

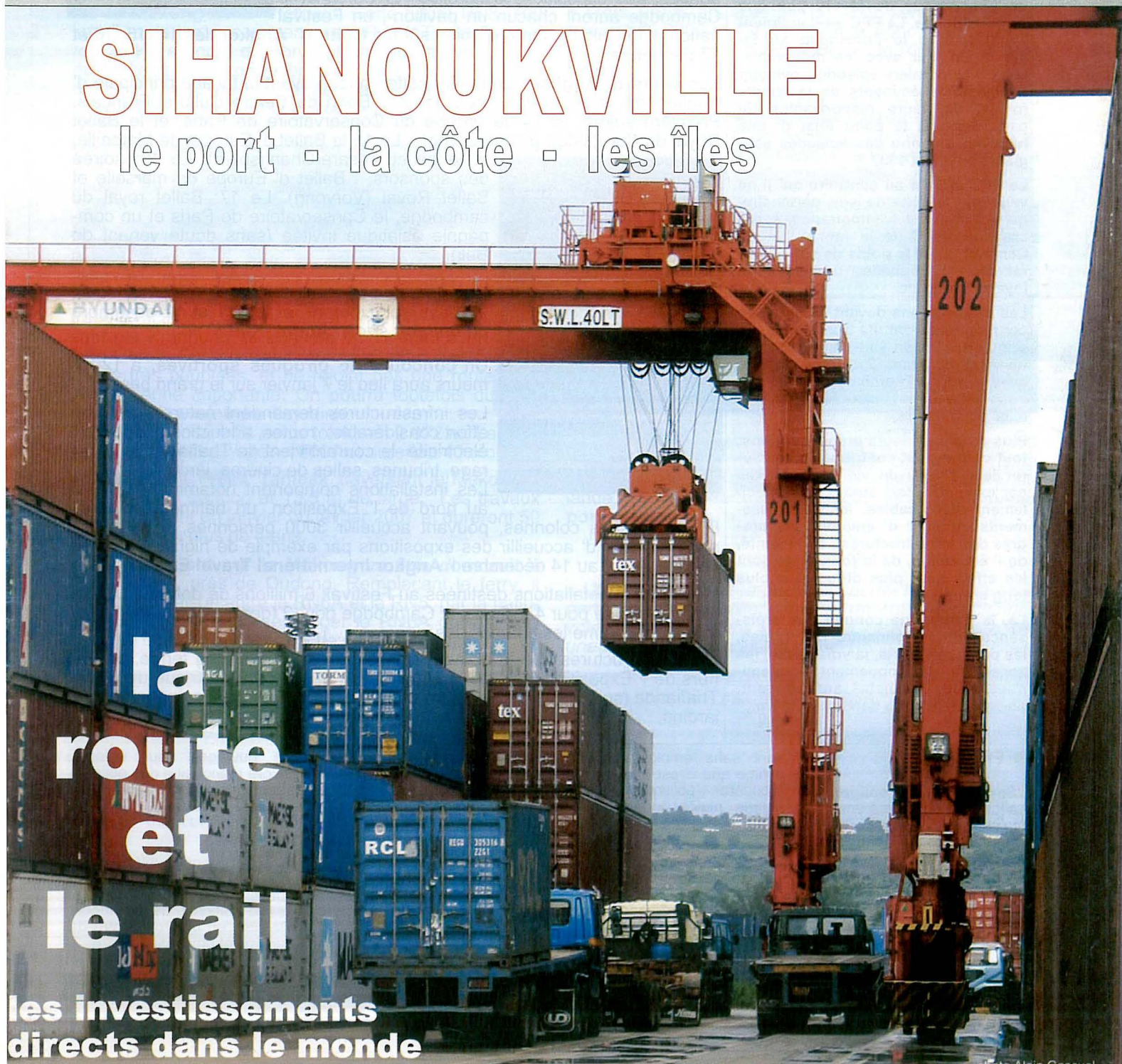
LES ZONES SPÉCIALES DE DÉVELOPPEMENT

Poipet - Phnom Penh - Koh Pos

Sihanoukville - Stung Hav ...

SIHANOUKVILLE

le port - la côte - les îles



la
route
et
le rail

les investissements
directs dans le monde

le temps des infrastructures

Le prince Norodom Ranariddh a été démis le 18 octobre de son poste de président du Funcinpec, qu' il occupait depuis février 1992. Que cette décision prise par une assemblée générale hâtivement convoquée par le secrétaire général Nhiek Bun Chhay ait été conforme ou non au règlement du parti, il semble qu' il y ait eu un large accord et guère de protestations.

Le prince Ranariddh a ses fidèles, ses partisans, mais comment défendre sa cause ? Il ne parvenait pas à choisir nettement entre la coalition avec le PPC et l' opposition, il ne s' occupait pas de son parti, sa vie privée prêtait à critiques; face à Hun Sen, il ne faisait pas le poids.

« Le PPC, c' est une machine à broyer » disait il y a quelques mois un observateur de la vie politique cambodgienne. Le PPC a-t-il vraiment voulu réduire le Funcinpec en farine ? En finir avec les monarchistes ? Les derniers épisodes, éviction de membres éminents de la famille royale, de hauts responsables du parti, sont ils le point final d' une lutte qui a connu des épisodes sanglants en juillet 1997 ?

Le PPC affirme au contraire qu' il ne veut que le bien de son partenaire, qu' il reconnaît l' importance, l' ancrage profond de la monarchie au Cambodge -et le poids de cet électorat. Mais il souhaite une coalition loyale et efficace.

Les protestations devant ce nouveau coup de force ont été très faibles. Le prince Ranariddh va-t-il ou non créer un nouveau parti ? Faire alliance avec le prince Thomico qui le lui propose ? Ce n' est pas le souci premier des Khmers.

Plus proche de leurs préoccupations: tout ce qui peut contribuer à améliorer leur niveau de vie. Les salaires par exemple. Mais aussi, moins facilement discernables, les investissements créateur d' emplois, les progrès des infrastructures, de la santé, de l' éducation, de la formation, dont les effets sont plus diffus et à plus long terme.

Là, le Cambodge connaît une croissance impressionnante. Les routes, les ponts, les ports, la voie ferrée, les zones de développement économiques... les projets surabondent, comme on le verra dans ce numéro. C.N.

Corée—Cambodge à Siem Reap: Festival culturel international

Un grand projet pour le tourisme, nous dit le Secrétaire d' Etat au Tourisme Thonh Khon, c' est le **Festival Culturel Mondial** qui aura lieu, pendant 50 jours, du 21 novembre au 9 janvier, à Siem Reap. Il est organisé conjointement par la **province de Gyeongju de la République de Corée** et par le **gouvernement du Cambodge**.

Le lieu: 15 ha, sur la *Zone de développement touristique* de l' Apsara. Les aménagements prévoient 400 stands d' exposition, et nous avons déjà 300 inscrits, venant de la région et de toutes les régions du monde. On compte une centaine de bailleurs de fonds.

22 groupes d' artistes, appartenant à 17 pays, participeront à ce Festival. Il y aura des films en 3D, des danses, des expositions culturelles —la Corée et le Cambodge auront chacun un pavillon-, un Festival national de Culture Khmère, bien sûr les **Nuits d' Angkor**, les 14, 15, 16 et 17 décembre.

Les Nuits d' Angkor auront lieu cette année devant la façade principale d' Angkor Vat, du côté droit, nous dit Kor Borin du Centre Culturel Français. Première soirée, le 14: le groupe du Conservatoire de Paris, et le Ballet Royal du Cambodge (*Preah Sothoy*). Le 15 le Ballet d' Europe, de Marseille, et le ballet Apsara(Changspein). Le 16: soirée des sponsors, : Ballet d' Europe de marseille et Ballet Royal (Vorvong). Le 17: Ballet royal du cambodge, le Conservatoire de Paris et un compagnie asiatique invitée (sans doute venant de Bali).



Il y aura un **concours de cerfs-volants**, auquel 17 pays participeront, et les 11 et 12 décembre un **fashion show André Kim**.

Un **concours de pirogues sportives**, à 12 rameurs aura lieu le 7 janvier sur le grand barai ...

Les infrastructures demandent naturellement un effort considérable: routes, adduction d' eau et d' électricité -le courant vient de Thaïlande ! - éclairage, tribunes, salles de cinéma, jardins ...

Les installations comportent notamment, 200 m au nord de l' Exposition, un bâtiment couvrant 8000 m², sans colonnes, pouvant accueillir 3000 personnes. Il permettra dans l' avenir d' accueillir des expositions par exemple de high-tech. Là se tiendra du 11 au 14 décembre l' **Angkor International Travel Exchange**.

Le coût des installations destinées au Festival: 6 millions de dollars. La Corée y participe pour 4 millions, le Cambodge pour 2 (dont 1,4 pour les infrastructures comme les tribunes, les cinémas, ...)

Les infrastructures que le gouvernement réalise pour le long terme, en dehors de l' Exposition, comme la construction de la ligne électrique depuis la Thaïlande (suivant la RN6), 10 km de route, les canaux, les lampadaires, les jardins, ... reviennent à 50 millions de dollars.

A PROPOS ...

Service militaire obligatoire
La loi a été adoptée à une large majorité le 25 octobre. Tous les Cambodgiens de 18 à 30 ans devront se faire enregistrer et servir 18 mois dans l' armée s' ils sont convoqués. Ce n' est pas que l' armée ait besoin d' effectifs, le service militaire est plutôt destiné à former, discipliner, occuper des jeunes sou-

vent sans emplois. Le PSR estime que c' est une façon de récupérer politiquement des jeunes plutôt portés à voter pour l' opposition:

Salon du Livre

C' est la troisième édition et on peut parler de succès. Nous avons compté 25 participants, khmers en très grande majorité, certains déjà bien connus comme le *Sipar*, *Reyum*, *Domrei Sor*, le *Centre d' Etudes*

khmères, quantité de nouveaux comme une *Cambodia Mathematical Society*, des librairies comme *Monument Books*, *Mekong Libris*, *International Book Center*, *Angkor Thom Bookshop* ... des publications comme *Health Adviser*, *Cambodge Soir*, *Cambodge Nouveau*, des associations d' écrivains, ... Tout cela témoigne d' un très intéressant éveil des auteurs et de l' édition, celle notamment

des ouvrages pour enfants. Encore manquait-il des éditeurs importants comme l' EFEO, le DC-CAM, Funan, le CDRI ... *Cambodge Nouveau* reviendra sur ce sujet.

Sihanoukville

Le propriétaire bien connu de *Mobitel* Kith Meng a acheté le théâtre national de Sihanoukville pour en faire un centre de tourisme et un super-marché.

entretien avec
le directeur général des Travaux publics
Chhin Kong Hean

des ponts, des routes: importantes avancées en 2007

Grande activité prochaine dans le réseau routier. Le prêt chinois de 200 millions de dollars qui vient d'être signé, et un accord tout récent avec le Japon, permettent le démarrage dès le début de 2007 de travaux, spectaculaires pour certains, qui avec la réhabilitation de la voie ferrée (*dans ce n°*) une nette avancée des infrastructures du Cambodge.

