

16 - 30 juin  
2002

n° 177

neuvième  
année

# 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

635 millions de dollars

**C**est un nouveau succès pour le Cambodge et pour le gouvernement que la dernière réunion du Groupe consultatif des bailleurs de fonds.

Une fois encore, il ont promis une assistance, 635 millions de dollars, plus élevée que celle qui était demandée, - plus élevée encore que l'année dernière (615).

Plus que le chiffre, c'est le message qu'il faut retenir : le Cambodge continue dans la bonne voie, il donne confiance. Le fait est qu'il a présenté un bon dossier, avec des avancées sur plusieurs points fondamentaux : recettes budgétaires, démobilisation, travail législatif, élections communales, réforme administrative, infrastructures, ...

Tout semble indiquer que le gouvernement souhaite réellement s'attaquer aux faiblesses récurrentes :

- les coupes illégales par exemple. Une nouvelle concession, celle de GAT, vient d'être supprimée et une Autorité est créée qui sera clairement responsable du secteur;
- lutte contre la corruption : la loi anti-corruption, en chantier depuis 8 ans, pourrait arriver en 2003 à l'Assemblée Nationale. Et l'organisme de contrôle des finances publiques, sorte de Cour des Comptes, devrait enfin devenir actif.

- la réforme du système judiciaire va être entreprise. C'est une tâche difficile pour des raisons souvent soulignées : manque de personnels compétents et grande insuffisance des salaires paralysent l'efficacité.

- la décentralisation va être accélérée, le problème ici étant d'en étendre la pratique jusque dans les communes.

C'est d'ailleurs de plus en plus clairement le problème du Cambodge : le travail du gouvernement, qui est réel et que les bailleurs apprécient, il faut que les populations en voient les effets pratiques.

C.n.

entretien

## Norodom Chakrapong

**Le Parti Chakrapong de l'âme khmère - le Funcinpec Alliance avec le PPC ? - Avec le PSR ? - referendum - Frontières - immigration - dépolitiser l'armée**

**D**epuis mon retour d'exil en 1999, j'observe ce qui se passe, et j'ai pensé qu'il fallait faire quelque chose pour mon pays. Voulant être de nouveau actif en politique, comme membre fondateur du Funcinpec, et issu de la résistance, j'ai d'abord pensé au Funcinpec. J'ai donc parlé avec le prince Sirivudh : si j'entre de nouveau au Funcinpec que j'ai quitté en 1992, c'est pour y faire quelque chose, pas pour subir la politique actuelle.

Je propose trois changements :

### Le Funcinpec a perdu son âme

- d'abord qu'il y ait **un changement de politique**. Je crois qu'en entrant au pouvoir le Funcinpec a perdu son âme, son idéologie, qui est l'idéologie du Sihanoukisme. C'est à dire : l'indépendance nationale, la défense de l'intégrité territoriale, l'anti-corruption, et servir le petit peuple. Le Funcinpec une fois au pouvoir l'a complètement oublié. Il faut retourner aux sources.

- ensuite il faut **des structures**. Le Funcinpec est un grand parti, mais sans structures il n'est pas viable.

- enfin, si on change la politique, et qu'on change les structures sans **changer la majorité des dirigeants**, cela ne peut pas réussir.

Ces trois changements sont nécessaires si le Funcinpec veut redevenir ce qu'il était avant, retrouver sa dynamique. C'est vrai pour tous les partis : si on perd, il faut faire quelque chose, changer le fond et la forme.

Le Funcinpec, l'essence du Funcinpec, est fait de trois éléments : - le cœur du Funcinpec c'est le Roi. Il est maintenant le

Le prince Norodom Chakrapong, fils du Roi Norodom Sihanouk, président de *Royal Phnom Penh Airways*, a créé le 20 mai le **Parti Norodom Chakrapong de l'Ame Khmère**.

Ancien chef d'Etat-Major adjoint de l'ANS (Armée Nationale Sihanoukiste / ANKI), membre du Bureau politique du PPC en 1992; vice-Président du Conseil dans le gouvernement Hun Sen 1992-93; président de *Kampuchea Airlines*; député PPC de Kompong Cham en 1993; leader présumé de la tentative de sécession des province-de l'Est en juillet 1994; exclu du PPC; exilé pendant 5 ans, revient au Cambodge en 1999 et fonde *Royal Phnom Penh Airways* (cn 154).

Roi de toute la nation, donc laissons le Roi de côté. Deuxième élément : c'est l'idéologie, et je vous ai dit qu'il l'a perdue. Le troisième élément : le Funcinpec est né de la résistance à la frontière.

Sur ces deux points : idéologie et résistance, le Funcinpec une fois au pouvoir a perdu de sa légitimité, de son prestige. Il a presque nié le sihanoukisme. Cela existe en théorie, mais en pratique il n'en reste presque rien.

Quant à la résistance, plus de 80 % des membres du Funcinpec venus de la résistance sont bafovés. On a eu besoin de ces gens-là au moment du combat, pour faire le travail sur le terrain, mais une fois élu, on les a complètement oubliés.

Le Funcinpec ne peut pas renier ses origines, C'est cela qui fait son mal.

### Je divise et j'affaiblis le Funcinpec ? Il se divise et s'affaiblit tout seul !

Est-ce que, quand je dis qu'il faut changer les dirigeants du Funcinpec, je vise le prince Ranariddh lui-même ? Non, je continue à chérir et à respecter mon frère. Mais pour moi c'est le résultat qui compte. On m'accuse d'affaiblir le Funcinpec, de diviser le Funcinpec. Mais je n'en suis pas membre, et donc je ne peux pas le diviser !

Pour ce qui est de l'affaiblir, je demande simplement que l'on observe les faits. Lors de son premier mandat, le Funcinpec avait 58 députés. Pour son second mandat il en a eu 43. Et pour les élections communales, il passe derrière le parti d'opposition. Il y a une pente descendante, c'est indéniable. On ne peut pas dire que le Funcinpec ne s'affaiblit pas. Les divisions dans le Funcinpec, tout le monde en parle, dans la presse nationale et internationale, partout, et son affaiblissement, il est incontestable. Tout cela n'est pas la faute de Chakrapong ! Les faits sont là, on ne peut pas les manipuler.

Est-ce que la création du *parti Norodom Chakrapong de l'Ame Khmère* ne va pas précipiter le déclin du Funcinpec ? Mais depuis presque un an j'ai fait tout mon possible pour ne pas être ainsi accusé. J'ai laissé tout le temps au prince Sirivudh, Secrétaire général du Funcinpec, de tenir

(suite page 2)

**Sommaire** *entretien* **Norodom Chakrapong**  
**le Parti Norodom Chakrapong de l'Ame khmère**  
**Le Funcinpec - alliances ? - frontières**  
**immigration - khmers rouges**

pp. 1 - 2 - 3

**Dossier : les routes rurales**  
**Santé : le rapport de Medicam**  
**Livres**  
**Médias**

pp. 4 - 5 - 6  
p. 6  
p. 7  
p. 8



(suite de la page 1)

compte de mes propositions.

