le président de l'Agence Universitaire de la Francophonie (AUF) de rappeler l'utilité de ces rencontres et d'exprimer les raisons de son optimisme pour la cause francophone.

Au sein même de la plupart des 52 pays membres de la Francophonie il n'y a pas d'opinion publique derrière la Francophonie. Elle n'est pas un thème électoral. Et très rares sont les parlementaires qui s'y intéressent. En général ils le font parce qu'ils sont désignés pour cela. Même au niveau des gouvernements, l'intérêt pour les institutions de la Francophonie est fluctuant. Ce n'est nullement un sujet central, quelques fonctionnaires seulement savent ce que c'est, et l'ensemble ne forme qu'une sorte de microcosme. Que des parlementaires francophones se réunissent, qu'ils soient des interlocuteurs pour les ONG, le relai qui manque entre les francophones et les

gouvernements, c'est bien.

Le "réalisme pur" serait sans doute de laisser tomber les institutions de la Francophonie. Mais il faut voir que dans le grand mouvement de la mondialisation, la Francophonie est un rassemblement unique.

On ne fait pas assez pour populariser cette cause et montrer que les efforts de défense, de promotion, d'illustration de la langue française sont importants.

L'attachement populaire à la langue est extraordinaire, tout le montre, les émissions de Bernard Pivot, les jeux télévisés comme les Chiffres et les Lettres et bien d'autres, les Fêtes et Festivals francophones. Il faudrait montrer que les institutions servent à quelque chose.

Tout un spectre

A quoi peuvent servir ces institutions ? Si l'on décompose la Francophonie comme avec un prisme, on voit apparaître tout un spectre de rôles possibles :

- un aspect *coopération et développement*, puisque parmi les pays membres il y a des riches et des pauvres. Ce n'est peut-être pas un aspect nécessaire, mais il est néanmoins incontournable;

- *l'état de droit* : faut-il s'en préoccuper ? On a décidé que oui;

- *la politique* ? A mon idée, c'est l'affaire de l'ONU. Mais on a parlé de fraternité, de complicité francophone, de "contribution positive";

- *"dialogue des cultures"*;

- *le "forum francophone des affaires"*...

Où va s'arrêter la Francophonie ? Après 40 ans d'extension dans l'espace et de multiplication des missions, on sent comme une crainte de déliquescence, et un souhait de retourner à l'essentiel.

Retourner à l'essentiel

Je m'interroge : n'y a-t-il pas des Etats francophones et des Etats associés ? Ne faudrait-il pas pour adhérer à la Francophonie une sorte d'examen d'entrée ? Tenir compte de critères tels que *le sort que les Etats réservent à la langue française* ?

Je sens aussi très fort qu'il faut *distinguer mieux ce qui relève du multilatéral et ce qui relève du bi-latéral*.

Ainsi mon idée est qu'une langue doit rester "en état de marche" dans le monde d'aujourd'hui, capable d'utiliser, d'exprimer, de contribuer à la recherche technologique, à l'enseignement supérieur de pointe; être très attentive à maintenir sa terminologie en ordre de marche.

Or certaines langues en Europe sont marginalisées, le wallon en est un exemple. Ce problème relève de la Fran-

cophonie, non d'un seul pays comme la France.

L'un des dossiers abordés par les parlementaires francophones a été celui de *l'enseignement du français aux non-francophones*. Il est clair qu'il faut commencer cet enseignement le plus tôt possible. Certains pays comme le Luxembourg montrent qu'il est possible de parler habituellement 4 langues...

Enseigner le français ne veut pas dire substituer le français aux langues locales. La Francophonie défend au contraire la diversité des langues et des cultures. Encore faudrait-il distinguer : la langue à sauver est-elle écrite ? Est-elle en état de se moderniser ? Se pose aussi la question de la multiplicité des langues dans un pays. Il faut donc distinguer parmi des situations très différentes...

Les raisons de l'optimisme

Au total je suis plutôt optimiste pour la cause de la francophonie.

En premier lieu, il y a un combat nécessaire pour maintenir la diversité dans le monde. *Il faut résister aux ravages de la mondialisation, de plus en plus de gens y sont sensibles*, et la francophonie a montré l'exemple en obtenant l'"exception culturelle" à l'OMC.

On voit qu'après l'utopie communiste on a maintenant celle de l'économie de marche. Une nouvelle utopie humaniste a de l'avenir : celle qui défend l'originalité, la diversité, la différenciation.