• il va être créé une **nouvelle route Est - Ouest entre le Mékong et le Vietnam**. Cette future RN8, 109 km, 7 m de large, commencera à Preak Tameak, environ 25 km au nord de Phnom Penh sur la rive gauche du Mékong. Elle correspondra à un pont, qui va être construit sur le Mékong, et sera ainsi branchée sur la RN 6A. Pour l'instant, c'est un ferry qui assure la traversée.

De Preak Tameak, cette route, actuellement *nationale 315*, se dirige d'abord au sud et rejoint le village et la pagode de Vihear Sur. Vers l'est ensuite elle passe le Tonle Touch à Kompong Popil, et poursuit à travers des terrains marécageux, complètement inondés à la saison des pluies, passant à Reab, Rokaa, Prek Pnov. Elle traversera la RN11 au nord de Prey Veng, poursuivra par Smaong Chhoeun et vers le nord-est ensuite, suivant le tracé d'actuelles petites routes, rejoindra en passant par Kranhung la frontière du Vietnam à An-long Chrey. Curieux trajet, qui ne dessert pas de zones très peuplées, et ne rejoint pas une route vietnamienne importante. On pourra toutefois du point frontière rejoindre Tay Ninh.

Il faudra construire 24 ponts totalisant 2 672 m. Les travaux commenceront début 2007 et dureront 40 mois.

• **Le pont de Preak Tameak** traversant le Mékong: il aura 1060 m de long et 13,5 m de large. Les travaux commenceront en janvier ou février 2007 et dureront 50 mois – un peu plus de 4 ans.

• **Un autre pont sur le Mékong va être construit à Prek Kdam**, près de Oudong. Remplaçant le ferry, il facilitera la liaison entre le RN6A et la RN5, par la nationale 61. Il devrait désengorger la RN6A qui est surchargée dans sa section proche de Phnom Penh.

• **Reconstruction de la nationale 76 de Snuol à Sen Monorom** : on conserve le même tracé, mais elle sera bitumée, devant ainsi une route « tous temps », au lieu d'être, dans sa partie montagneuse, très ravinée par chaque saison des pluies. Les travaux commencent le 31 janvier 2007 et doivent être terminés le 30 mai 2010.

• **Un pont sur le Bassac** va être construit au sud de Ta Khmau, financé aussi par le prêt de la Chine. Il est destiné à compléter la rocade qui permet de contourner Phnom Penh par l'ouest de la RN5 à la RN1, section très importante de la future « transasiatique » (*voir le « Schéma directeur de Phnom Penh 2020 », cn 232*).

• **Un autre pont sur le Bassac** va être construit, tout près du pont Monivong, par la *Canada Bank*, ce sera un pont à péage.

• **La nationale 48 RN4 - Koh Kong**, financée par la Thaïlande, est en travaux. Avec ses quatre ponts, dont on commence à fonder les pieux, elle doit être terminée, bitumée, en 2007.

• **Trois ponts** financés par le Japon seront ouverts en novembre 2006: - à Ta Khmau pour remplacer un vieux pont; - le pont de Prek Ho sur la RN2; - et le pont de Sla Kou sur la RN3.

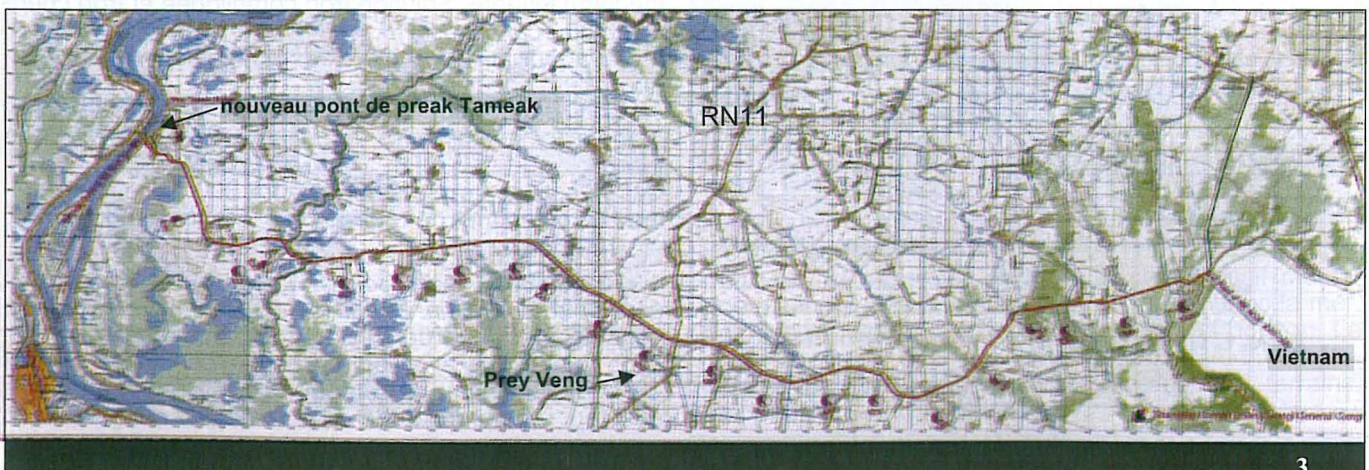
• L'accord qui vient d'être signé avec le Japon à Tokyo permet d'engager la **deuxième phase de la reconstruction de la RN1**, entre Neak Luong et Koki. Les travaux commencent en novembre. La première phase, la reconstruction de 2 ponts, est terminée.



• « Nous sommes en train de négocier un prêt de 100 millions de dollars pour la **reconstruction de la route 57** de Battambang à Pailin et à la frontière de la Thaïlande. En même temps, la construction d'un **nouveau pont à Ta Khmau** ».

et le rail ?

« Utiliser la voie ferrée pour transporter les containers à partir de Sihanoukville, remettre en état les anciennes voies existantes dans le port, oui, je pense que c'est une bonne idée », nous dit Chhin Kong Hean.



la fièvre du développement atteint la côte et les îles

Sihanoukville: avec l'aéroport, on attend les croisières

Avec la prochaine ouverture de l'aéroport de Sihanoukville, en janvier prochain, nous dit le secrétaire d'Etat Thong Khon, le tourisme au Cambodge va connaître une nouvelle phase de développement.

Au début l'aéroport ne sera accessible qu'aux ATR 72, mais dès 2008 il pourra recevoir des 737. Cela va développer les croisières: il y aura par exemple des croisières à partir du Vietnam qui, après quelques jours de visite, pourront venir au Cambodge. De Sihanoukville les visiteurs pourront facilement aller à Siem Reap en avion.

La croisière est une forme de tourisme qui se développe, et qui touche des gens plutôt fortunés. C'est pourquoi on peut dire que l'aéroport de Sihanoukville est l'élément clé du développement de la ville.

Il permettra aussi le développement des îles qui n'en est encore qu'à ses commencements.

Nous sommes, au ministère du Tourisme, favorables à tous les projets, mais à une condition: il s'agit localement d'un tourisme balnéaire, il faut donc étudier de façon approfondie les conséquences des projets pour l'environnement, conserver l'objectif de l'éco-tourisme, qui ne détruit pas, qui ne pollue rien, qui peut seul assurer le développement durable. C'est pourquoi nous voulons sélectionner seulement les investisseurs qui ont une bonne réputation, qui ont le certificat international « eco-label », l'équivalent de l'« ISO ». Nous avons insisté la-dessus auprès du CDC.

Comment concilier cet objectif avec l'installation éventuelle d'une raffinerie? Ce sont des choix qui appartiennent au gouvernement. S'il doit y avoir une nouvelle raffinerie, elle sera sans doute située plus loin à l'ouest.

la côte et les îles

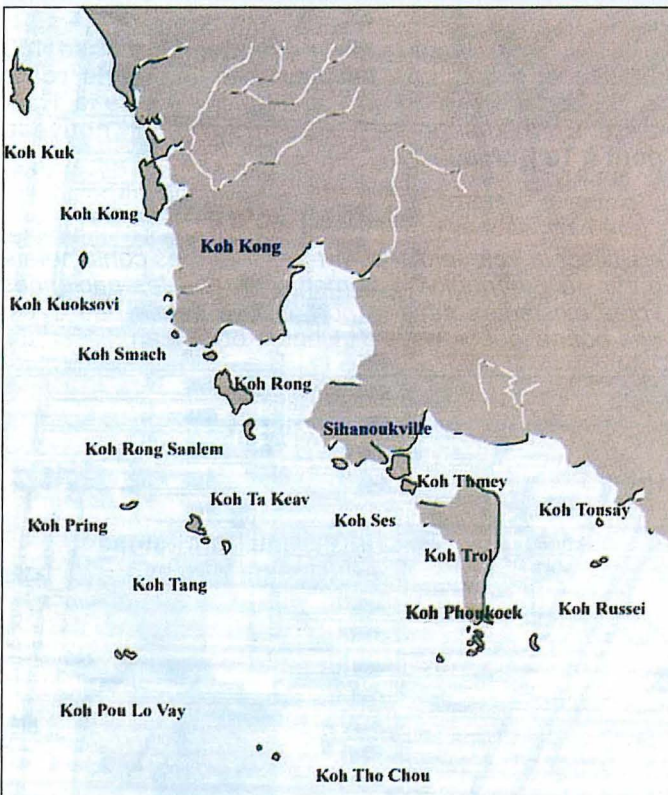
L'aménagement plage de Hawaï / Koh Pos

Ce très important projet d'investissement concernant la plage de Hawaï et l'île de Koh Pos, face à Sihanoukville, a été signé fin septembre nous confirme le CDC. L'investisseur est russe. Koh Pos Development Co, Ltd a un bail de 99 ans.

Le projet comporte notamment, sur l'île, un hôtel 5 étoiles avec un business center, probablement une jetée, les infrastructures nécessaires: voirie, énergie électri-



un pont Hawaï beach - île de Koh Pos ?



que, eau, télécommunications ... et un pont qui reliera le continent, à hauteur de la plage Hawaï à l'île. Un casino? Non, cela ne fait pas partie du projet.

Le pont, 900 m de long, est sujet à quelques controverses. La direction du port de Phnom Penh n'y est pas favorable nous dit Lou Kim Chhun (voir p.): il enjambrerait la « passe sud » qui, avec sa profondeur constante de 8m, sans dragage, offre une alternative précieuse au chenal principal. Pour conserver cette passe sud, le PAS, Port of Sihanoukville Authority, demande que le pont ait un tirant d'air de 50 m. Le chef pilote Pheng Hok préférerait que la liaison soit assurée par un ferry.

Une autre idée est un pont fixe, à plat, avec une partie médiane levante. Solution trop compliquée et trop chère dit-il. On écarte aussi le système de télésièges (comme à Singapour la liaison avec Sentosa): il faut que les voitures aient accès à l'hôtel.