D' autre part, on a vu avec les élections communales, très démocratiques, que la majorité n' a déjà plus confiance dans le Funcinpec, ne croit plus au Funcinpec. C' est pour cette raison qu' il a perdu des voix. Si on ne fait rien le Funcinpec va s' enfoncer encore !

Je veux redonner confiance à tous ces gens qui ne croient plus au Funcinpec qui n' ont même pas été voter aux communales. Je n' affaiblis pas le Funcinpec, au contraire, je réveille des voix déjà perdues, ces voix, je les récupère pour l' idéologie sihanoukiste. Une grande majorité des gens du Funcinpec partagent ma façon de penser. Mais viendront aussi dans mon parti des gens qui font partie de la masse silencieuse, à qui il faut redonner de l' espoir.

La majeure partie des gens qui viennent et qui vont venir dans notre parti, ce sont des gens de la résistance. Ces gens me reconnaissent comme leur représentant parce que je ne suis pas un nouveau dans cette affaire. Dans la résistance j' étais le n° 2 après le prince Ranariddh. Dans la résistance active, combative. Ils me connaissent bien, ils savent que je respecte ce que j' ai dit.

## Il n' y a pas de stabilité politique au Cambodge

En apparence, tout est calme, et on dit qu' il y a stabilité politique. Mais pour moi la stabilité n' est pas là. Nous avons une constitution et des lois, mais j' estime que leur application n' est que de 20 à 30 %. Comment alors voulez-vous dire qu' il y a une stabilité politique ? La question est là. En France ou dans d' autres pays, les lois sont appliquées à 60 ou 70 ou 80 %. Alors on peut parler d' états de droit.

Et faute de stabilité politique, nous n' avons pas de stabilité économique. Regardez la loi sur les investissements : c' est une belle loi mais l' application est le contraire même. Et lorsque les usines ferment, cela pousse à l' instabilité politique.

Il ne faut pas regarder le calme ! On vote beaucoup de lois actuellement, on discute à l' Assemblée presque jusqu' à en venir aux mains, c' est très bien, mais la loi votée, qui va l' appliquer ? En théorie, il y a stabilité, mais si on

## Norodom Chakrapong



met à la poubelle la constitution et les lois, alors il n' y a pas stabilité politique.

### 5 milliards de dollars : où sont-ils passés ?

Une autre approche de la situation : depuis 9 ans, le Cambodge a reçu de l' extérieur environ 500 millions de dollars chaque année. Soit 4,5 milliards de dollars. Mais où sont les résultats ? Si les pays donateurs ont de l' argent à jeter, par la fenêtre, je suis tout à fait d' accord, il ne faut pas être plus royaliste que le Roi ! Mais c' est triste. D' un côté vous avez 4,5 milliards de dollars, et encore beaucoup plus l' année prochaine. En face de ces 5 milliards, quels résultats ? Rien du tout ! Et je ne compte pas les emprunts fait auprès de l' ADB, de la Banque Mondiale, je ne compte pas les coupes de bois, les ventes de buildings ... si on ajoute tout cela c' est encore pire. Avec tant d' argent, je ne vois presque rien et je dis : mauvaise gestion et corruption. Jusqu' à quand ?

### Une coalition avec le CPP ? Négocier et signer avant !

Est-ce que je ferais une coalition avec le CPP ? Je réponds que je crois au dialogue entre Cambodgiens. Nous Cambodgiens avons beaucoup de facteurs communs : une même race, une même civilisation, les mêmes coutumes, nous sommes bouddhistes à 90 %, nous avons la même langue : ce sont des éléments communs très forts. Pourtant entre Cambodgiens nous sommes les pires ennemis, c' est cela notre défaut. Nous laissons faire les

étrangers, mais entre Cambodgiens on va se battre jusqu' à la mort. Dans des pays comme

Singapour, comme la Malaisie, où ils ont plusieurs races, Chinois, Malais, Indiens ... ils ont trouvé des éléments à l' extérieur pour construire l' unité nationale, comme la langue anglaise. Nous Cambodgiens, qui avons tous les éléments en commun, nous devons apprendre à dialoguer.

Vis à vis du PPC je dis : avant tout ce sont des Khmers. Et je le connais bien, il y a des gens très bien au PPC; il y en a dans tous les partis !

Mais si je dois coopérer, ce sera sur un programme commun de gouvernement que l' on aura discuté avant. Le Funcinpec n' a pas de programme commun avec le PPC. C' est flou, parce qu' il est d' abord entré dans la coalition, et il a rencontré des problèmes après. Moi je ne ferai pas cela. C' est sur un programme que je serai élu, et je ne pourrai pas, une fois élu, changer complètement de programme, trahir mes électeurs. Ce programme commun, il faudra le signer, de façon transparente, et le diffuser par la presse.

Si on ne se met pas d' accord, je n' entrera pas dans la coalition.

### Alliance avec le PSR ?

Oui, S.E. Toan Chhay (ancien gouverneur de Siem Reap, dissident du Funcinpec, cn 71, 80, ndlr) est avec moi. D' autres personnalités, d' anciens dissidents du Funcinpec ? Moi j' ai un principe : si on veut faire quelque chose, il faut aller de l' avant, montrer que l' on n' a pas peur de travailler. Je crois au travail. Je suis un homme de terrain, le discours ne me suffit pas. Et je crois qu' il ne faut pas penser trop aux hautes personnalités. Il faut surtout le support de la base. Vous le voyez ailleurs : beaucoup de hautes personnalités mais le jour des élections, pas de votes !

Quand j' aurai structuré le parti, je me consacrerai au terrain, je travaillerai durement sur le terrain, c' est cela qui est déterminant.

Cette attitude me rapproche du PSR de Sam Rainsy ? Bien sûr, parce que c' est une démarche démocratique ! Beaucoup de choses nous rapprochent -pas tout- mais une alliance n' est pas inimaginable. Une fois formés, nous allons discuter sur un programme

## A PROPOS ...

### 635 millions de dollars + 50

635 millions de dollars ont été promis au Cambodge par les bailleurs de fonds à la réunion du Groupe consultatif, les 21-23 juin à Phnom Penh (de nouveau nettement plus que demandé), dont 241,6 millions en prêts et le reste en dons. S' y ajoutent environ 50 millions de dollars des ONG. Le principal bailleur reste le Japon avec 107 millions de dollars.

### Forum de l' ASEAN sur le Tourisme

Le Forum de l' ASEAN sur le Tourisme qui se tiendra à Phnom Penh du 20 au 28 janvier 2003 (cn 176) réunira plus de 300 entreprises, de 1400 à 1600 personnes, au Centre National de la Culture, sur le "Front de Bassac" (et non sur la presqu' ile de Chroy Changwar), nous dit le Secrétaire d' Etat Thong Khon. Les conférences officielles auront lieu à l' Intercontinental, d' autres à Chaktomuk. A cette occasion sera

proclamée "2003 l' année du Tourisme au Cambodge".