La cause francophone a là sa raison d'être. Elle constitue une initiative originale, dont pourraient s'inspirer les Hispanophones et les Lusophones par exemple.

Une autre raison d'être optimiste : il existe en faveur de la langue un *mouvement populaire très fort*, non seulement dans l'Hexagone, mais dans le Val d'Aoste, à Bruxelles, au Québec... bien que le danger n'est pas perçu de la même façon.

Une troisième raison : *le patrimoine francophone est exceptionnel; les fondations sont très fortes*.

Chaque langue est unique

Chaque langue est unique, chacune a ses vertus propres, chacune a des mots que les autres n'ont pas. On le voit bien par exemple en philosophie : certains mots sont in-

Des Garanties en Béton.

Thierry Lousteau-Khao DG LBL Construction

Assure ses chantiers chez Indochine Insurance.

Des dizaines de projets garantis et de clients satisfaits ont permis à Indochine Insurance d'accumuler une précieuse expérience en matière d'assurances tous-risques-chantier.

Thierry Lousteau-Khao de LBL International couvre tous ses chantiers chez Indochine, et il peut compter sur la sécurité que lui procure Swiss Re, le deuxième réassureur au Monde.

Indochine Insurance peut mettre à votre disposition un expert européen pour vous aider à prendre des décisions techniques en relation avec vos garanties. Indochine est en mesure de tarifier immédiatement l'assurance d'un risque simple jusqu'à une valeur de contrat de 10 MUSD, et une limite de responsabilité de 2,5 MUSD. Pour les chantiers mettant en œuvre des techniques sophistiquées, Indochine vous procurera les taux les plus compétitifs des marchés internationaux.



No Problem Insurance Park
55, rue 178, Phnom Penh
Telephone: (855) (023) 210 701, 210 761
Facsimile: (855) (023) 210 501
E-mail: insurance@indochine.com.kh
Internet: www.indochine.net

indochine
INSURANCE
Le Choix est CLAIR.

rejoignez-nous @ www.indochine.net

francophonie

traduisibles, et doivent être repris tels quels dans une traduction. Chaque langue porte des notions uniques. Une langue a sur l'esprit une vertu structurante. A chaque langue correspond une vision du monde.

De sorte que maintenir la diversité des langues est très important pour la vie intellec-

tuelle de l'humanité.

Contre l'homogénéisation combattre pour la diversité

La cause de la Francophonie me semble bonne pour toutes ces raisons.

Il y a en revanche des combats que je n'ai pas envie de mener : le savant de langue française qui publie en anglais pour moi n'est pas un traître. Que les spécialistes commu-

niquent entre eux en anglais ne constitue pas un péril. Vouloir imposer le français dans les colloques est un combat perdu.

Parler anglais n'est pas une trahison : les Québécois, qui sont très francophones, parlent anglais tout le temps ! Les botanistes utilisent le latin, les pilotes communiquent en anglais ...

Ce qui est important c'est de maintenir la communication en

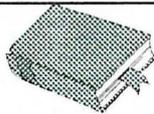
français avec le public, avec la population, avec les élèves, cela c'est un bon combat.

Du reste dans le monde anglophone les universitaires sont d'accord avec cela. Nos adversaires ne sont pas les universitaires américains !

Comme pour la cuisine, comme pour la musique et la chanson, il faut refuser l'homogénéisation, qui n'est pas nécessairement le sens de l'histoire. ■



LIVRES



Au-delà du ciel par Laurence Picq

Publié en 1984, ce livre fait partie de quelques ouvrages "classiques" devenus introuvables, que vient de réimprimer *Mékong Libris*.

Le témoignage de Laurence Picq est à proprement parler exceptionnel, puisque, mariée à un khmer rouge d'assez haut rang, elle a vécu à Phnom Penh au "ministère des Affaires étrangères" de l'Angkar, dit B1, dans l'entourage immédiat de Ieng Sary qui en était le ministre. Elle y faisait notamment des travaux potagers et des traductions pour la propagande.

Il n'y a pas de grands secrets concernant l'Angkar dans ses souvenirs, et relativement peu d'atrocités. Une source anonyme nous dit que son premier manuscrit était autrement dévastateur pour les hauts responsables de l'Angkar que la version publiée; qu'elle en a supprimé un bon tiers pour raisons de sécurité personnelle ...