Au CDC s'agissant du pont on ne tranche pas: « il appartient à l'investisseur de décider » nous dit M. Youn Heng.

Cet investissement russe atteindra 300 millions de dollars. Le calendrier de réalisation n'est pas rendu public.

Le projet Sokha Hotels and Resorts à Ochheuteal

Il y a quelques mois Sokha Hotels, qui a construit et gère l'hôtel Sokha Beach, a acquis un vaste terrain dans la partie sud de la plage d'Ochheuteal. Une société taïwanaise avait entrepris d'y construire un golf 18 trous. Sokimex va reprendre ce projet, nous dit le directeur commercial de Sokha Hotels and Resorts,

mais pour l'instant n'indique aucun calendrier.

Le projet Emario / Hawaï beach

Un autre projet tout proche, en cours de réalisation: celui de la société japonaise EMARIO. Il comporte une marina avec des emplacements pour les bateaux, et des habitations, c'est un investissement de 50 millions de

dollars. Nous n'en avons pas encore le détail, nous dit-on au CDC, parce que l'investisseur ne nous a pas encore présenté son projet. Il a l'autorisation de construire, mais s'il veut bénéficier d'avantages fiscaux, des incitations du CDC, il devra le faire.

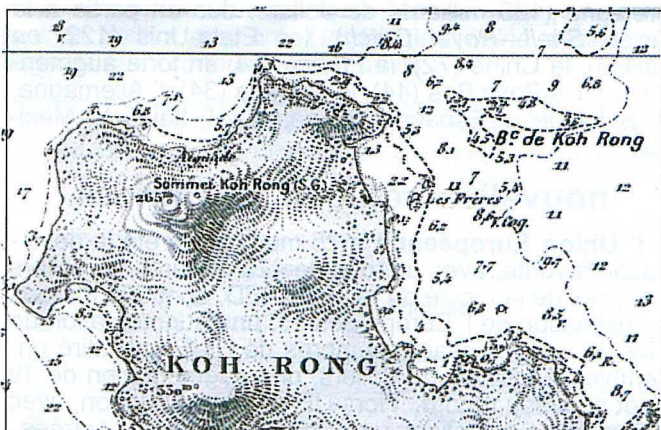


bassin pour les bateaux.

projets pour les îles

Après des années de calme - les navigateurs diraient de pétrole -, la fièvre de l'investissement atteint le littoral du Cambodge, les plages et leurs environs immédiats, et les îles. Pour essayer d'éviter l'anarchie et la destruction de l'environnement, il a été créé un **Comité des Iles**, présidé par S.E. Nouth Narang, ancien ministre de la Culture, fondateur du CEDOREK, urbaniste qui a participé à l'aménagement du Languedoc-Roussillon, ... « Il faudrait d'abord faire une étude complète des potentialités touristiques du littoral et des îles, évaluer l'impact sur l'économie et le tourisme, faire un schéma directeur d'ensemble ... Il faudrait deux ans ». En fait, sans attendre, les projets affluent, les investisseurs se bousculent ...

Sur les **Iles des Frères**, deux îlots situés juste à l'est de koh Rung, à environ 2 heures de bateau dans le nord-ouest de Sihanoukville, la société japonaise Bunco va bâtir des bunbalows de luxe. Le Comité des Iles doit aller sur place et faire un rapport au CDC. La déci-

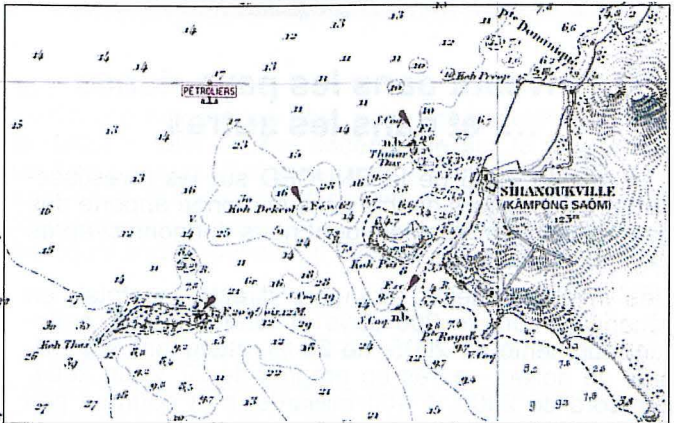


sion sera prise en séance plénière du CDC.

Sur **koh Dek Koul**, îlot que l'on voit bien de Sihanoukville, un hôtel-restaurant a été construit, avant la création du Comité des Iles et semble-t-il sans consultation; il n'est pas encore ouvert. L'investisseur est russe.

Pour **Koh Tang** (Koh Tas, « île plate »), autrefois l'île des Palétuviers, à une heure de mer de Sihanoukville, « il y a des visites, on discute ».

« Il existe en fait plusieurs projets, nous dit Nouth Narang. Le Comité a visité l'île et a apprécié un projet qui



On voit sur cette carte koh Tas, koh Dekcol, Koh Pos et la passe sud

respecte bien l'environnement. Il concerne 100 ha, dont 30 % pour la nature. Il y aurait là une centaine d'habitations, dans un style traditionnel, plutôt pour des gens à la retraite, pour se reposer; avec un golf à 9 trous. La décision sera prise en séance plénière du CDC.

Pour **Koh Russei**, proche de Ream, elle aurait été « cédée à un investisseur cambodgien ». « Ce n'est qu'une rumeur, le Comité n'a aucune information sur un projet d'aménagement ».

Koh Ta Keo: il existe plusieurs projets tout récents, un malais et deux cambodgiens. Ils concernent environ 100 ha, mais on n'a pas encore de document précis. Une 4ème partie est réservée à la Marine nationale. Le Comité des Iles va départager.

Koh Thmei, grande île plus à l'est: un projet chinois a été agréé par le ministère de l'Environnement. Il concerne une surface de 300 ou 400 ha: « C'est beaucoup trop », estime le Comité des Iles, qui cependant n'a pas encore été officiellement consulté. « Le projet est encore à l'étude. Rien n'a été signé par le CDC ».

Koh Ses: deux projets, qui relèvent de la rumeur, dont l'un venant du groupe *Green City*, l'autre de *Vimean Seila*.

L'île du Lapin: un schéma directeur a été réalisé par le Comité des Iles, nous dit Nouth Narang. Il couvre 130 ha, et comportera des habitations, des zones publiques, des zones pour le sport, des villages, un musée, l'ensemble ne sera pas seulement du luxe mais prévu aussi pour les « gens ordinaires ». Pour l'instant on en est à régler le problème foncier, pas encore au choix d'un concessionnaire.

Koh Sdaek: petite île sur le trajet Sihanoukville—Koh Kong. Cette zone maritime peu visitée est pour les plongeurs et plaisanciers comme un « jardin » où la nature est intacte, la visibilité en profondeur est très bonne et la faune sous-marine bien préservée. Un port, un village, une guest-house.

Koh Kong: grande île tout près de la frontière thaïlandaise. Des projets, mais semble-t-il rien n'est décidé.

Ream : un projet français

Il concernerait, à une quinzaine de km à l'est de Sihanoukville, la région de Ream. Un petit massif montagneux sauvage culminant à 277 m tombe dans la mer. Les îles protègent la baie et lui font un bel horizon. Le projet comporterait, sur la côte, une infrastructure hôtelière avec une assez vaste surface de terrains, un resort.

investissements étrangers directs

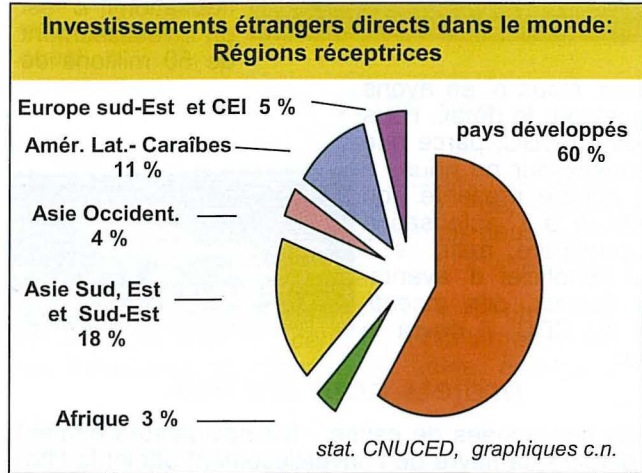
On investit dans les pays riches ... et dans les autres

Le rapport 2006 de la CNUCED sur les investissements étrangers directs dans le monde apporte des informations intéressantes, dont nous donnons ci-après quelques points forts:

- Les investissements étrangers directs, au total, en prenant en compte 200 pays et territoires, ont nettement augmenté en 2005: de 29 %, atteignant 916 milliards de dollars –après un progrès de 27 % en 2004. Le record de 2000, 1 400 milliards, n' a pourtant pas été battu.
- L'essor récent des IED est attribuable aux **fusions-acquisitions transfrontières**, dont la valeur a augmenté de 88 % pour arriver à 716 milliards de dollars, effet des **investissements croissants des fonds communs de placement**, En grande partie concentrés aux Etats-Unis et au Royaume-Uni, ils ont financé des fusions-acquisitions pour 135 milliards de dollars en 2005 soit 19 % de l'ensemble des opérations transfrontières. Contrairement à d'autres types d'IED, les investissements des fonds de participation privés ne sont en général pas de longue durée
- Les services ont continué à se tailler la part du lion, mais le secteur primaire a pris plus d'importance en 2005. Les fusions-acquisitions transfrontières y ont plus que sextuplé, les **opérations dans les industries extractives ou l'industrie pétrolière** mobilisant l'essentiel des IED dans ce secteur. En revanche, la part

de l'industrie manufacturière dans le total a fléchi en 2005.

- L' augmentation des IED a touché toutes les sous-régions du monde, et 126 des 200 pays et territoires pris en compte.



