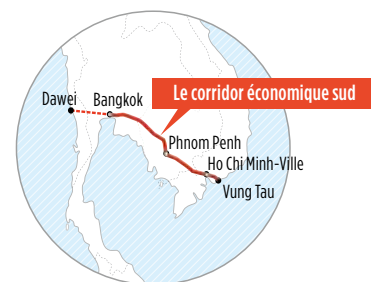


Le rêve prend vie avec les avancées de l'ANASE

La vision derrière le corridor économique sud



Après la cérémonie d'ouverture, la population commence à emprunter le pont Tsubasa.

UN PONT TRÈS ATTENDU POUR TRAVERSER LE MÉKONG

C'était une semaine avant le nouvel an cambodgien. Le 6 avril 2015, 10 000 personnes ont célébré l'ouverture du pont Tsubasa sur le Mékong, près de Phnom Penh, la capitale du Cambodge. Aux côtés de la foule locale se tenaient des personnalités nationales importantes, dont le premier ministre Hun Sen et le ministre des Travaux publics et des transports de l'époque, Tram Iv Tek, ainsi qu'Akihiko Tanaka, alors président de la JICA, et Akihiro Nishimura, vice-ministre japonais du Territoire, de l'infrastructure, du transport et du tourisme. Le jour suivant, le pont faisait partie intégrante de la vie locale : les voitures et les motos allaient et venaient, certaines en marquant un arrêt au milieu du pont pour profiter de la magnifique vue sur le Mékong. Les marchands ambulants vendaient de l'eau en bouteille et des graines de lotus sur les voies piétonnes tandis que les voitures, les camions et

les tuk-tuks passaient à côté d'eux.

Le pont a été baptisé d'après sa forme qui rappelle un couple d'oiseaux déployant ses ailes, « Tsubasa » en japonais. Avant la construction du pont, le seul moyen d'atteindre la rive opposée était d'attendre le ferry pendant plusieurs heures. Aujourd'hui, la traversée du fleuve peut se faire à tout moment de la journée sans attente. Le pont est l'un des exemples les plus récents de l'aide au développement du Japon pour l'infrastructure de transport. Dans le cadre de projets d'APD, le Japon a fourni une aide pour la construction de plus de 2 000 ponts dans le monde entier, ainsi que pour de nombreuses routes, voies ferrées, ports et aéroports. Deux autres ponts construits par le Japon au Cambodge – le pont Nihon à Phnom Penh et le pont Kizuna à Kompong Cham – ont aussi des noms japonais : « nihon » signifie « Japon » et « kizuna » signifie « liens ». Le pont Kizuna apparaît sur un timbre-poste et un

Le corridor de l'est à l'ouest : différents contextes économiques pour un objectif commun



Les routes thaïlandaises reflètent la croissance rapide du pays.



Une longue file de véhicules attend de passer par le contrôle à la frontière entre le Vietnam et le Cambodge.



Les routes du Vietnam sont bien entretenues.

billet de banque en tant que symbole de la coopération et de l'amitié du Japon.

Phnom Penh se trouve au milieu du corridor économique sud, une série de projets autoroutiers géographiquement liés qui ont fait l'objet d'un soutien de l'APD du Japon. Le corridor traverse quatre pays du sud de l'ANASE : le Vietnam, le Cambodge, la Thaïlande et le Myanmar. Les 10 pays membres de l'ANASE, avec une population de 652 millions d'habitants, connaissent une croissance économique rapide. L'établissement de la communauté économique de l'ANASE à la fin 2015 a créé plus d'opportunités pour les entreprises qui souhaitent tirer profit des différentes forces de chaque pays.

OUVRIR LES FRONTIÈRES POUR UN NOUVEL AVENIR

Parcourons le corridor économique sud en partant de l'extrémité orientale du Vietnam. Le corridor commence à Vung Tau, un lieu de baignade prisé par les résidents locaux. La petite péninsule portait le nom de Cap Saint Jacques à l'époque de la colonisation française et elle est devenue un port maritime majeur. Bien qu'elle soit située à 100 km de la plus grande ville du pays, elle reste l'un des principaux ports commerciaux du Vietnam. La JICA a accordé des prêts pour la construction de ce port, ainsi que pour la centrale thermique de Phu My située à proximité.

Deux heures de route suffisent pour se rendre dans la célèbre « cité des bois », aujourd'hui baptisée Ho Chi Minh-Ville. Après une brève période d'occupation japonaise avant la fin de la deuxième guerre mondiale, le pays a traversé une série de guerres jusqu'à ce que la ville, alors appelée Saigon, soit libérée en 1975. Près de quarante ans après la fin de la guerre, le pays bénéficie aujourd'hui d'un taux de croissance annuel du PIB d'environ 6 %. Un autre trajet de deux heures sur de larges routes bien entretenues vous emmène au village de Moc Bai, à la frontière avec le Cambodge. Les longues files de véhicules de transport qui attendent de passer la frontière témoignent de l'importance du commerce entre les deux pays.

Aujourd'hui, le Cambodge est considéré comme la nouvelle « usine » de l'ANASE. Ses faibles coûts de main-d'œuvre attirent de plus en plus les multinationales et le royaume passe progressivement vers une économie industrielle après avoir subi deux décennies de guerre civile. Certains biens sont entièrement produits au Cam-

bodge tandis que d'autres sont préfabriqués au Cambodge et assemblés dans d'autres pays. Le corridor économique sud revêt plus que jamais une importance majeure pour le Cambodge dans la mesure où il permet le transport rapide de marchandises du Cambodge vers ses pays voisins en vue de les exporter à partir des ports du Vietnam et de la Thaïlande. Cependant, les routes du Cambodge ne sont pas aussi développées que celles de ses voisins. La JICA contribue à entretenir, réparer et étendre certains des principaux ponts et routes du pays.

Ensuite, en suivant le corridor économique sud, on arrive au fleuve Mékong et au pont Tsubasa. Le projet de construction, qui a duré dix ans, permet de traverser le fleuve de manière rapide et fiable. La frontière entre le Cambodge et la Thaïlande est située à 400 km de Phnom Penh. Une porte frontière conçue pour ressembler à un temple bouddhiste traditionnel accueille les visiteurs au pays des sourires.

Avec sa croissance rapide, la Thaïlande est actuellement à la tête du développement économique de la région. La JICA s'est engagée à fournir un soutien au projet de zone industrielle de Laem Chabang, près de la capitale, Bangkok. Les fabricants internationaux qui mènent des activités en Thaïlande, notamment les sociétés japonaises, comprendront sans doute que Laem Chabang et son port de commerce constituent un endroit idéal pour installer une usine. La dernière partie du corridor mène à Dawei, au Myanmar. Elle est encore en construction, mais le projet de zone industrielle de Dawei, similaire au projet de Laem Chabang, devrait offrir de nouvelles opportunités aux fabricants et au pays.

La formation de la communauté économique de l'ANASE a créé un marché et une base de production unique. La disponibilité des travailleurs et le transport aisé des marchandises permettront d'améliorer sa compétitivité et de stimuler l'économie régionale. Parallèlement au corridor économique sud, la JICA déploie une coopération économique et technique pour les projets du corridor économique est-ouest qui relie le Vietnam, le Laos, la Thaïlande et le Myanmar, et pour le corridor économique maritime qui couvre cinq pays insulaires. Une fois que les corridors auront atteint leur plein potentiel, la région de l'ANASE sera connectée par une infrastructure de transport fiable et sera bien positionnée pour devenir une force motrice de l'économie mondiale. La JICA entend poursuivre son aide au développement des pays de l'ANASE.