### Un obus dans la coke

The Winner, arraisonné dans l' Atlantique le 13 juin et conduit à Brest par la marine française, était immatriculé à Phnom Penh par la CSG, Cambodian Shipping Corporation. Selon Koh Santepheap (17-18.6) 5 tonnes de cocaïne auraient été saisies; l' armateur serait la compagnie grecque Acropole. La CSG fait observer qu' elle n' est pas responsable de l' usage

qui est fait par les armateurs ou les propriétaires des bateaux qu' elle enregistre sous pavillon cambodgien (cn 139, 154). Le gouvernement a cependant demandé un audit de la CSG.

### Trois petits ponts

La France finance la reconstruction de plusieurs petits ponts : sur la petite route qui longe le Mékong, au-delà de l' Ecole d' Agriculture, entre la RNGA et le fleuve, et sur la future rocade qui contournera Phnom Penh (suite p. 7)



commun, nous le ferons avant les élections, nous verrons si nous pouvons gouverner ensemble. Que ce soit l'un ou l'autre, je crois au dialogue en politique.

## Frontières, khmers rouges un referendum

Dans ce programme commun, je mettrai l'intégrité territoriale, c'est à dire la question des frontières, et l'immigration.

**Concernant les frontières** on nous dit : attention, la politique est d'attirer des touristes. Si il y a des troubles aux frontières, les touristes ne viendront plus. Je suis d'un avis contraire. Regardez la Thaïlande : ils ont des problèmes frontaliers, et cela n'empêche pas les touristes de venir de plus en plus.

Ce sont les problèmes intérieurs les plus importants. Si les Cambodgiens se mettent d'accord sur l'essentiel, c'est cela qui assure la stabilité politique, et les touristes viennent. Et puis défendre les frontières ça ne veut pas dire la guerre ! Il faut simplement que l'armée fasse son devoir, comme le font l'armée vietnamienne et l'armée thaïlandaise, il n'y a pas l'agressivité là-dedans mais une attitude normale.

Pour moi la base, pour les frontières, c'est la signature des accords entre le premier Royaume du Cambodge et le Vietnam, qui n'était pas encore libéré par le Vietcong, portant sur la carte d'avant 1970. Ces frontières ont été reconnues par le Vietcong et par Vietnam du Nord. C'est donc une base assez solide pour discuter maintenant.

Quand j'étais vice-Premier ministre de l'Etat du Cambodge je suis allé à Hanoï, et je suis sorti un peu de l'orthodoxie : je devais normalement suivre la ligne politique du PPC, respecter les accords de 1982, 1985, mais j'ai demandé aux représentants du Vietnam de revenir aux accords politiques signés du temps de mon père avant 1970 sur les frontières du Cambodge, et j'ai toujours soutenu cela.

Maintenant pourquoi nous disputer entre nous sur ce problème ? Je ne crois pas qu'un gouvernement, un seul parti, ou deux partis puissent défendre le Cambodge. Il faut être unis, il faut une seule voix pour défendre le pays. Je ne mets pas en doute la parole de M. Var Kim Hong. Mais je vois qu'on négocie depuis presque dix ans et que ce n'est pas encore terminé. Peut-être qu'il y a des raisons techniques, mais je crois que dix ans, c'est un peu exagéré. Est-ce qu'il ne faut pas carrément un changement d'équipe ?

Si il y a d'un côté le gouvernement et de l'autre le peuple, on ne peut pas bien le défendre. Alors pourquoi ne pas faire un referendum ? Je crois que c'est la voie démocratique.

L'autre proposition que je veux faire concerne le **procès des khmers rouges**. Là aussi il y a deux voix : celle de la communauté internationale, et l'

# Norodom Chakrapong

autre défendue par le gouvernement. Pourquoi se disputer pour un problème qui concerne tous les Cambodgiens, depuis le Roi jusqu'aux paysans ? Là aussi il faudrait, en même temps, un referendum pour savoir si nous devons nous aligner sur le standard international ou bien suivre le gouvernement. Si le peuple se prononce pour un procès international, ou s'il souhaite la voie du gouvernement, ni la communauté internationale ni personne ne pourra plus le contester, parce que ce sera la décision du peuple.

Un referendum sur ces deux points coûtera quelque chose, mais l'argent n'est rien pour avoir la paix à l'intérieur du Cambodge et l'unité des Cambodgiens.

## Immigration : un contrôle

Pour l'immigration : regardez, la France, l'Union Européenne, partout on se préoccupe maintenant de régler l'immigration, et il s'agit de pays riches ! Le Cambodge, pays pauvre, avec ses deux voisins puissants, laisse les immigrés comme des trous dans le fromage. Avec notre population très petite d'un peu plus de 10 millions, est-ce que nous pouvons nous permettre une immigration de plus d'un million ? Politiquement, économiquement, non. Je ne suis pas contre l'immigration mais je suis pour l'état de droit, pour le contrôle, comme le font le Vietnam et la Thaïlande. Est-ce que les Cambodgiens peuvent immigrer librement en Thaïlande ? Au Vietnam ? Non, ils sont refoulés vers le Cambodge.

Combien y a-t-il de Vietnamiens au Cambodge ? Certains disent 2 ou 3 millions, moi je prends le chiffre minimum de 1 million. Et même moins de 1 million c'est beaucoup pour notre petite population.

Je m'étonne de la dispute entre le Vietnam, les Etats-Unis, le Cambodge, et les Nations Unies à propos des montagnards entrés dans le Mondolkiri et le Rattanakiri; ils étaient moins de 2000. Je ne comprends pas que le Vietnam discute refuse que ces gens-là s'installent au Cambodge. C'est une affaire politique. Pourquoi ne demande-t-il pas au million de Vietnamiens du Cambodge de retourner au Vietnam ? Je ne comprends pas.

Donc je ne suis pas contre l'immigration, je suis pour l'état de droit, pour un contrôle, comme au Vietnam, comme en Thaïlande, comme en France, comme aux Etats-Unis.

## La querelle du Mokhot

Pour l'autorisation de mon parti, il y a un litige sur le logo. Ce logo c'est le mokhot cambodgien. On me dit que c'est un emblème national, qu'un parti ne peut pas le prendre pour lui. Mais j'ai écrit que le mokhot est déjà utilisé par la marque *Mobitel*, que l'hôtel *Le*

*Royal* utilise les armoiries royales entières, on ne leur a jamais rien dit. J'ajoute qu'un parti utilise une thevoda, qui est déjà un emblème national, coiffée du mokhot. Et d'autres utilisent le monument de l'Indépendance, un autre symbole national ... Donc l'argument n'est pas bon.

Je vous fais observer : sur une petite chose, ils sont intransigeants. Mais sur des points importants comme l'immigration, les frontières, qui concernent aussi le ministère de l'Intérieur, ils ne le sont pas. On ne fait pas de différence entre ce qui est essentiel et ce qui ne l'est pas. Comment voulez-vous confier l'avenir du Cambodge à ces gens-là ?