- les entrées ont été plus fortes dans les pays développés (542 milliards de dollars, en augmentation de 37 %) que dans les pays en développement. Mais ces IED dans les pays en développement, 334 milliards, ont battu tous les records (1).
 - les augmentations d' IED dans les pays en développement, très différentes selon les régions, présentent des caractéristiques nouvelles: Asie occidentale + 85 %; Afrique + 78 %; Asie (du Sud, de l'Est et du Sud-est): + 20 %; Amérique latine et Caraïbes + 3 %; Europe du Sud-est et CEI: id°.
- Les entrées d'IED dans les 50 pays les moins avancés ont atteint le record historique de 10 milliards de dollars.
- Les principaux pays receveurs ont été : la Grande Bretagne (165 milliards de dollars, dus en partie à la fusion *Shell—Royal Dutch*), les Etats-Unis (122, en baisse), la Chine (72), la France (64, en forte augmentation), les Pays Bas (44), le Canada (34), l' Allemagne, la Belgique, l' Espagne, Singapour, l' Italie, le Mexique,...

nouvelles régions réceptrices

- l' **Union Européenne** à 25 membres a été la destination favorite, avec un total de 422 milliards de dollars soit près de la moitié du total des IED, dont 388 millions à destination de l' Europe des 15, une augmentation de 109 %. Les nouveaux membres de l' UE ont attiré ensemble 34 millions de dollars, une augmentation de 19 % et nouveau record. Hors UE on note au Japon, avec 2,8 milliards de dollars, une chute de 64 % des entrées.
- L' **Europe du sud-est et la Fédération de Russie** ont reçu ensemble 40 millions de dollars d' IED, la plus grande part allant à la Russie, à l' Ukraine, à la Roumanie

Une remarque: il est assez paradoxal de classer dans la même catégorie « pays en développement » des pays comme Singapour, Hong Kong, et le Lesotho.

creative graphic design solutions*

khmer>dev
• création graphique originale
multimédia & édition

www.khmerdev.com
publicité, logotype, carte de visite,
flyers, enseigne, identité visuelle.
nos compétences graphiques
à votre service.
design@khmerdev.com

dans le monde: le sud arrive !

• **L'Amérique latine et les Caraïbes:** 104 millions de dollars d'IED, en faible augmentation. Diminutions pour le Brésil, le Chili, le Mexique, mais fortes augmentations pour l'Uruguay, la Colombie, le Venezuela l'Equateur, le Pérou.

• **L'Afrique,** avec 31 milliards, n'a reçu que 3 % du total des IED, mais c'est pourtant un progrès de presque 50 %. La plus grande part, 21 %, va à l'Afrique du Sud (à cause d'une acquisition); viennent ensuite l'Egypte, le Nigeria.

• **Asie occidentale:** l'augmentation des IED a été très forte dans ces 14 pays : + 34 milliards de dollars, soit + 85 %. Les raisons: la hausse du prix du pétrole et la croissance du PIB qu'elle a entraîné dans les pays producteurs; et la libéralisation dans certains pays, autorisant les investissements étrangers dans des secteurs comme l'énergie et l'eau (Barhein, Emirats Arabes Unis, Jordanie, Oman) et les télécommunications (Jordanie, Turquie, ...)

• **l'Asie du Sud, de l'Est et du Sud-est** a reçu un total de 165 milliards de dollars, 18 % de l'ensemble des IED, **la Chine** (72 milliards) et **Hong Kong** (36) recevant environ les deux-tiers de ce total.

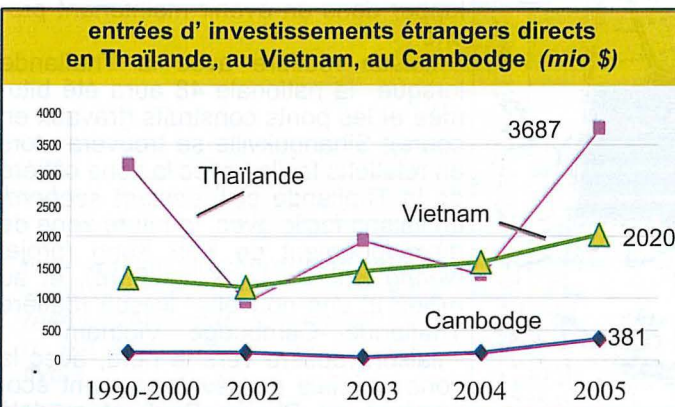
La Chine attire des investissements dans les secteurs de technologie plus avancée (électronique, projet de chaîne de montage de l'A 320). Et l'on constate « un rééquilibrage en faveur des services tels que la banque, les télécommunications, l'immobilier ».

L'Asie du Sud a reçu 10 milliards de dollars d'IED, dont l'Inde 7, nouveau record.

évolutions en Asie du Sud-est

L'Asie du Sud-est a reçu 37 milliards de dollars d'IED, le principal bénéficiaire étant **Singapour** avec 20 milliards, suivi de l'**Indonésie** (5), de la **Malaisie** et de la **Thaïlande** (4 chacune).

« **Le Vietnam** est devenu un nouvel emplacement de choix, attirant des investisseurs tels qu'Intel (300 millions de dollars pour créer la première usine d'assemblage de semi-conducteurs du pays) ».



Le secteur manufacturier -automobile, électronique, sidérurgie, pétrochimie- continue à attirer les investissements en Asie du Sud-est comme dans l'Asie du sud et l'Asie de l'est « même si les lieux changent à mesure que les pays progressent dans la chaîne de valori-

sation ».

Le Cambodge marque une nette progression en 2005: le début d'une courbe ascendante sur le long terme peut-on espérer. Selon ce rapport de la CNUCED « les entrées d'IED devraient continuer à augmenter aussi [comme en Inde] dans les pays d'Asie du sud-est où les coûts sont relativement bas ».

forte croissance des investissements sud-sud

Les pays développés sont restés les premières sources d'IED. Près de la moitié des flux totaux sont originaires de trois pays, les Pays-Bas, la France et le Royaume-Uni. Les IED originaires de France ont doublé pour atteindre 116 milliards de dollars en 2005,

Phénomène extrêmement significatif cependant: en 2005 un volume record d'IED, plus de 120 milliards de dollars, a été réalisé par des pays en développement à destination d'autres pays en développement ou « en transition ». 70 % de ce total sont venus de pays asiatique.

Les principaux de ces investisseurs: Hong Kong, Fédération de Russie, Singapour, Taïwan, Brésil, Chine (dont les réserves en devises ont considérablement augmenté, entraînant un flux d'investissements à l'étranger; exemple: l'acquisition par la *China national Petroleum Corp* de *PetroKazakhstan* pour 4,2 milliards de dollars).

Un autre signe de la montée en puissance des pays « en développement»: le nombre de leurs sociétés transnationales figurant dans les 500 premières au monde est passé de 19 en 1990 à 47 en 2005. Les 5 premières de ces sociétés transnationales figurent dans les cent premières du monde: *Hutchison Whampoa* (Hong Kong), *Petronas* (Malaisie), *Singtel* (Singapour), *Samsung Electronics* (Corée), *CITIC* (Chine).

Ce phénomène représente un changement fondamental dans l'économie mondiale, écrit la CNUCED.

tendance à la régionalisation

Les flux sud-sud se dirigent particulièrement vers les pays en développement ou en transition: ils sont passés de 2 milliards de dollars en 1985 à 65 milliards en 2004, et représentaient alors 25 % des IED entrant dans ces pays. La majorité de ces IED sont intra-régionaux.

On en voit la démonstration en Afrique (investissements de l'Afrique du Sud dans les pays avoisinants), et dans le Sud-Est Asiatique où les pays en développement, Chine et Hong Kong en premier lieu, prennent une part croissante dans les investissements effectués dans la région: ils sont passés en 10 ans de 44 % à 65 % du total. La part des pays développés diminue en conséquence.

Les raisons de ces IED régionaux: recherche d'efficacité (main d'œuvre moins chère), recherche de ressources naturelles, mais aussi « à cause de similarités en termes de marchés de consommation et de savoir-faire technique ou sur le plan institutionnel ». Disons: similarité de cultures et de comportements.

On voit là la confirmation d'un thème souvent traité depuis 12 ans par Cambodge Nouveau: « l'Asie s'asiatise ».

11 projets

un entretien avec **THON VIRAK**

Directeur adjoint du département
Commerce international, ministère du Commerce

Il existe 11 projets de Zones Spéciales de Développement (SEZ). On peut en ajouter deux autres qui n'ont pas encore l'agrément du CDC, à Kamrieng et à Pailin.

Ces projets sont très inégalement avancés.

LES ZONES SPÉCIALES DE DÉVELOPPEMENT

Le seul obstacle restant est la création d'un nouveau passage à la frontière. Une nouvelle route a été construite côté cambodgien, qui à partir de la RN5 contourne l'agglomération et rejoint le réseau routier thaïlandais. Sans ce nouveau poste frontalier, la route est un cul-de-sac et la zone industrielle est située sur une simple bretelle au lieu d'être sur une jonction routière majeure.

Le problème est le tracé de la frontière: entre l'interprétation du

Cambodge -le tracé suit le cours de la rivière- et celle de la Thaïlande -le tracé suit la carte qui indique une ligne droite laissant la rivière côté

thaïlandais-, la différence est d'environ 200 mètres. Il y a d'ailleurs un casino dans ce morceau de terre contesté. Où donc construira-t-on le poste - frontière ?

La zone économique de Poipet

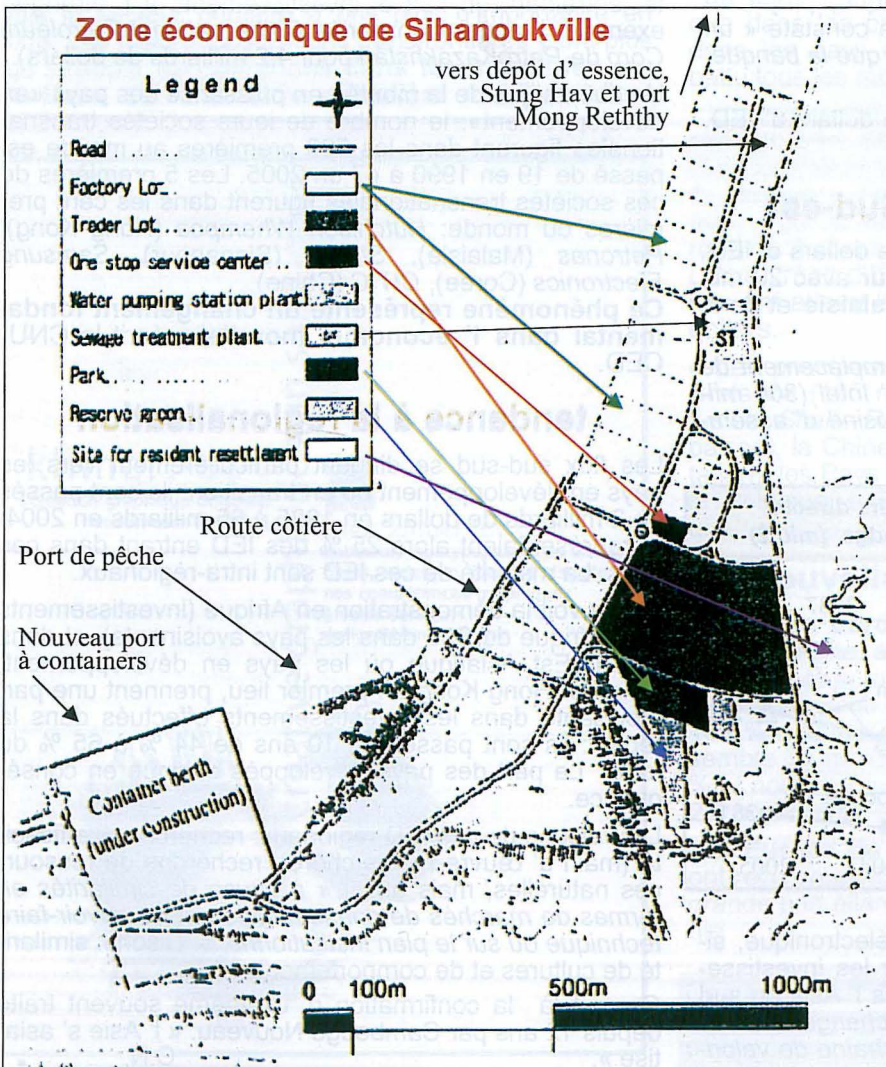
Elle est pratiquement achevée. Elle comprend une zone commerciale de 81 ha, toute proche de la frontière, et une *export processing zone* de 386,5 ha situés à 10 km au nord-est de la ville frontalière de Poipet. La mise en activité est prévue pour 2007. Cette zone économique sera la première au Cambodge (*carte ci-contre, et cn 236*). L'investisseur, 60 millions de dollars, est *Chay Chay Investment Ltd*. Le responsable est l'Okhna Oum Chhay.