Ce qu'elle décrit bien en revanche, c'est l'ambiance quotidienne dans le petit groupe qui travaillait à B1 : vague bouillie idéologique, propagande, suspicion, délation, menaces voilées, critiques et autocritiques, instructions incohérentes, slogans ineptes.

Exemple, une allocution de Ieng Sary :

"Pour une véritable application de la démocratie, je désignerai ceux et celles qui devront dire ce qu'ils pensent. S'ils refusent d'user de ce droit, ils seront expulsés immédiatement. Choeun, qu'en penses-tu ?

"Puisque le parti me donne le droit de parler, dit Choeun, je souhaite dire que le parti est grand et lumineux, que je suis fière de le servir et que je le prie de me montrer mes insuffisances pour me corriger".

Il y a pourtant des amitiés vraies, de l'entraide, des moments où le collectivisme, le socialisme "prennent" un peu. Il y a même, rapporte honnêtement Laurence Picq (volontaire pour toutes les corvées, au départ toute dévouée à la grande cause socialiste) des enthousiasmes passagers : on a

réussi à faire pousser des choux dans le jardin !

La réalité cependant c'est qu'on travaille jusqu'à 17 heures par jour et qu'on a constamment faim. Laurence Picq évoque des soupes faites - quand, après le riz, manquent le maïs et même le liseron d'eau - *"d'herbes, de troncs de bananiers, de souches"*.

Elle a l'occasion d'aller dans la région de Sisophon, à Samrong où au lieu des vaillantes "brigades mobiles" dont parle la propagande à satiété, elle ne voit que désolation.

Un paysan : *"Autrefois, quand les buffles étaient le seul bien des paysans, ils étaient bien traités. Maintenant ils meurent presque tous. Et ceux qui survivent ne sont plus capables de travailler"*

"J'ouverts tout grand mes yeux. Le spectacle était terrible : une misère humaine indescriptible, une désorganisation innommable, un gâchis lamentable ..."

La réalité, c'est que le "système" ne tient que par la peur qu'il inspire l'Angkar. Tous ceux que l'on soupçonne de "trahison" - un mot de trop, une faute minuscule - sont des trahisons - disparaissent soudain sans laisser de trace - comme Sarin Chak, Vorn Vet, comme quantité d'anonymes devenus indésirables, des amis, des proches, des parents, qui disparaissent soudain, "éliminés" parce qu'"ils ne peuvent pas suivre", ou pour d'autres raisons qui restent secrètes.

"L'ampleur et la multiplicité des accusations de complot contre l'Angkar commençaient à donner le vertige. Toute la famille de l'accusé, frères, sœurs, cousins, neveux, femmes et enfants, nouveaux-nés, était saisie du même crime. Avoir participé à un repas, ou assisté à une réunion, avoir donné une poignée de main en souriant

était une preuve de complicité".

L'itinéraire de Laurence Picq, "5 ans chez les khmers rouges", courageusement poursuivi dans l'épreuve et dans la désillusion se termine ans dans le drame : les Vietnamiens arrivent (jusqu'au dernier moment il n'a été question que de victoires triomphantes sur l'agresseur vietnamien), les chefs s'enfuient, elle quitte Phnom Penh avec ses deux fillettes le 7 janvier 79 dans un camion qui l'emène à Battambang. S'ensuit une fuite épuisante avec d'autres fuyards, sur des centaines de km, à travers forêts, rivières, campagnes dévastées, par Pailin, Smlaut, au cours de laquelle elle accouche et au cours de laquelle son bébé meurt de faim.

La nature du régime khmer rouge, on le voit une fois de plus avec ce livre, n'était pas seulement profondément imbécile, elle était intrinsèquement criminelle : volontairement criminelle lorsqu'il s'agissait d'éliminations, et criminelle par totale incompetence et par indifférence pour le reste.

Au total, rappelons-le, le résultat des travaux apparemment paisibles et "toujours justes" de l'Angkar, dont B1 était un rouage, ce fut 1,7 million de morts.

Quelles immenses réserves de crédulité, de bonne volonté ont été exploitées, que de braves gens ont été trahis, abrutis de propagande, dévoyés par une poignée de dirigeants bien nourris ! Une fois encore, on ne voit pas ce qui pourrait excuser même un peu les dirigeants, les responsables de cet immense, de cet épouvantable naufrage.

Au-delà du Ciel, par Laurence Picq, 210 p., 1984, réédité 2001.