## Dépolitiser l'armée

Encore un point : il y a une dizaine de jours, le Premier Ministre a dit que les forces armées devaient être neutres. Je suis d'accord. Mais pour cela il faudrait qu'elles soient dépolitisées. C'est à dire que les militaires qui appartiennent à l'un ou l'autre parti, doivent démissionner de leur parti. Ou alors, qu'ils démissionnent de l'armée pour faire de la politique. Des militaires politisés, membres du bureau politique ou du comité central, on a vu en 1997 où ça mène lorsque les partis se disputent ! L'armée est politisée du haut en bas. Les militaires ont le droit de voter, en tant que citoyens, mais ils ne doivent pas avoir la carte du parti, appartenir aux cadres du parti. Il faut que l'exemple vienne d'en haut. C'est là un des points-clé de la stabilité du Cambodge. Sans cette dépolitisation, il y aura toujours un risque.

## Vois Bangkok - Siem Reap j'attends toujours

Enfin je pense qu'on traite injustement les compagnies cambodgiennes qui investissent au Cambodge comme la mienne *Royal Phnom Penh Airways*, 200 personnes, que nous formons nous-mêmes - nous n'avons que 6 expatriés-. On donne des avantages aux étrangers, ce sont eux qui peuvent investir au Cambodge. Les Thaïlandais peuvent desservir Siem Reap-Bangkok, mais pas ma compagnie. J'attends toujours l'autorisation du gouvernement (*cn 154*). Tout est difficile, même un visa. Pour tout il faut lutter pendant des mois. Quand il s'agit de business, que l'on fasse comme dans le business ! Nous Cambodgiens sommes un sous-peuple dans notre propre pays !

... et nous les princes, nous sommes un ethnisme minoritaire ! Quels sont nos privilèges ? Il n'y en a aucun. Les princes venus d'ailleurs sont mieux traités que les princes cambodgiens ! Nous n'avons aucun pouvoir, et on voudrait même nous empêcher de faire de la politique, nous retirer ce droit qui est celui de tout citoyen !

J'estime que je suis bafoué, non en tant que prince mais en tant que citoyen.



# 28 000 km de ROUTES RURALES

## comment les entretenir ?



### entretenir : propriété et responsabilité

Entretenir les routes est le grand problème. Avant même le problème du financement se pose celui de la responsabilité. Il faut d'abord bien définir : la propriété des routes, la responsabilité de leur entretien, de la gestion, et du financement. Il a été fait sur ces points des propositions de bon sens (*voir encadré*), mais elles ne sont pas encore légalisées.

Dans la pratique, nous dit M. Muor Kim San, directeur général adjoint au ministère du Développement rural, nous avons commencé à créer des comités locaux chargés de l'entretien des routes rurales. Ils sont responsables au niveau d'un seul village, ou de plusieurs. Maximum : six. Il existe par exemple 27 comités locaux dans la province de Takeo. Ce n'est encore que 5 à 6 % du nombre qui permettrait de couvrir toutes les routes rurales. Pourquoi pas plus ? Il faut du temps pour former les membres de ces comités.

### Quelles priorités ?

En l'absence de plan général, les ONG ont d'abord choisi à leur gré les routes où elles voulaient intervenir. Mais, nous dit Eric Ducros, de *Handicap International-Action Nord-Sud*, depuis un récent séminaire avec le

MRD, la Banque Mondiale, l'ILO, diverses ONG, les choses s'organisent. On établit des priorités, qui tiennent compte du trafic.

### Entretenir : principes et méthodes

La méthode choisie est celle qui emploie de la main d'oeuvre plutôt que des équipements lourds. Avantages de cette méthode : elle crée des emplois et contribue à réduire la pauvreté. Mais aussi c'est une méthode efficace, qui permet la qualité à moindres coûts.

Le travail est volontaire : les travailleurs sont payés un dollar par jour (mais ils ne travaillent pas tous les jours), ou bien 2 à ou 3000 riels par m<sup>3</sup>. Jusqu'à présent, dit M. Muor Kim San, nous n'avons aucune difficulté à trouver cette main d'oeuvre.

Un autre système consiste à charger un travailleur de l'entretien d'1 km de route, et de le payer 10 dollars par mois.

De même on estime qu'il est préférable de faire appel à des entreprises locales plutôt qu'à des contractants extérieurs : ces entreprises créent des emplois, elles sont ainsi plus proches des usagers locaux qui se sentent plus responsables de l'entretien des routes, et elles sont elles-mêmes plus responsables du travail effectué.

Un rapport de l'ILO, publié en septembre 2001 est net : les "small scale contractors" ayant l'expérience de tout ce qui concerne l'entretien des routes tertiaires (interventions ponctuelles comme entretien à long terme) ont fait leurs preuves au Cambodge.

### Latérite et autres matériaux

Si on considère le long terme, 8 ou 10 ans, une route latéritee de 5m. à 5,50 m. de large est plus chère qu'une route macadamisée. Elle coûte de 150 à 300 dollars par km et par an d'entretien régulier ("de routine", c'est à

**L**es routes du Cambodge, deux ministères s'en partagent la responsabilité : celui des Travaux Publics et des Transports, et celui du Développement rural.

- Au Ministère des Travaux Publics reviennent les **routes nationales**, les **routes secondaires** (ou "routes nationales B"), et les **routes provinciales**.

- Au Ministère du Développement rural "les autres routes", que l'on appelle "**routes rurales**", et que l'on divise en deux catégories : "**tertiaires**" et "**sous-tertiaires**", au total 28 000 km.

- **Tertiaires** : celles qui joignent un district à un autre district (il existe 180 districts) : environ 4 000 km;

- **Sous-tertiaires** : celles qui joignent un district à une commune, deux communes, une commune à un village, un village à la ville, et toutes les autres : pistes à charrettes, sentiers, etc ... environ 24 000 km. L'inventaire est en cours. Il ne sera pas terminé avant 2005

### Comment ont été créées les routes ?

Le Protectorat a entrepris de premiers travaux routiers en 1897 avec l'axe Phnom Penh - Kampot (le seul port de l'époque), achevé en 1910. Cette même année sont réalisés des tronçons divers : 294 km de routes "coloniales" et 112 km de routes "locales" empierrées; plus 263 km de routes coloniales et 551 km de routes locales simplement terrassées. Les grands travaux routiers sont lancés en 1912 et dans les 10 ans qui suivent 547 km de routes coloniales et 565 km de routes locales sont empierrées. La route Phnom Penh - Battambang est carrossable en 1913.

Ces routes sont au début peu utiles à la population, note Alain Forest, la principale voie de communication restant la voie d'eau. Mais l'automobile se développe rapidement à partir de 1915. En 1920, 58 véhicules assurent le transport public sur

tout le territoire.