la zone franche de Sihanoukville

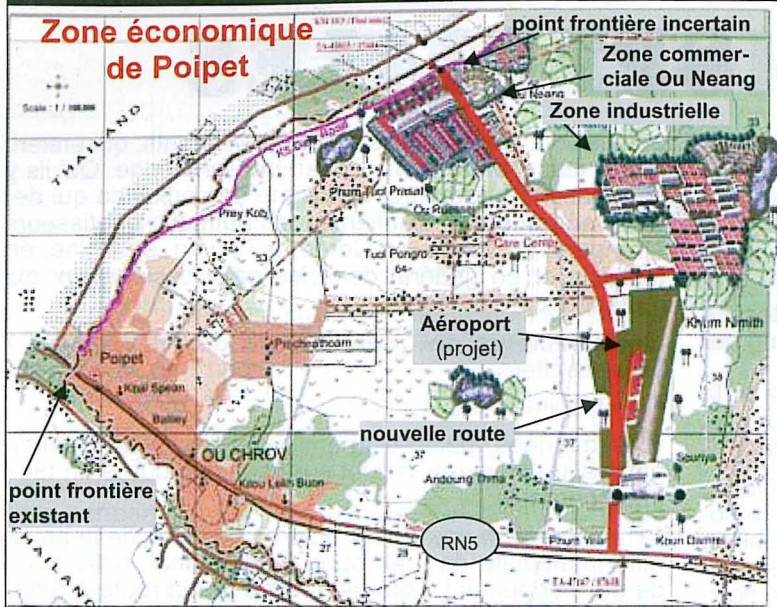
Autre grand projet: le projet de la **PAS, Port Authority Sihanoukville**, 70 ha jouxtant le port de Sihanoukville. L'agrément a été donné en décembre 2005. Les études sont en cours, avec un calendrier précis. Elles doivent être terminées en novembre 2008. Les appels d'offre et les travaux commenceront aussitôt. C'est un investissement de 37,5 millions de dollars, qui sera réalisé grâce à un prêt japonais. Cette zone spéciale pourrait être gérée en joint venture entre la *Japan International Banking Corporation* et le gouvernement cambodgien nous dit M. Thon Virak, directeur général adjoint au ministère du Commerce.

On peut penser que cette zone spéciale de développement de Sihanoukville a de bonnes chances de se développer pour plusieurs fortes raisons:

- Sihanoukville est le seul port en eau profonde de la région.
- Il est en cours de forte modernisation avec la construction d'un **nouveau port à containers** opérationnel début 2007.
- les liaisons routières, ferroviaire, maritimes, aériennes vont se développer dans un avenir maintenant proche :
 - liaison routière avec la Thaïlande lorsque la nationale 48 aura été bitumée et les ponts construits (travaux en cours); Sihanoukville se trouvera alors en relations faciles avec la zone côtière de la Thaïlande et l'*eastern seaboard*; en liaison facile avec la future zone de développement de Koh Kong (projet *Neang Kok* de Ly Yong Phat); et au milieu d'une nouvelle liaison routière Thaïlande-Cambodge-Vietnam
 - liaison routière vers le nord, avec la zone spéciale de développement économique de Phnom Penh et au-delà vers le nord, avec la fin des travaux sur la RN7 et la réalisation du pont de Stung Treng, jusqu'à Vientiane.
 - création de l'aéroport de Sihanoukville près de Ream, qui jouera un rôle important pour le tourisme en faisant



CAMBODGE NOUVEAU



créé un port relié par une nouvelle route à la RN4 (cn 236).

Sur une surface de 1000 ha. va être construite une raffinerie de sucre, alimentée par de vastes plantations de canne à sucre: 70 ha ont déjà été plantés comme pépinière, pour replantation, en décembre, sur 2500 ha. Selon une technique nouvelle, les plants sont enfoncés horizontalement, et les tiges de canne poussent à partir de ce plant horizontal.

L'usine sera mise en service fin 2008. La production prévue est de 60 000 t de sucre par an, et de 6 millions de litres d'alcool, il y aura aussi production d'éthanol pour la fabrication de bio-carburant à partir des molasses. C'est un investissement de 50 millions de dollars.

La jetée du port Okhna Mong a été comme prévu prolongée, elle mesure maintenant 1000 m. Il reste, nous dit le directeur général Tan Hav, à creuser le fond, pour faire passer le tirant d'eau de 5 m à 6-7m.

L'activité principale du port: l'importation de

de Sihanoukville une base de départ vers l'intérieur du pays, Siem Reap, Phnom Penh, ... et même vers le Laos, le Vietnam ... qui jouera aussi un rôle important pour le développement industriel, permettant aux businessmen de la région un accès facile à la zone industrielle.

- rénovation de la voie ferrée : les études sont en cours (voir dans ce n°).

la Zone industrielle de Stung Hav

191,25 ha, à proximité du port de Stung Hav, sur la baie de Kompong Som, cette zone franche projetée est reliée par la route à Veal Rinh et à Sihanoukville (19 km); elle jouxte la voie de chemin de fer. L'investisseur de cette FTZ est Attwood.

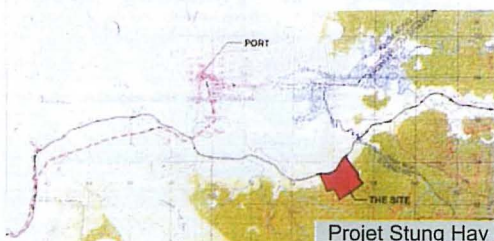
L'investisseur prévoit sur cette surface des zones industrielles, commerciales, administratives, résidentielles et de télécommunications de niveau international. Et un nouveau port. Le projet devait commencer en octobre 2005, mais il a pris du retard. « Les études continuent, nous envisageons différentes options », nous dit le 20 octobre M. David Sim, chief operating officer. Ce sera un projet 100 % privé, et non une joint ven-



le port Okhna Mong

fruits thaïlandais qui sont distribués ensuite par camions dans tout le pays.

Une route est en construction vers Sre Ambel vers le nord, rejoignant la route de Koh Kong, et une autre vers le Sud, vers Stung Hav et Sihanoukville. (suite p. 10)

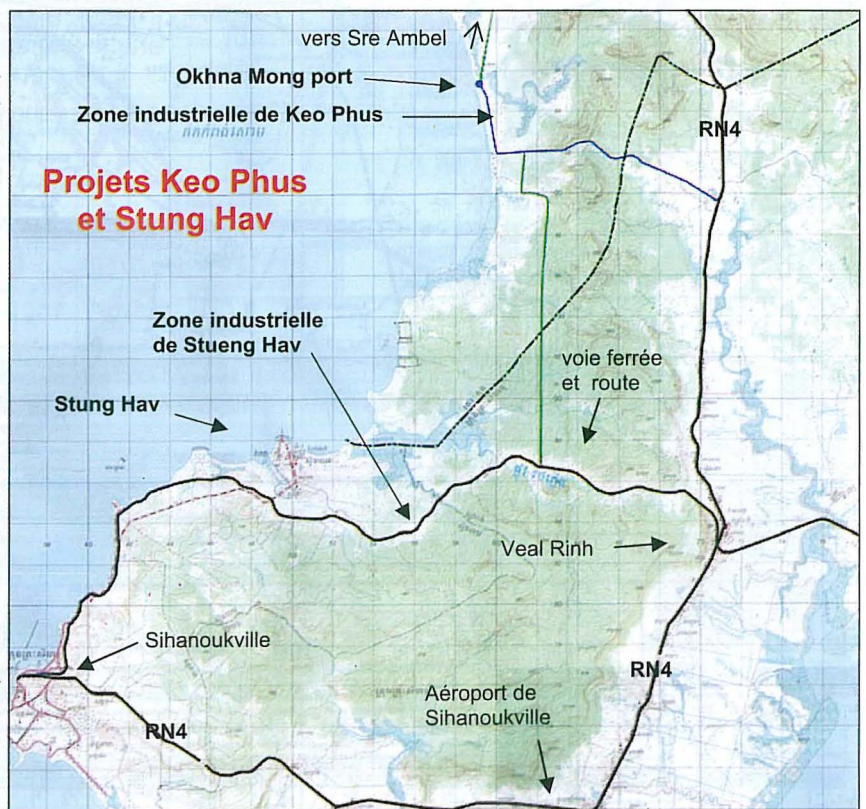


Projet Stung Hav

ture avec le gouvernement comme il en avait été question. « Les travaux pourraient commencer à la mi-2007, mais ce n'est pas encore une décision définitive ».

zone industrielle de Keo Phus

C'est un projet conjoint de Mong Reththy (51 %) et du businessman thaïlandais Charoen Sirivadhanabhakdi (Thai Charoeyun Commercial Co) (49 %), sur la baie de Kompong Som, où Mong Reththy a



ZONES SPECIALES

la Zone Economique Spéciale de Phnom Penh

Cette zone de 365 ha dite PPSEZ, *Phnom Penh Special Economic Zone*, est prévue sur la commune de Kambol, district de Angsnol, aux portes de Phnom Penh: à 8 km de l'aéroport de Pochentong sur la RN4.

Elle s'étend tout en longueur, vers le sud, à partir de la RN4, longe la voie ferrée Phnom Penh—Sihanoukville, et se prolonge jusqu'aux méandres du Praek Thnaot.

La société, **Japan Cambodia Development Corp.**, JCDC, est une entreprise en joint venture entre la société japonaise **Zephyr** (spécialisée dans l'immobilier, plus d'un milliard de dollars de c.a.) et la société cambodgienne **SEZ**, filiale de **Attwood** (distribution de boissons alcoolisées, *Johnny Walker*, etc...). L'investissement atteindra 89 millions de dollars, et devrait générer à terme environ 100 000 emplois.

La construction est prévue en trois phases. La première, concernant 141 ha, commence à la fin décembre ou début 2007 avec la construction des infrastructures: voirie, adduction d'eau, drainage, évacuation des eaux usées, électricité, carburants, port sec ... et doit être terminée fin 2007 ou début 2008.