Mekong Libris

Librairie - Presse - Papeterie

Votre Nouvelle Librairie
au cœur de Phnom Penh !

Place de la
Poste Centrale
Phnom Penh
Cambodge

Tel: 023 884 304 • Portable: 012 804 751

Email: dg_distri@bigpond.com.kh





MEDIAS

Aide japonaise malgré Rainsy

Dans une lettre au Premier ministre du Japon Mori Yoshiro, le 29 mars, Sam Rainsy, leader de l'opposition, écrivait que l'aide non liée que le Japon accorde directement au budget du Cambodge encourage la corruption parmi les membres du gouvernement. L'ambassadeur du Japon au Cambodge M. Ogawa Gotaro a dit que les arguments de Sam Rainsy ne sont pas assez étayés pour être acceptés. L'aide non liée du Japon est destinée aux réformes structurelles. [Le Japon a signé le 14 mars avec le gouvernement une aide non liée, à titre de don, de 16,7 millions de dollars].

Le directeur du Cabinet de Sam Rainsy M. Phi Thach a dit que Sam Rainsy souhaitait attirer l'attention sur les aspects négatifs du gouvernement du Cambodge : corruption, destruction des forêts, collecte inéquitable et non-transparente des impôts, mauvaise gouvernance etc... et qu'il poursuivrait ces dénonciations de façon que l'assistance étrangère au Cambodge soit conditionnelle.

[d'après *Rasmei Kampuchea*, 7.4., trad. *The Mirror*].

Rainsy : le sel

Le Premier ministre Hun Sen n'est pas fâché contre l'opposition ni contre les journaux d'opposition, bien qu'ils -et particulièrement M. Sam Rainsy- l'insultent, lui et d'autres membres du gouvernement, parce qu'il considère que M. Sam Rainsy et son groupe sont comme le glutamate de sodium qui donne du goût à la soupe.

Ces insultes font clairement comprendre que le gouvernement royal respecte la démocratie. Bien loin de les menacer de porter plainte contre eux, le gouvernement les laisse l'insulter à volonté.

[d'après *Chakraval*, 4.4., trad. *The Mirror*]

Elections communales

Il y aura environ 5000 bureaux de vote, et plus de 1600 comités électoraux communaux pour compter les bulletins. Le ministère de l'Intérieur devra former des agents pour encadrer les opérations.

Les observateurs seront pour la plupart choisis parmi les 800 ONG et agences existant au Cambodge.

Le NEC (National Election Committee), dont la composition devra être élargie pour comprendre des représentants de l'

opposition, devra créer 24 comités électoraux provinciaux, et plus de 12 000 bureaux pour enregistrer les électeurs.

Le coût des élections communales pourrait être de 24 millions de dollars, dont le Cambodge fournira 10 %.

[d'après *Wat Phnom*, 3.4., trad. *The Mirror*].

Vietnam : + 5,8 % ?

Les investissements étrangers directs (FDI), qui avaient atteint 8,6 milliards de dollars en 1996, tombés à 1,5 milliard en 1999, sont remontés à 2,3 milliards en 2000. Pour les 2 premiers mois de 2001, 35 nouveaux projets ont été enregistrés, pour 71,3 millions de dollars, c'est un progrès de 16 % sur les 2 premiers mois de 2000.

Le PNB pourrait augmenter de 5,8 % cette année; les exportations de 8,5 %.

Un pas de plus en direction du capitalisme : le Vietnam a organisé en mars à Singapour une exposition destinée à attirer les investisseurs étrangers, avec la participation active de grands investisseurs déjà présents au Vietnam.

Singapour est le premier investisseur au Vietnam avec 6,75 milliards d'investissements directs et des échanges en rapide augmentation.

[d'après *Far Eastern Economic Review* 5.4.]

Singapour : marine

Singapour est en train de renforcer sa marine : elle a récemment pris livraison de deux sous-marins construits en Suède, de deux navires de débarquement, elle attend la livraison de deux autres sous-marins, et vient de passer commande de six frégates françaises de type Lafayette "furtives", équipées de missiles mer-air, qui seront livrées entre 2005 et 2009.

Singapour prévoit les services d'un satellite de reconnaissance. Son armée de l'air utilise déjà des drones fabriqués en Israël dans sa lutte contre les pirates dans le détroit de Malacca.

[d'après *Far Eastern Economic Review* 12.4.]