Le règlement au temps du Protectorat était que tous les hommes de 21 à 60 ans devaient 10 jours de corvée par an, ou bien une prestation en argent. C'est ainsi qu'en 1911 la circonscription de Kompong Cham devait fournir 20 000 prestataires, Battambang 29 362; Prey Veng en 1914 : 17 000 pour la "route coloniale n° 1", etc ... Les abus concernant les prestations en argent, dont le montant s'est trouvé considérablement augmenté par les responsables locaux (au lieu de 3 piastres pour échapper aux 10 jours de travail, ils en demandaient 15 à 25 aux prestataires, et les remplaçants étaient payés 10, ce qui laissait une bonne marge), ont déclenché en janvier 1916 de très importants mouvements de protestation : 100 000 réfractaires, dont 30 000 vont à Phnom Penh présenter au Roi leurs doléances.

Source : Alain Forest : "Le Cambodge et la Colonisation française", *L'Harmattan* 1980, (cn 169).

### À qui appartient les routes ?

C'est une question importante parce que la propriété détermine la responsabilité concernant l'entretien. Idée, non encore légalisée :

- les routes tertiaires : le propriétaire est dans chaque province le département du développement rural.

- les sous-tertiaires 1 : la commune à que la route dessert;

- les sous-tertiaires 2 : les communes que la route dessert, chaque commune ayant la section de route jusqu'aux limites de la commune;

- les sous-tertiaires 3 : le ou les villages que la route dessert.



# 28 000 km de routes rurales

dire remplir les trous), et environ 4 500 dollars par km tous les 3 ans pour l'entretien périodique, c'est à dire ajouter une couche de 15 cm de latérite, surfacer et compacter.

Une route macadamisée neuve de 8 m. de large (comme les routes provinciales) coûte 7 à 10 \$ le m<sup>2</sup> c'est à dire en gros 64 000 \$ le km. Même largeur en latérite : 40 000 \$ (avec 5m. à 5 m 50 de large : 10 à 12 000\$). Mais l'entretien d'une route macadamisée n'est que de 500 dollars par an et par km. Sur 10 ans : 5 à 6000 dollars par km, environ 3 fois moins qu'une route latérite.

La forte différence de coûts par km de route latérite vient de l'éloignement des carrières de latérite : le transport de la latérite est l'élément le plus cher. Si on ne fait pas cet entretien, le soubassement, fait de terre, est atteint et la route est gravement endommagée.

Compte tenu du niveau de vie des villageois et du manque de finance-

ment, la route en latérite, qui demande beaucoup de main d'oeuvre, convient mieux actuellement. Mais à plus long terme, dit M. Muor Kim San, les routes rurales seront sans doute macadamisées.

En attendant, il semble que les carrières de latérite soient en cours d'épuisement, de sorte que l'on doit utiliser de la latérite de moins bonne qualité

D'autres matériaux ? Les routes en terre (non latérites) sont impraticables en saison des pluies, très glissantes, vite dégradées. Ce n'est pas une bonne solution. Une des tâches des comités chargés de l'entretien est de rechercher des matériaux locaux les moins chers possible (pierres lorsqu'il y en a, etc...).

D'autre part, des expériences pratiques sont faites par l'ILO près de Siem Reap : 10 "options" sont testées, sur 1 km chacune. L'une de ces options : du ciment "armé" de bambou

routes tertiaires.

Une circulaire du 15 janvier 1998 signée par le Premier ministre stipule que les autorités locales à tous les niveaux doivent encourager les moines et les habitants à participer à l'entretien des routes par leur travail, ou par leurs économies, ou par du paddy; ces ressources seront utilisées et gérées par les communautés elles-mêmes.

Le gouvernement lui-même contribuera à l'entretien à hauteur de 3 à 4 % du coût de la construction des routes rurales.

Elle stipule aussi que ceux qui utilisent des camions pour un usage professionnel doivent contribuer financièrement ou avec des matériaux (terre, latérite, ...) à leur entretien.

Elle stipule encore que les ministères concernés aideront les communautés locales à passer des contrats avec des sociétés de construction locales; qu'ils apporteront leur assistance technique, et organiseront des réunions destinées à encourager la participation de tous les usagers à l'entretien des routes.

## Les bienfaits des routes rurales

Une enquête réalisée par le MDR et l'ILO en 1998 montre que la réhabilitation des routes rurales a : - augmenté le transport motorisé de 10 %; - augmenté les trajets des villages aux centres de 20 %; - doublé le volume du trafic local; - réduit la durée des parcours de 43 %; - diminué le coût des transports de 38 %; - augmenté de 103 % le poids des charges transportées; - augmenté le nombre des échoppes installées le long des routes de 600 %.

Une enquête de janvier 2002 montre que beaucoup de familles concernées par la réhabilitation des routes rurales ont modifié leurs moyens d'existence, que leurs revenus et leurs économies ont nettement augmenté.

Autres bénéfices : meilleur accès des villageois aux divers services (santé, crédit rural etc...); augmentation de la scolarité des enfants; augmentation du nombre des étudiants; amélioration de l'emploi; amélioration de la sécurité

L'amélioration des routes vient en tête des revendications des Cambodgiens ruraux, rappelle un rapport du SEILA de 2001.

## Entretien : quel financement ?

C'est la question la plus difficile. Le ministère du Développement rural, ni le Gouvernement, n'ont les moyens de financer l'entretien des 28 000 km de

## Inventaire des routes réhabilitées à fin avril 2002

	financement	longueur
latérites	prêt ADB	777,60
	KfW / PAM	869,95
	Sida / ILO	573,40
	MRD	448,49
	Japon	45,00
	divers (ONG..)	754,59
	PAM	247,47
	<b>total</b>	<b>3 716,50</b>
terre	MRD / PAM	7 021,95
	<b>total</b>	<b>10 738,45</b>

MRD : Ministère du Développement Rural - PAM/ WFP: Programme Alimentaire Mondial/World Food Program - SIDA : Swedish International Development Agency - ILO / BIT : Bureau international du Travail / International Labour Organisation -

## Financement : le système du péage

Plusieurs expériences pratiques de péages ont été réalisées par des autorités provinciales et par des ONG. L'ILO en a retenu 5. Elles n'ont pas été très concluantes.

- province de Pursat, district de Kandieng : le point de contrôle chargé de collecter un péage sur les véhicules commerciaux et les camions a récolté d'août 1999 à septembre 2000 au total l'équivalent de 570 dollars. C'est moins de 5 % des 11 780 dollars que coûte l'entretien des 38 km de la route latérite concernée par l'expérience. Le montant des péages allait de 200 riels pour une moto ou une charrette à 8000 riels pour un camion de 15 tonnes avec remorque.

La latérite achetée avec la collecte a d'autre part été mal employée. Un bon point cependant : la police a empêché

(suite page 6)



**comin  
khmère**

**La garantie du résultat**

## Le spécialiste de :

- La climatisation
- La génération et distribution électrique
- Le traitement d'eau

Tel : (855) 23 426 056  
cksales@comin.com.kh



# 28 000 km de routes rurales

(suite de la page 5)

les camions lourds d' utiliser cette route par forte pluie.

L' expérience a été abandonnée.