La première ouverture interviendra donc début 2008. Mais déjà les réservations sont ouvertes, nous dit David Sim, *chief operating officer*. Des investisseurs: Confection, fabrication de plastique, emballages en plastique ...

Il est clair que ce très important investissement japonais est une excellente nouvelle pour le Cambodge. Les Ja

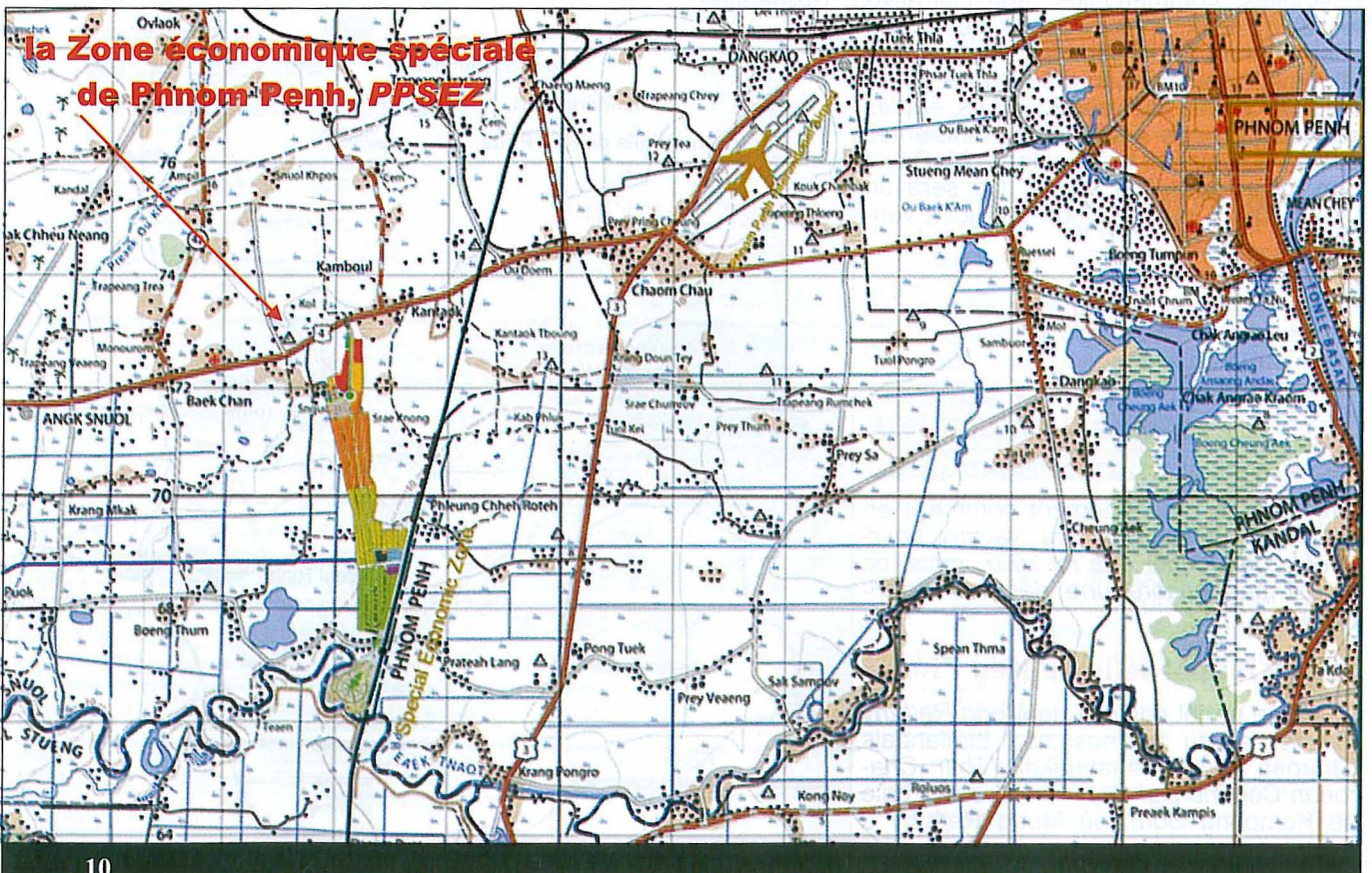
ponais sont des investisseurs très exigeants, qui étaient restés jusqu'à présent à l'écart du Cambodge. Qu'ils y investissent en grand est un signe de confiance qui devrait entraîner la confiance d'autres investisseurs étrangers, au Japon, en Corée, à Taiwan, en Chine, en Malaisie et en général dans les pays occidentaux qui restent encore méfiants.

Quels facteurs ont joué pour décider les Japonais ? On peut citer:

- la stabilité politique;
- les données macro-économiques, le développement général du pays qui atteint sur la longue durée un taux très honorable;
- l'amélioration des infrastructures : en plus de la proximité immédiate de l'aéroport international, cette zone de développement sera bien reliée par la route à Sihanoukville, à la Thaïlande, au nord du pays ...
- avantages concrets pour les investisseurs: exemptions de taxes à l'importation, formalités administratives sur place et simplifiées, et tarifs douaniers préférentiels accordés aux produits cambodgiens.

Les produits cambodgiens bénéficient d'avantages considérables, a rappelé le ministre du Commerce Cham Prasidh:

- vers l'Union Européenne : exemption de toutes taxes et de tous quotas pour tous les produits (sauf armes et munitions); de même vers le Canada (à l'exception des produits laitiers), vers l'Australie, la Nouvelle Zélande et la Norvège. Mêmes conditions « DFQF » (*duty free and quotas free*) pour plus de 8 000 produits à destination des Etats-Unis; le Japon, la Corée, la Chine, ont accordé des avantages similaires à de nombreux pro-

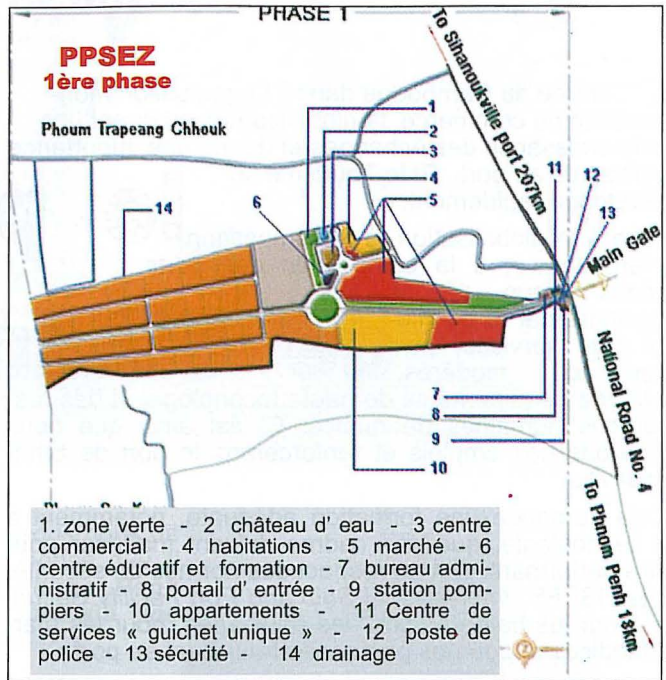


DE DÉVELOPPEMENT

duits cambodgiens; et les six premiers pays membres de l'ASEAN font entrer les produits cambodgiens sans droits selon le système de préférences de l'ASEAN (*Asean integration System ou AISP*).

Les atouts particuliers de cette PPEZ

- d'abord sa situation à proximité de la capitale: elle est à 15 km du port de Phnom Penh, à 8 km de l'aéroport international de Phnom Penh; elle est à 207 km du port de Sihanoukville, et le long de la voie ferrée;
- les *incentives*: jusqu'à 9 ans d'exemption fiscale; 0 % de TVA; exemption de taxes pour tous les matières premières importées, les biens d'équipement etc ... ; des visas permanents pour l'investisseur et les membres de sa famille; la possibilité d'acquérir un terrain ou un immeuble; le droit de transférer les revenus à l'étranger.
- et le fait aussi que ce sera une véritable ville nouvelle, souligne David Sim, avec tout ce qu'il faut non seulement pour la vie professionnelle (qualité, transparence de l'organisation intérieure, du *one stop center*, des télécommunications, port sec, etc ...), mais aussi les habitations, les écoles, les centres commerciaux, la poste, les banques, ... qui permettent la vie familiale, qui peuvent décider l'expatriation d'un investisseur et de sa famille.



zones économiques spéciales (suite)

Koh Kong: les deux projets, celui de Ly Yong Phat (« Nearn Kok ») et celui de Souy Seng sont en sommeil.

Païlin - Kamrieng: c'est un projet bi-latéral. La Thaïlande va financer l'étude.

Bavet: l'EPZ n'a pas encore d'existence officielle, les responsables n'ont pas fait les démarches. Mais il existe 2 usines, une de montage de bicyclettes et une de pièces détachées, et un « one stop service ».

Kampot: le projet n'a pas encore commencé, il n'y a pas d'informations, il pourrait être abandonné.

Phnom Dinh, projet de SEZ sur 57 ha, proche de la

RN2, à 55 km de Takeo, district de Kirivong. Oui, cette SEZ sera réalisée, dit M. Thon Virak qui l'a visitée tout récemment.

Thary City: à Memot. Pas encore d'agrément officiel, mais il y a deux usines: de bois d'hévéa, et de confection. Responsable: Thary investment.

You are reading CN

CAMBODGE NOUVEAU

le journal des décideurs votre meilleur investissement

Publié par la SERIC
Directeur - rédacteur en chef
Alain Gascuel
Photos Art Studio, Alain Gascuel, ...
Impression 3D

CAMBODGE NOUVEAU

58 rue 302 - BP 836 Phnom Penh
tel 023 214 610 mobile 012 803 410
E-mail cambodge.nouveau@forum.org.kh
www.cambodgenouveau.com

QUALITY CERTIFIED COMPANY (ISO 9001 : 2000)

cominkhmers



un entretien avec
le directeur du port, chairman et C.E.O

LOU KIM CHHUM



L'entrée du Cambodge dans l'Organisation mondiale du commerce, la globalisation, amènent une forte croissance des échanges et donne une importance croissante au port. Et le Tourisme se développe rapidement.

Face à la globalisation, à la compétition internationale, à la compétition des ports privés, nous devons répondre par la qualité de nos services, par des coûts modérés, avec des équipements de haute technologie et des ressources humaines de qualité. C'est ainsi que nous créerons des emplois et renforcerons le port de Sihanoukville.

Cela demande une formation adéquate, notamment à la technologie, que nos cadres doivent maîtriser pour être performants, et un respect des normes de sécurité, dites ISPF, *International Ship and Port Facility Security*, pour les bateaux, pour les équipages, pour les marchandises et pour les personnes travaillant au port.