Laos : déçus

Le congrès du parti communiste qui a eu lieu à la mi-mars a déçu les bailleurs de fonds, qui

espéraient que les autorités ferai-ent quelques pas en direction de l'économie de marché; mais il n'en a pas été question, le secteur privé n'a même pas été mentionné.

[d'après *Far Eastern Economic Review*, 12.4].

Cambodge - Chine

Les exportations du Cambodge vers la Chine ont été multipliées par 10 en 8 ans, a déclaré le Secrétaire d'Etat au Commerce Sok Siphana lors de la réunion du Comité Chine-Cambodge pour la coopération économique et commerciale, un Comité dont la création a été décidée lors de la visite du président Jiang Zemin en novembre dernier.

Ces exportations sont passées de 4,9 millions de dollars en 1992 à 42 millions en 1999 et 46,6 millions en 2000.

Les investissements de la Chine au Cambodge ont doublé depuis 1997, atteignant 229 millions de dollars en 2000. Le ministre de l'Economie An Min a insisté sur les 20 millions de dollars que la Compagnie Chinoise d'Import et d'Export d'Electricité investit dans le barrage de Kirirom.

An Min a présenté un projet en quatre points pour développer encore les échanges, les investissements, la coopération agricole, les exportations du Cambodge.

[d'après *Cambodia Sin Chew Daily* (en chinois), 4.1., trad. *The Mirror*]

Questions après collision

La collision le 1er avril entre un avion de surveillance américain EP-3E et un chasseur F8 chinois, et la réaction "dure" de Pékin, ravive la question aux Etats-Unis : faut-il renforcer l'aide à Taïwan ?

La Chine profite de l'incident pour apparaître comme une puissance régionale, décidée à faire respecter ses droits, sans craindre que ses intérêts en souffrent : entrée dans l'OMC, relations commerciales avec les Etats-Unis, candidature de Pékin aux jeux olympiques de 2008, ventes américaines d'armements à Taïwan...

Ira-t-elle jusqu'à revendiquer comme "eaux territoriales" et non plus comme "eaux historiques" seulement toute la Mer de Chine du Sud ?

[d'après *Far Eastern Economic Review* 19.4.]

Un petit chèque vaut mieux qu'un grand choc !

Monsieur Rath Yumeng Chef Comptable de la banque ACLEDA
Couvert par une police Automobile chez Indochine Insurance.

Monsieur Rath Yumeng est bien trop occupé pour s'occuper des ennuis qui surviendraient au cas où lui-même ou ses employés étaient victimes d'un accident de la circulation. Toute sa flotte automobile est couverte auprès d'Indochine Insurance. En cas de problème, tout ce qu'il doit faire, c'est appeler le numéro d'urgence, 24 heures sur 24.

Il sait également que sa police d'assurance est à la fois légale et fiable : souscrite auprès de la Compagnie Nationale d'Assurance du Cambodge, elle est réassurée par le Sonnichsen Scandinavia Group. Ce n'est pas le cas d'autres polices disponibles sur le marché...

Les garanties de base couvrent votre responsabilité auprès des tiers et des passagers. Elles peuvent être étendues aux dommages subis par votre véhicule ainsi qu'à son vol. Grâce aux "combo-packages", vous accédez aux conditions "tous risques" au meilleur prix.

Garanties et primes sont disponibles sur www.indochine.net

indochine
INSURANCE
Le Choix est CLAIR.

No Problem Insurance Park
55, rue 178, Phnom Penh
Telephone: (855) (023) 210 701, 210 761
Facsimile: (855) (023) 210 501
E-mail: insurance@indochine.com.kh
Internet: www.indochine.net

rejoignez-nous @ www.indochine.net

CAMBODGE
NOUVEAU
le journal
des
décideurs
votre
meilleur
investissement



directeur de la publication Chea Savuth
Rédacteur-en-chef Alain Gascuel
Enquêtes Mathieu L'Élu
Photos Philippe Bataillard
Impression CIC Centre Informatique
du Cambodge

58 rue 302 BP 836 Phnom Penh

CAMBODGE NOUVEAU

est vendu sur abonnement seulement
exemplaire gratuit sur demande

tel 023 214 610 mob 012 803 410

E-mail cn@forum.org.kh

annonce**ROYAUME DU CAMBODGE****AUTORITE APSARA****(Autorité pour la Protection du Site et l' Aménagement de la Région d' Angkor)****Invitation à soumissionner****Construction des voies d' accès et de desserte
à la future Cité touristique de Siem Reap Angkor****Messieurs,**

1. Dans le cadre du projet de construction des voies d' accès et de desserte à la future Cité Touristique de Siem Reap Angkor au Cambodge, financé par l' Agence Française de développement (AFD), l' Autorité pour la protection du Site et l' Aménagement de la région d' Angkor (Autorité APSARA) souhaite bénéficier de l' appui d' une mission de conseil et d' assistance de type "conduite d' opération" portant sur la partie travaux du marché de conception-réalisation des voies.