- *Province de Kampot* : une directive du gouverneur du 3 janvier 2001 définit les droits des comités de village chargés de l' entretien des routes. Chaque famille doit envoyer 2 fois par an un de ses membres pour travailler à la route; à défaut elle devra apporter une contribution financière. A défaut, son nom sera rendu public, elle ne pourra participer à aucune association dans le village. Les comités établiront les règlements concernant les routes tels que vitesse maximale, poids maximum, fermeture des routes par forte pluie, diversions pour les charrettes, signalisation, barrières, collecte des amendes;

Un tableau détaillé établit une gamme d' amendes pour toutes sortes de délits : enlever les barrières d' interdiction (10 000 riels), dépasser les charges maximales (3 tonnes) (15 000 riels), laisser les troupeaux endommager la route (1500 riels par m<sup>2</sup>), excès de vitesse (40 km/h) (10 000 riels), installation de pêche dans le système de drainage empêchant l' évacuation de l' eau (10 000 riels), y planter du riz (plus que la valeur de la récolte), planter des légumes sur les épaulements de la route (5000 riels), détruire un poteau de signalisation limitant la charge (50 000 riels), couper les arbres plantés le long de la route (10 000 riels), etc ...

"Les intentions sont manifestement bonnes, commente l' ILO, mais la directive ne dit pas qui va juger des infractions (vitesse, poids d' un véhicule ...) . Il semble qu' aucune recette n' ait été collectée; l' entretien n' a pas

été réalisé".

- *Province de Siem Reap*, expérience menée depuis janvier 2000 par l' ONG *Action Nord-Sud* en collaboration avec les autorités du district de Chik Rieng, sur une route de 23,5 km. Les péages s' échelonnent de 500 riels (moto-remorque de plus de 500 kg) à 5000 (camion et remorque de 5 à 10 t.). Dépenses déduites, la recette a été de 1722 dollars pour l' année 2000, soit 73 dollars par km, soit 20 % de la somme nécessaire à l' entretien régulier de la route. L' ILO remarque que ce système est très dépendant des efforts de l' ONG, qui subventionne l' entretien de la route (voir ci-après l' appréciation plus positive de E. Ducros d' *Action Nord-Sud*).

- *province de Banteay Meanchey* : initiative du département Développement rural de l' administration provinciale. Routes concernées : 46 km, de décembre 2000 à février 2001. Environ 1000 dollars collectés, soit déduction faire de 30 % de frais administratifs, et l' expérience étant supposée étendue sur toute l' année, environ 37 % du coût de l' entretien.

- *province de Banteay Meanchey*, district d' O' Chrov, expérience de l' ONG *Norwegian Peoples Aid* (NPA) en collaboration avec le ministère du Développement rural : un péage installé début 2001 a permis de collecter en six mois 620 dollars, environ 10 % du coût de l' entretien régulier. Problèmes rencontrés : - les camions en surcharge; - les collecteurs n' osent pas taxer les usagers "puissants"; - les collecteurs ne remettent pas l' intégralité de la collecte; - il existe d' autres péages qui ne sont pas utilisés pour l' entretien des routes. Depuis

septembre 2001, le péage est sous la responsabilité du seul ministère.

**Conclusions** tirées de ces expériences : elles sont nuancées. Le rapport de l' ILO insiste surtout sur les faiblesses du système

- les systèmes de péage ont mobilisé beaucoup de personnel, y compris de haut niveau, ce n' est pas soutenable sur le long terme;

- il faut que la propriété des routes et les responsabilités des communautés locales en matière d' entretien soient clairement établies, sinon ces communautés estiment que tout est du ressort du gouvernement; les usagers ne se sentent pas obligés de payer les droits de péage; et ceux qui paient se découragent.

- le gouvernement ne peut demander à la fois aux usagers locaux des péages obligatoires et des contributions sous forme de financement ou autres; ils ont le sentiment de payer deux fois,

- le gouvernement doit mobiliser les communautés locales et leur fournir une assistance technique;

- les communautés doivent participer à la construction et à l' entretien des routes et pistes qui sont importantes pour elles; elles doivent participer au choix de ces routes et pistes et à l' évaluation des besoins.

Commentaires plus optimistes de Eric Ducros de *Handicap International - Action Nord-Sud* : concernant la route de Chik Rieng dans la province de Kompong Thom, 55 km, entretenus depuis 1998, le système de péage bien qu' il ne suffise pas à financer la totalité des coûts, représente un apport régulier, et il permet de sensibiliser les gens, de les rendre responsables, de mettre en place la gestion. Le péage est maintenant assuré par le comité de maintenance et des experts locaux, l' ONG se contente de faire un suivi.

L' expérience du péage, menée avec l' appui des bonzes pour la collecte, est positive. Des travaux de maintenance ont commencé. Il faut maintenant légaliser l' appropriation.

Le fait que cette route ait été inaugurée par le Premier ministre lui-même, qui a à cette occasion rappelé les engagements du gouvernement (circulaire de janvier 1998), a conforté l' ONG : elle estime qu' une vraie démarche se met en route, et elle s' appuie là-dessus pour de nouveaux projets. ■

## 9 206 km sans fonds d' entretien

Sur les 10 738 km de routes rurales existantes (dont 3 716 km latérités et 7022 routes de terre) : Kompong Cham 1459 km, Battambang 1103, Banteay Meanchey 1100, Siem Reap 941, Kompong Thom 865, Kompong Speu 776, etc ...

Il existe des fonds d' entretien pour 1 532 km; **ces fonds manquent pour 9 206 km.** (source Greater Mekong Sub-Region Research workshop, mai 2002)

## Programme ministère du Développement rural 2000 à 2009

	Km	Début	Terminé	Coût (mio \$)
<b>ADB : 4 projets, 2250 km</b>				
-amélioration des routes rurales	600	Jan. 1996	Juin 2002	25,10
-Stung Chinit et infrastruct. rurale	150	Fév. 2001	Juin 2007	16,00
-inondations: réhab d' urgence	900	Déc. 2000	Juin 2004	6,20
-développement du nord-ouest	600	Juil. 2002	Déc. 2007	27,10
<b>KWK : 4 projets, 1400 km</b>				
- routes tertiaires, TRIP 1	300	Sept. 1996	Sept. 1999	5,50
- TRIP 2	400	Juin 1999	Juil. 2002	3,50
- réparation inondations	300	Déc. 2000	Juil. 2002	6,38
- TRIP 3	400	Août 2002	Juil. 2002	5,00
<b>WFP / PAM : 3 projets</b>				
- PPRO 1	-	Jan. 1999	Déc. 2000	41,20
- PPRO 2	-	Jan. 2001	Déc. 2003	58,30
- réparations inondat. d' urgence	-	Oct. 2000	Mar 2001	9,10
<b>Banque Mondiale : 2 projets</b>				
- dévelop. villageois nord-est	-	Juil. 1999	Juin 2003	4,60
- réparations inond. d' urgence	-	Avril 2001	Juin 2004	8,50
<b>SIDA / ILO : 1 projet</b>				
- Upstream project	-	Mai 1998	Déc. 2002	7,00
<b>Total</b>				<b>223,48</b>



# Santé

**L**e rapport annuel de *Medicam*, qui représente 110 organismes de santé, reconnaît les efforts "consistants" réalisés par le ministère de la Santé pour améliorer ce secteur. Et pourtant "la santé demeure un important facteur d'appauvrissement", consommant une forte part des revenus des familles et contribuant à leur endettement.