Nous avons des stages de formation avec l'UNCTAD, dont le chef de projet est Sven Callebaut. Une première promotion de 8 stagiaires qui deviendront des formateurs, arrive en fin de cycle.

Pour la sécurité nous avons eu un séminaire concernant notamment la lutte contre le terrorisme; et nous allons mettre en œuvre avec la Banque Mondiale et les divers ministères concernés un projet pilote de *risk management*; il comportera par exemple le contrôle de 30 à 40 % des containers, selon les risques.

Perspectives de développement

- Le **tourisme de croisières**: la très prochaine mise en service du nouvel aéroport de Sihanoukville permettra aux croisiéristes d'aller rapidement à Phnom Penh et à Siem Reap: 18 minutes de Sihanoukville à l'aéroport de Kang Keng, et moins d'une heure de vol jusqu'à Siem Reap.

Cet aéroport favorisera en même temps le développement des croisières dans la région, et bénéficiera ainsi à d'autres ports.

- l'amélioration des **services offerts au fret**, notamment le trafic par containers avec l'**extension du port à containers**; la nouvelle surface, 64 000 m², sera mise en service au début de 2007. Déjà cette année nous prévoyons une augmentation de presque 20 % du trafic par containers.

On peut mentionner aussi la remise en état de la **voie ferrée**, qui améliorerait la desserte du port, par exemple avec les usines de ciment en construction près de Kam-pot.

- être une **supply base** pour les compagnies pétrolières est un point important pour le port. Actuellement une compagnie est active et fore, *Chevron*. La **supply base** travaille pour les installations de forage, stocke les tubes fournis par *Mitsui* par exemple, qu'il faut maintenir et emmener jusqu'aux forages. Nous espérons que d'autres compagnies de forage viendront et se serviront de nos équipements.

le port
de Sihanoukville



Est-ce qu' il y a eu des découvertes d' hydrocarbures pétrole ou gaz, en quantités commercialisables ? Je ne sais pas. La préoccupation du Port est d' offrir des services de très bonne qualité. Ce qu' on peut dire est que l' on en est encore au stade de l' exploration. En cas de succès, on arrive à la phase d' exploitation. Il faudra alors de grandes surfaces pour stocker le matériel. Notre chance dans ce cas est que notre port est beaucoup plus proche que tous les autres situés en Thaïlande, en Malaisie, ou Singapour: environ 70 km de moins.

Au cas où les 6 blocs entreraient en production il nous faudrait un *supply base terminal* d' une surface maximale de 60 ha, alors que la phase d' exploration actuelle demande 20 ha seulement. C' est ce

que nous étudions, de façon à pouvoir accueillir d' autres compagnies.

Il n' y a pas encore de demandes officielles, mais plusieurs compagnies de



forage sont venues, *Texaco*, et d' autres, de Malaisie, de Chine, pour s' informer sur nos services.

- Des projets qui concernent le port de Sihanoukville: **les cimenteries en construction de Khaou Chuly** et de AZ à côté de Kampot (cn 240). Elle sont besoin d' importer du charbon et du gypse (voir p. 14 le point sur le projet Khaou Chuly).

- Un autre projet est celui d' une centrale électrique de 200 MW au charbon, il dépend du ministère de l' Industrie.

- Nous prévoyons encore la future **Zone économique spéciale de Sihanoukville**. Les études en cours, 3 millions de dollars, vont aboutir et la construction, après appels d' offres, commencera à la mi-



2008.

« Pour toutes ces raisons nous dit Lou Kim Chhum, je pense que l' activité du port de Phnom Penh va connaître à la mi-2009 une importante augmentation.

la concurrence des ports privés

Nous sommes dans un système de libre marché. Nous devons compter avec Stung Hav, avec Koh Pos, avec Sre Ambel, peut-être aussi avec Kampot.

Mais la concurrence doit se faire selon les mêmes critères de sécurité, de services rendus, de tarifs. Et ces ports, fait remarquer un responsable du PAS, n' ont pas les mêmes contraintes au niveau de la sécurité parce qu' elles ne s' appliquent pas aux bateaux de moins de moins de 500 t.

D' autre part, c' est le gouvernement qui fixe nos tarifs. Il devrait assurer des conditions égales pour tous, c' est à lui de faire respecter la loi; mais en réalité il traite très différemment les ports privés et le port de Sihanoukville. Si la compétition se faisait de façon équitable, alors notre part du marché augmenterait.

Il est vrai aussi que Sihanoukville a bénéficié de beaucoup d' aide: de la France, des Etats-Unis, aujourd'hui du Japon ...



«En 2004 et 2005 nous avons perdu une partie des importations de ciment, mais il revient (voir stat.p. 14). J' estime, dit le directeur du port Lou Kim Chhum, que 70 % du fret en vrac (general cargo) pourrait aller aux ports privés. Et le Vietnam projette un nouveau port sur sa côte est. (suite p. 14)



photos A. Gascuel

exploration pétrolière : les tubes stockés sur le port

Voies ferrées décisions imminentes

entretien avec Michael Kennedy
deputy team leader, Railway Restructuring Project

La réhabilitation des 600 km de voies ferrées du Cambodge, un projet depuis longtemps sur le chantier, est maintenant très prochaine. Les travaux doivent commencer en avril 2007 et durer 2 ans et demi.

Le moins qu'on puisse dire est qu'il est grand temps. Pratiquement tous les trains déraillent, et quelquefois plusieurs fois dans un seul trajet, nous dit Michael Kennedy, de sorte que la vitesse moyenne est passée de 30 km/h il y a quelques années à 15-20 km/h. Certains ponts se franchissent à 5-10 km/h. Les chemins de fer n'ont aucun moyen pour assurer la maintenance. On arrive à l'extrême limite du possible.

La voie ferrée a ainsi perdu pratiquement tous ses clients, les pétroliers *Sokimex* et *Caltex*, et les efforts pour gagner le transport des containers a été un échec. Il faut maintenant non seulement financer la réhabilitation des voies, compléter et améliorer le réseau, renouveler le matériel roulant, mais il faut une législation claire, qui confie à une société privée une concession d'exploitation de 30 ans, avec une gestion transparente, et que le manager ait le droit de décider des tarifs de façon à créer une saine compétition.

Privatisation: non sans résistances

Privatiser la gestion des chemins de fer, la décision a été prise, le sous-décret a été signé. Mais il y a encore des résistances, des irréductibles, jusqu'à un niveau très élevé. C'est pourquoi la décision de l'ADB, qui doit intervenir en novembre, sera pour les partisans de cette privatisation un grand soulagement.

Leurs arguments: la privatisation mettra le rail et la route en compétition, la gestion sera bien meilleure, la corruption diminuera, les coûts baisseront, le rail deviendra compétitif, sa part sur le marché du transport augmentera.

Les candidatures pour la pré-qualification sont closes le 10 novembre. L'attribution de la concession interviendra en mars 2007.

Qui pourrait être ce gestionnaire privé ? Les candidats sont nombreux: 2 Français, 2 Indiens, et des compagnies de Chine, de Corée, d'Australie, d'Allemagne ...

Conditions: les candidats doivent être une compagnie privée, ayant une compétence réelle en matière de gestion, de technique, de matériel ... Ils pourront reprendre, ou non, le matériel existant. Il existe 10 locomotives Alstom qui fonctionnent « à moitié ». Plutôt que de dépenser 1,5 million de dollars par machine, il vaudrait mieux en acquérir des neuves, ce serait moitié moins cher, estime Michael Kennedy ...

Si les Chemins de fer du Cambodge étaient privatisés avec succès, ce serait une première en Asie, et d'autres pays, qui perdent beaucoup d'argent avec leurs chemins de fer, pourraient suivre: la Thaïlande, la Malaisie, peut-être même le Vietnam, le Laos ...

Idées majeures pour le réseau à venir

Le projet de restructuration des chemins de fer ne consiste pas seulement à réhabiliter ce qui existe, mais à repenser le rôle du rail, à lui donner une vraie force de compétition face à la route, et à apporter des modifications en conséquence.

La compétition rail/route, c'est un sujet très sensible, au Cambodge comme ailleurs. Arguments en faveur du rail: chaque train transporte 2000 tonnes, cela représente une économie considérable en matière de carburants, de maintenance des routes gravement détériorées par des camions qui roulent en surcharge, et d'accidents, sur la RN4 de Sihanoukville à Phnom Penh, comme sur la RN5 Phnom Penh - Poipet. Si la compétition est équitable, si la gestion de la voie ferrée est indépendante, le rail représente une économie de 10 à 20 % par rapport à la route, dit Michael Kennedy.

L'idée majeure est de créer une **liaison par chemin de fer entre le port de Sihanoukville et le port fluvial sur le Tonle Sap, desservant les cimenteries de Kampot, la Zone économique spéciale de Phnom Penh, le dry port du km 16, et le port fluvial sur le Tonle Sap** qui donne accès au transport fluvial: à travers le Cambodge et jusqu'au Vietnam et au Delta.

Une telle liaison port maritime - rail - port fluvial permettra les connections « multi-modales, par voie ferrée, par la route, et par voie fluviale.

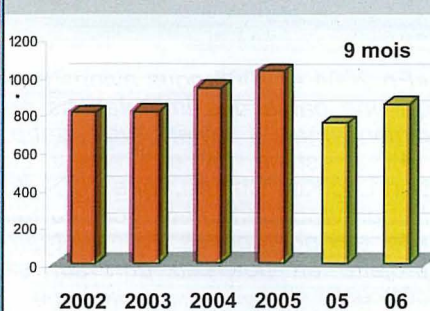
Pour la ligne nord, il faut la connecter au réseau thaïlandais comme il est prévu depuis longtemps; On aura ainsi un ensemble cohérent et performant.

Le coût: 74 millions de dollars, répartis ainsi: Banque Asiatique de Développement 52, OPEC 10, Gouvernement du Cambodge: 20 (déménagement dans la région de Poipet, réinstallation des gens déplacés, etc ...).

Le projet de restructuration des chemins de fer proposé à l'ADB comporte six propositions.

le trafic de Sihanoukville en forte croissance

Trafic fret containers Sihanoukville



Tonnages en augmentation

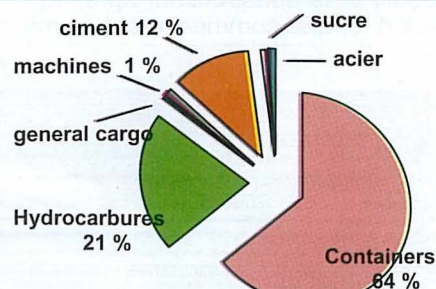
On observe une constante augmentation du trafic en containers; le progrès en 2006 devrait atteindre presque 20 %; il est de 13,8 % pour 9 mois.

A l'importation: 964,271 t dont 607,2 en containers et 207,1 de fuel): du fuel (+ 13,7 % pour 9 mois), du ciment (+ 277,5 %), du sucre, etc ...