2. L' Autorité APSARA lance par la présente un appel d' offres pour la sélection d' un prestataire. Les documents d' appel d' offres sont communiqués avec cette lettre.

3. L' appel d' offres est ouvert aux bureaux d' études français suivants :

**INGEROP
SETEC
LOUIS BERGER
EEG / SIMECSOL
SODETEG**

Les bureaux d' études présélectionnés ne sont pas autorisés à s' associer entre eux. Ils ont la possibilité de s' associer à un bureau cambodgien.

4. Les offres devront être adressées à

**S.E. Vann Molyvann
Autorité APSARA Bureau C 15
Présidence du Conseil des Ministres
Phnom Penh CAMBODGE**

avant le mercredi 16 mai 2001 à 12 heures.

annonce**L' AUTORITE APSARA**

(Autorité pour la Protection du Site et l' Aménagement de la Région d' Angkor)
envisage

l' informatisation de la billetterie d' Angkor**1. PRESTATIONS A FOURNIR**

- réduire les risques de fraude en limitant l' intervention humaine dans la fabrication, la vente et le contrôle des titres donnant accès au site,
- permettre d' obtenir des statistiques fiables et détaillées sur la fréquentation du Parc archéologique
- fournir à l' Autorité APSARA des outils adaptés pour assurer le contrôle de l' activité du concessionnaire,
- offrir aux visiteurs un service de meilleure qualité, notamment en réduisant les attentes aux guichets,
- programmer les cartes au moyen d' un simple micro-ordinateur et vendues aux tour-operators directement aux entrées du site; les cartes vendues aux tour-operators sont diffusées dans les agences de voyages qui les revendent aux clients en même temps que leur séjour. Les clients disposent donc de la carte avant leur départ. Elle n' est pas remboursée en cas de perte,
- personnaliser les cartes ayant un caractère relativement permanent en y indiquant l' identité de son titulaire en y incluant une photo faite au scanner,
- comptabiliser, avec toutes les récapitulations par dates ou par heures souhaitées, le nombre d' entrées par catégorie de cartes,
- identifier, par le numéro de carte, l' organisme à qui elle a été vendue,
- contrôler la validation de la carte.

2. EQUIPEMENT A FOURNIR

Micro-ordinateurs avec système d' édition de cartes :

- 5 unités (1 par file d' entrée dans le Parc Archéologique),
- 2 unités (pour l' édition des cartes adressées aux tour-operators)

Micro-ordinateurs sans système d' édition de cartes :

- 1 unité pour la gestion générale (concessionnaire)
- 1 unité pour contrôle (Autorité APSARA).

Logiciel pour l' édition des titres et la gestion

- 1 unité

Valideurs en entrée :

- 1 unité

Lecteurs pour contrôle à l' intérieur du Parc Archéologique par les agents concessionnaires

- 40 unités (1 par agent).

L' Appel d' offre est ouvert aux entreprises internationales spécialisées dans l' informatisation des billetteries des parcs touristiques.

A cette fin il est demandé de présenter un dossier de préqualification comportant :

- une liste de références de l' entreprise dans le domaine de la billetterie informatisée des sites touristiques depuis ces dix années,
- la liste des matériels utilisés pour l' équipement.

Les dossiers de préqualification devront parvenir à l' Autorité APSARA au plus tard le 16 mai 2001 à 12 heures à l' adresse suivante :

S.E. Vann Molyvann
Autorité APSARA
Présidence du Conseil
Phnom Penh

L' Autorité APSARA se réserve le droit de retenir ou non les entreprises présentées sans avoir à fournir de justification. Les entreprises préqualifiées seront informées et invitées à retirer le dossier de consultation en vue de soumissionner à l' Autorité APSARA, bureau C05, Présidence du Conseil des Ministres, Phnom Penh.