Parmi les améliorations citées : - l'approvisionnement en médicaments; - les communications entre les services de santé centraux et les services locaux; - les interventions extérieures; - la construction et la rénovation des installations; - le début de l'amélioration du système de financement dans 7 provinces selon le PAP; - une meilleure coordination aux niveaux de la province et au niveau national; le Plan stratégique pour le secteur de la Santé doit être finalisé fin août prochain.

Cependant la bonne volonté du ministère se heurte à des obstacles "structurels":

- **salaires trop faibles**, qui découragent les fonctionnaires de la santé et sont un obstacle à la qualité et à la disponibilité. Il faut, estime *Medicam*, mieux équilibrer dépenses de fonctionnement et rémunération du personnel. Il faut motiver ceux qui veulent travailler, en particulier dans les zones éloignées; il faut lier la rémunération à la qualité et à l'efficacité du travail.

- **retard dramatique des fonds** alloués par le ministère, un problème structurel grave qui empire année après année et "paralyse tout le secteur de la santé publique" [sur ce point, le ministère des Finances estime au contraire que "le problème est réglé", *cn* 176 p. 3. Il est évident que c'est en aval du ministère des Finances que les conduites sont bouchées - ou percées, *ndlr.*]

## Recommandations de Medicam :

- que la gratuité des soins pour les plus pauvres ne soit pas à l'unique charge du personnel, qu'il y ait un fonds, géré par un tiers;

- que les interventions auprès de la population (alimentation, prévention) soient augmentées; - que les efforts pour modifier les comportements de la population soient accélérés.

Il faut renforcer les services de Santé publique face à un secteur privé qui ne s'adresse pas aux pauvres, qui est cher, et qui est souvent incompetent.



# LIVRES

## Un Jésuite à la Cour de Siam par R. Vongsuravatana

**L**e père Tachard, "missionnaire-mathématicien", qui arrive au Siam en 1685, et meurt de la fièvre à Chandernagor en 1712 après 37 ans d'une inlassable activité, n'a pas connu la célébrité d'un Matteo Ricci, d'un Alexandre de Rhodes, et encore bien moins d'un Ignace de Loyola, d'un François Xavier ses illustres prédécesseurs.

Il est même moins favorisé par les historiens, par les biographes que certains de ses collègues plus amènes, considéré comme un homme d'intrigues et de manoeuvres. Pour Alain Forest (*cn* 112, 169) c'est un "combinard, menteur, (...) se souciant peu du salut des infidèles" (...). Dans la riche galerie d'ambitieux qu'offrent les ambassades, le portrait de Tachard se détache incontestablement (...) Mu par un irrépressible désir d'atteindre les sommets mondains, etc ...

Ce livre qui lui est consacré est moins sévère, prend en compte ses dimensions politiques, voire visionnaires. Il éclaire d'autre part l'histoire tout à fait passionnante et tragique des jésuites en Extrême Orient, commencée lorsque François Xavier arrive en Chine en 1542 et qui dura plus de 230 ans.

Politique, le père Tachard ? Mais c'est

de Louis XIV qui il tenait sa mission, en même temps que du père de la Chaize son conseiller. Il s'agissait d'établir la présence française dans une région du monde que se partageaient en principe l'Espagne et le Portugal en vertu du traité de Tordesillas. L'idée était à la fois de répandre la religion chrétienne (en convertissant si possible le roi Narai) et de soutenir les intérêts français. Le père Tachard voyait bien la complémentarité des objectifs. Il leur a donné une singulière ampleur :

*"Je m'estimerai trop heureux si par des travaux et des peines bien plus grandes je puis contribuer à l'établissement solide des Français dans les Indes et aux avantages du commerce de la Compagnie des Indes, d'où dépend absolument l'établissement de la religion chrétienne".*

Pour l'auteur qui a fort à faire avec une vie, une époque et une région compliquées, le père Tachard fut donc une grande figure : "il fut le digne émissaire de Louis XIV. (...) Il a vu le siège puis la chute de Pondichery en 1693, il a visité Batavia, Goa, Calicut, Surate, il fut l'un des plus grands voyageurs de son temps (...) notre jésuite a eu un rôle aussi important que François Martin le fondateur de Pondichery (...) il a été le conseiller le plus écouté de Seignelay dans les affaires de Siam, l'envoyé de Louis XIV à cette cour; il a été l'artisan de l'envoi

de notre première escadre nombreuse aux Indes, celle de Duquesne-Guiton (...). Il a ouvert à la France les routes de l'Extrême-Orient". C.n

**Un Jésuite à la Cour de Siam**, par R. Vongsuravatana, préface de J. Meyer, France-Empire 1992.

**Les Missionnaires Français au Tonkin et au Siam**, 2 vol.



*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



**A PROPOS ...** (s. de la p. 2)  
par le sud et l'ouest.

### CCFC : conférence sur l'APSARA

Le directeur général adjoint de l'APSARA Uk Sameth a fait le 20<sup>e</sup> juin lors de la réunion mensuelle de la Chambre de Commerce Franco-Cambodgienne un exposé sur le thème de l'APSARA et des questions d'urbanisme à Siem Reap. De nouveaux itinéraires vont permettre aux véhicules de contourner les sites historiques;

on commence par l'itinéraire RN6 - Banteay Srey (9 km). La réhabilitation de la rivière va être entreprise. A propos de la Cité Hôtelière devenue Cité Culturelle et Touristique, 1040 ha au total : les infrastructures de la phase 1, soit 60 ha, sont en cours de construction : voirie RN6-petit circuit, liaison avec la route des temples, adduction d'eau, évacuation des eaux usées, électricité, télécommunications. Des "modules" de 2,6 ha sont prévus, correspondant à des hôtels de 35 chambres.

Aucun contrat hôtelier n'a encore été signé.

### Sommet FAO

"Alors qu'au premier sommet de l'alimentation mondiale en 1996 il avait été décidé de diminuer de moitié la faim dans le monde pour 2015, il est choquant de constater que l'assistance officielle à l'agriculture a fortement diminué au cours des années 90", a déclaré le professeur Jeffrey Sachs de l'Université Columbia lors du Sommet de l'Alimen-

tation Mondiale, à Rome, le 12 juin. "Sans une aide accrue des pays riches, nous ne ferons aucun progrès".

La FAO estime que 800 millions de gens dans le monde, dont 300 millions d'enfants, souffrent de la faim.

Selon le Dr Diouf, les subventions des pays riches à leurs propres agricultures équivalent à 12 000 dollars par an et par agriculteur, alors que l'aide de ces mêmes pays aux pays en développement équivalait à 6 dollars par paysan.