A l'exportation: 238,925 t pour 9 mois, dont 238,687 en containers, surtout Con-faction, + 33,3 %

Trafic hors containers, import et export: 150,079 t : + 21,4 %.

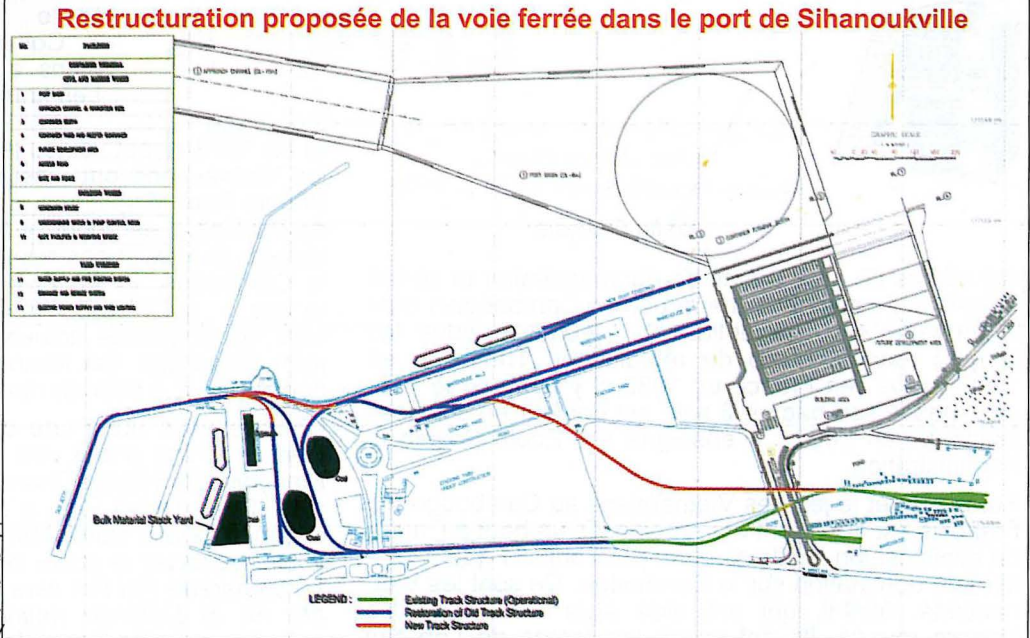
Importations 9 mois 2006



Stat Port Autonome de Sihanoukville

• l' amélioration majeure concerne le port de Sihanoukville. Il s' agit de réhabiliter les voies existantes dans l' enceinte du port encore hors d' usage (en bleu sur la carte) et de construire une nouvelle sections (en rouge). Objectifs:

- les containers passeraient directement des bateaux sur des wagons, au lieu d' être chargés sur des camions. Le volume ainsi manutentionné permettrait de faire l' économie de très coûteux nouveaux quais pour le port à containers.
- la voie ferrée desservirait aussi le côté de l' ancienne jetée, où serait stocké le charbon dont les cimenteries de K-Cement et de AZ/Lafarge ont besoin, et la SEZ de Phnom Penh.



Il est clair que c' est au niveau du port que se fait le choix entre rail et route.

• La voie ferrée desservirait près de Kampot les cimenteries Khaou Chuly (K-Cement) et de AZ-Lafarge. Elles représentent un fort potentiel de transports, puisqu' elles ont besoin : - de charbon (pour produire de l' électricité en attendant que l' EDC fournisse une électricité moins chère, un charbon qui entre dans la fabrication du ciment), et de gypse, qui arrivent au port de Sihanoukville; - et d' expédier leur ciment, dont 70 % de la production (1 million de tonnes / an chacune pour commencer) iront à Phnom Penh pour être répartis ensuite dans le pays: cela représente plus de 3800 t par jour. Le rail semble tout indiqué.

Les sections de voie ferrée à construire seront aux frais des cimenteries: 2 millions de dollars à partager (dont 1,5 de soft loan ADB).

• le rail desservira la Zone de développement économique de Phnom Penh (SEZ, dans ce n°), qui aura besoin de charbon, et de 1200 t de fuel lourd par mois,

14 tonnes par jour: le rail peut assurer ces transports. Il faudra 400 à 800 m de « bretelle rail », et 1 km de voie à l' intérieur de la SEZ.

• le rail desservira le port sec, **dry port** situé sur la RN4 au km 16, Il est proche d' un grand nombre d' usines de



Russei Keo: vers le port fluvial

le point sur

la cimenterie de K-Cement à Kampot

« Notre cimenterie de Kampot est en pleine construction, nous confirme le directeur du groupe Khaou Chuly, Khaou Phallaboth. La production commencera fin 2007, avec 1 million de tonnes, et nous mettons déjà en œuvre la seconde phase du projet pour atteindre une production de 2 millions de tonnes fin 2008 (cn 240).

« Oui nous allons importer du charbon, et du gypse, probablement par le port de Sihanoukville, les études sont en cours. Le port de Kampot ne correspond pas au volume de nos besoins.

« Ce que nous attendons avec impatience est l' électricité venant du barrage de Kamchay, ou de l' énergie venant de toute autre source pourvu qu' elle soit moins chère. Actuellement l' électricité est plus de deux fois et demi plus chère qu' au Vietnam !

« La voie ferrée nous sera certainement utile pour transporter le ciment à Phnom Penh qui sera le centre principal de consommation. Il est prévu qu' elle sera opérationnelle en 2009 ou 2010. La cimenterie commencera à produire bien avant, mais ce moyen de transport sera le bienvenu ».

confection. Les containers de produits de confection pourront être rassemblés à ce dry port et être transportés groupés jusqu' à Sihanoukville. On pourra ainsi économiser beaucoup sur le transport aérien qui a coûté en 2005 environ 20 millions de dollars aux usines de Confection.

• la voie ferrée ira jusqu' au port fluvial sur le Tonle Sap [prévu par le schéma directeur Phnom Penh 2020, cn 239]. Les voies existent encore, mais enterrées (comme à Sihanoukville), le dépôt Caltex ne peut plus les utiliser. Leur réhabilitation est comprise dans le financement de l' ADB. On devra réhabiliter les quais et la jetée construits du temps des Français, rénover les hangars gérés par Green Trade House. De là le ciment, etc ... pourra être transporté par voie fluviale, dans des barges, dans tout le Cambodge, et jusque dans le delta du Vietnam.

• Autres points de la restructuration: - la section de ligne manquante pour assurer la jonction avec la voie thaïlandaise; - une section assurant une liaison directe de la ligne ferroviaire nord avec la ligne sud, sans que les convois aient à venir jusqu' Phnom Penh; - une section du port de Sihanoukville au dépôt Tela.



LIVRES

La question cambodgienne dans les relations internationales de 1979 à 1993

par Im François

Saluons ce gros travail de documentation et ce bel effort de synthèse mené par un Cambodgien dont l'itinéraire est exceptionnel: jeunesse sous les khmers rouges, camp de réfugiés en Thaïlande en 1979. Arrivé en France en 1983, il y apprend le français, passe son bac en 6 ans, est docteur en sciences politiques en 2003. Il enseigne à l' Ecole Royale d' Administration.

Sur le rôle et le jeu des Vietnamiens au Cambodge, Im François est abondant et intrépide. D' un bout à l' autre du conflit, selon lui, ils n'ont eu pour objectif que d' établir leur domination sur le Cambodge. Ce sont les Vietnamiens, écrit-il, qui ont aidé à la naissance des khmers rouges. Ils ont cassé les forces de Lon Nol pour aider les khmers rouges, encore faibles et peu nombreux: « Sans leur assistance, Pol Pot n' aurait jamais pu accéder au pouvoir ».

Il observe que le Vietnam dans ce conflit contre le Cambodge a poursuivi une tactique millénaire, déjà utilisée par exemple pour envahir et détruire le Champa: prétendre qu' il n' a fait que répondre à une agression. Certains Cambodgiens vont faire chorus !

Après leur victoire sur les khmers rouges, le jeu des Vietnamiens a été de parfaire la domination du Vietnam sur le Cambodge par l' « occupation », celle de l' armée et celle des colons, et par la main-mise sur

toute l' administration. « Comment les Cambodgiens auraient-ils résisté ? Les khmers rouges avaient

tout cassé ».

Si en 1979, ayant vaincu les khmers rouges, les Vietnamiens ont installé au pouvoir à Phnom Penh d' anciens résistants à l' Angkar de Pol Pot, c' est pour prolonger la querelle entre les khmers rouges et ces résistants et ainsi mieux affaiblir le Cambodge. Et Im François note que ces « fantoches », qui n' ont rien à refuser aux Vietnamiens, sont les dirigeants actuels du Cambodge: Heng Samrin, Chea Sim, Sar Kheng, Hun Sen ... On le voit, le docteur Im n' a peur de rien ni de personne.

Ce livre est-il donc une charge contre le Vietnam ? Non, la Chine prend des coups tout aussi rudes. Im François cite Nayan Chanda : « avant d' accorder son aide, Deng Hsiao Ping a adressé à leng Sary les recommandations suivantes: « Je vous demande de bien vouloir réserver le poste de chef de l' Etat à Sihanouk. Le camarade Pol Pot sera Premier ministre, responsable de la Défense nationale et commandant suprême ». Après leur défaite, les khmers rouges réfugiés dans les Cardamomes, presque anéantis, « n' ont pu survivre que grâce à l' aide la Chine »; « de 1979 à 1989 la Chine a dépensé un milliard de dollars US pour aider les khmers rouges ».

Il n' oublie pas de citer parmi les sponsors des khmers rouges la Thaïlande et les Etats-Unis. S' agissant de ces derniers « on est obligé de constater que les initiatives américaines à l' égard du Cambodge ne sont que des actes de destruction et des prises de position négatives ».

Il ne s' agit-là que de quelques uns des sujets traités dans ce livre. L' ONU au Cambodge, le PPC sont traités sans plus d' aménité (exemple: « les crimes commis par le PPC et son instrument l' Etat du Cambodge appellent deux remarques ... »)

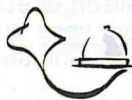
Nous voyons bien des mérites à ce livre et notamment: - force, clarté, cohérence des exposés; - ampleur du domaine : voilà l' histoire du Cambodge au cours de la période 1979—1993 resituée dans le contexte international de façon particulièrement approfondie; - approche sévère, sans complaisance; même si les affirmations peuvent être contestées, c' est un travail d' historien. Il est temps que les Cambodgiens traitent eux-mêmes leur histoire. C.N.

La question cambodgienne dans les relations internationales 1979—1993, par Im François, 445 p., chronologie, bibliographie, L' Harmattan 2006.



Comme à la Maison Delicatessen

Restaurant, Deli Shop & Catering



13 St 57, Phnom Penh - 023 360 801 / 012 951 869
www.commealamaison-delicatessen.com
Tous les jours de 6h00 à 15h00 et de 18h00 à 22h30