# MEDIAS

## SRP : amorcer la réforme foncière

Suggestions du président du PSR

Sam Rainsy lors du congrès du parti le 13 juin, aux 1 346 élus du PSR aux conseils communaux : - que dans chaque commune soit fait un inventaire foncier (terrains appartenant à l'Etat, à la commune, à des particuliers); - que les paysans qui occupent des terrains depuis au moins 5 ans et n'ont pas encore de titre de propriété par manque d'argent ou manque de moyens pour payer les responsables soient identifiés; que soient délivrées des attestations d'occupation aux paysans menacés d'appropriations illégales; - que les responsables communaux aident les paysans qui ont des attestations d'occupation à demander des titres de propriété au bureau du cadastre, comme prévu par la loi du 30 août 2001; - qu'ils mettent en pratique l'article 30 de cette loi selon laquelle toute personne qui a occupé pendant plus de 5 ans, paisiblement, en propriétaire légitime, sans objection de quiconque, a droit à demander un titre de propriété; - au cas où quelqu'un objecte que la terre lui appartient, que les responsables de la commune s'assurent de l'authenticité des documents du plaignant, car il est fréquent que des gens corrompus s'approprient ainsi la terre de paysans pauvres; qu'ils assistent les paysans devant le tribunal; le SRP les y aidera.

[d'après e-mail du PSR, 13.6.]

## Armements

La Malaisie a signé le 5 juin avec la société *DCN International* française, et le chantier espagnol *Izar*, la commande de 3 sous-marins. Elle cherche à équilibrer ses moyens de défense avec ceux de Singapour. La Chine de son côté a passé commande à l'URSS de 8 sous-marins de la classe Kilo, après avoir acquis deux destroyers l'année dernière, et cherche à acheter un porte-avions. C'est sa réaction à la décision des Etats-Unis prise en avril de vendre à Taiwan 8 sous-marins, une partie d'une vente d'armes

de plusieurs milliards de dollars.

[d'après *The Bangkok Post* 17.6.]

## Laos : routes et pont

Une centaine de km de la nationale 13, qui traverse le Laos du nord au sud sur plus de 1000 km, a été inaugurée fin mai. Cette section relie les provinces de Savannakhet à la province de Saravane. Le coût approche 15 millions de dollars, financés par la Banque Mondiale.

Pour la route 7, qui relie Phonsavan à Namkan sur la frontière vietnamienne (131 km) à travers la province de Xieng Khouang, rénovée et goudronnée en 2001 et officiellement ouverte en janvier dernier, elle est déjà en très mauvais état : c'est la faute des camions en surcharge et sans doute aussi de malfaçons.

Un nouveau pont va être construit sur le Mékong, entre la province de Savannakhet et la province thaïlandaise de Moukdahane; longueur 1600 m, largeur 12m. Le financement est pour moitié japonais et pour moitié thaïlandais. Les travaux commenceront début 2003, ils doivent être terminés en 2006. Ce pont [qui fait partie du projet *Greater Mekong Sub-region, cn 168*] facilitera les relations est-ouest Thaïlande-Laos-Vietnam; la liaison routière aboutit à Dong Ha sur la mer.

[d'après *Le Rénovateur*, Vientiane, 23.5.6.6, 13.6.]

## Exportations vers la Chine

La croissance de la Chine profite aux pays du sud-est asiatique : la part de leurs exportations vers la Chine, en dix ans, de 1990 à 2000, plus que doublé pour la Thaïlande où elle atteint 4,2 % du total, les Philippines (3 %), la Corée du Sud (11,8 %), Singapour (4%), Taiwan (12 %); elle a nettement augmenté pour la Malaisie (3 %), l'Indonésie (4,3 %).

Pendant la même période, la part des exportations de ces pays vers le Japon a diminué, passant pour l'Indonésie de 43 % à 23 %, pour la Malaisie de 16 à 14 %, pour les Philippines de 20 à 15 %, pour la Corée du sud de 18 à 11 %, pour Singapour de 8 à 5%.

[d'après *Far Eastern Economic Review* 13.6.]

Cambodge Nouveau est une publication indépendante, qui ne reçoit de subventions ni de l'Agence Intergouvernementale de la Francophonie, ni d'aucun autre organisme quel qu'il soit.

## Procès des k.r. : tractations ?

Bien que 3 mois aient passé depuis que le secrétariat de l'ONU a refusé de participer au procès des khmers rouges (délai d'abord fixé par le gouvernement avant de prendre ses propres initiatives), le Premier ministre Hun Sen a déclaré le 12 juin à la télévision japonaise que le gouvernement n'avait pas encore de plan pour organiser le procès lui-même. Le procès des khmers rouges reste un objectif inchangé, tant pour les Cambodgiens que pour la communauté internationale, mais "pour un procès sans participation de l'ONU, je n'y pense pas encore, je laisse s'exercer de grands efforts pour atteindre l'objectif : que le procès des khmers rouges ne se fasse pas sans participation de l'ONU". Selon le secrétaire d'Etat à l'Information Khieu Kanharith, des gouvernements amis ont demandé au Premier ministre de ne pas se manifester pour les laisser négocier avec le secrétariat de l'ONU.

[d'après *Koh Santepheap* 15.6., trad. *The Mirror*]

## Réformes juridique et judiciaire

Il y a du retard dans ces domaines a reconnu le Ministre au Conseil des Ministres Sok An le 11 juin. Mais un plan de cinq ans a été mis au point par la Banque Mondiale, le Conseil des Juristes et le Conseil des Ministres. Le Code Civil, le Code Pénal, le Code de procédure pénale, vont être achevés prochainement. Nous préparons l'envoi à l'Assemblée de la loi juridique et des règlements judiciaires.

[d'après *Koh Santepheap* 12.6., trad. *The Mirror*].

CAMBODGE  
NOUVEAU  
le journal  
des  
décideurs  
votre  
meilleur  
investissement



Directeur de la publication  
Rédacteur-en-chef Alain Gascuel  
Photos Philippe Bataillard  
Impression CIC Centre Informatique  
du Cambodge

58 rue 302 BP 836 Phnom Penh

**CAMBODGE NOUVEAU**

tel 023 214 610 mob 012 803 410

E-mail [cn@forum.org.kh](mailto:cn@forum.org.kh)

# "Double Protection au même prix !"

"Une raison de plus de vous assurer ! Quand vous achetez une police Tierce Responsabilité (TPL) chez Indochine Insurance, non seulement vous êtes financièrement couvert en cas d'accident, vous ne risquez pas l'amende de 400 US\$ du fait de la nouvelle Loi, mais aussi nous vous offrons un pare-soleil bien pratique pour votre véhicule, GRATUITEMENT\* !

Appelez la ligne  
assistance-information  
**012 802 444**

\* Dans la limite des  
stocks disponibles



No Problem Insurance Park 55, rue 178, Phnom Penh. Tel: (855)(023) 210 701, 210 761 Fax: (855)(023) 210 501 E-mail: [insurance@indochine.com.kh](mailto:insurance@indochine.com.kh) Web site: [www.indochine.net](http://www.indochine.net)

© screen/CNCF