

Chapitre 6

Le secteur tertiaire

Le développement du secteur tertiaire composé de la construction et des services, fournis par les entreprises ou par l'État, se situe dans le cadre de l'expansion des activités et des revenus non-agricoles qui définit la Thaïlande depuis quatre décennies.

La période 1980-1996 se caractérise par la stabilité de la part du tertiaire dans le PIB (environ 55 %) et, en son sein, par le poids croissant du secteur financier (statistiquement associé à l'échelle provinciale à l'assurance et à l'immobilier) et de la construction (**planche 50, Le produit du tertiaire**). Le doublement de la contribution du secteur financier concrétise, au tout début des années 1990, les efforts de quelques conglomérats financiers sino-thaïs pour mobiliser l'épargne intérieure puis pour attirer les capitaux étrangers à travers un réseau de banques commerciales développé à partir des années 1950 et de filiales consolidées dans les années 1970 (sociétés de crédit, de titres). Il illustre aussi la diffusion sur le territoire d'autres institutions financières relevant du secteur public (coopératives agricoles ou d'épargne, caisses d'épargne) et du secteur privé (monts-de-piété). La tendance à la hausse s'est poursuivie jusqu'en 1996, sous l'effet d'une libéralisation accélérée du système financier qui avait pour objectif de maintenir la croissance économique, en soutenant l'industrialisation et en développant les infrastructures. L'ambition politique de cet objectif était de faire de la Thaïlande un acteur financier

régional, en particulier pour la reconstruction des pays de l'Indochine. L'afflux subséquent de capitaux à court terme (surtout via Bangkok International Banking Facility établie en 1993 avec des ramifications provinciales) a provoqué une forte spéculation financière, boursière et immobilière, et des placements peu productifs : de 1993 à 1996, 30 % des prêts ont été dirigés vers le secteur immobilier et la construction, 25 % vers la consommation, contre seulement 14 % vers le secteur manufacturier et 2 % vers les infrastructures.

L'éclatement en 1997 de la bulle spéculative, conjugué à un déficit commercial et à la surévaluation de la monnaie, a entraîné une crise financière qui a révélé l'ampleur de l'endettement externe (plus de 70 % du PIB dont 40 % en emprunts à court terme et plus d'un tiers du secteur privé) comme l'importance des créances douteuses. Entre 1996 et 2000, la valeur ajoutée a chuté de 65 % pour les activités financières, de 35 % pour l'assurance et l'immobilier, et de 55 % pour la construction, dopée dès 1987 par la frénésie de grands projets immobiliers urbains (bureaux et appartements de luxe). La crise a mis à nu les défaillances institutionnelles dues à l'absence de règles encadrant l'ouverture des systèmes financier et au manque de contrôle des activités d'opérateurs dont les rangs ont grossi à la faveur de l'euphorie de la première moitié des années 1990 (multiplication d'institutions financières indépendantes des banques). Leur protection par l'État, leurs relations privilégiées avec l'appareil



Photo Alain Vergnes

Vendeurs ambulants sur un trottoir de Bangkok

Des villages aux grandes villes, le petit commerce, ambulante ou à l'étal, source de revenus pour une population nombreuse, offre des produits variés. Généralement considérée comme informelle, cette activité a accueilli les victimes des licenciements de la crise de 1997. Certaines autorités urbaines tentent, dans les grandes villes, d'en réglementer la diffusion et la périodicité.



Photo Alain Vergnes

Gare routière de Nakhon Ratchasima

Le transport des passagers et des marchandises se fait principalement par la route, grâce au bon déploiement du réseau. Les autobus publics ou d'entreprises privées sont largement empruntés pour les liaisons interprovinciales. Le nombre de victimes des accidents de la route ne cesse d'augmenter avec la progression du trafic.

politique et bureaucratique, appréciées comme des éléments de la réussite économique, sont depuis décriées au nom de la corruption, de l'inefficacité et du manque de transparence. L'image de la banque centrale, la Banque de Thaïlande, a souffert des accusations d'imprudence dans sa gestion de la libéralisation et de mauvaise évaluation des risques monétaires. Alors que le pays avait fait appel au FMI, des mesures ont été prises pour aider les entreprises à restructurer leurs dettes et les institutions financières à se recapitaliser (création notamment de l'Asset Management Corporation): la part des prêts non-rentables qui était d'environ 50 % ne représente plus que 10 % au début 2002, la dette extérieure totale a été ramenée à 50 % du PIB.

Outre l'importance de sa contribution au PIB, le tertiaire participe pour 70 % à l'emploi non-agricole et pour 35 % à l'emploi total. Les quatre sous-secteurs, retenus pour leur rôle dans l'emploi comme dans le PIB et définis par le ministère du Travail et de la Sécurité sociale, ne se prêtent pas à une différenciation interne et ils ne correspondent pas tous aux catégories utilisées pour la construction du PIB (**planche 51, L'emploi dans quatre sous-secteurs du tertiaire**). Pour mieux appréhender le phénomène d'urbanisation, la cartographie allie, à la représentation des masses de l'emploi, celle de sa structure selon la taille des établissements définie par des classes d'effectifs. Compte tenu de sa part dans l'emploi (60 % en moyenne), traduisant des fonctions métropolitaines exacerbées, Bangkok n'a pas été représentée pour laisser une lisibilité à la cartographie des autres provinces.

Dans l'immédiat après-crise, le tertiaire a subi des pertes d'emploi dont l'évaluation est gênée par les caractéristiques structurelles du secteur: importance des activités informelles dans certains sous-secteurs (commerce, hôtellerie et restauration, transport), éparpillement dans une multitude de petites entreprises, insertion dans la pluriactivité. Certains services (commerce, restauration de rue) ont dans le même temps accueilli des licenciés de

l'industrie ou d'autres activités du tertiaire particulièrement affectées par la crise (immobilier, construction) et mises en restructuration (finance). Les mesures de recapitalisation et de liquidation des dettes ont entraîné la fermeture d'une soixantaine de sociétés de crédit, et des changements dans le contrôle des banques et les prises de participation: le secteur bancaire, malgré l'intrusion de banques étrangères, reste un marché oligopolistique fermé. Durement affecté par l'effondrement de l'immobilier et le report de grands travaux d'infrastructure, l'emploi dans la construction montre cependant des signes de reprise grâce au marché résidentiel de la classe moyenne et à la finition d'immeubles inachevés. La grande distribution conforte sa position par l'ouverture de supermarchés, de grands magasins ou de galeries commerciales qui menacent dans les centres urbains la survie des petits commerces: ceux-ci bénéficient depuis peu d'une aide gouvernementale pour organiser leur approvisionnement. Les difficultés de trésorerie des groupes nationaux ont occasionné une participation accrue des groupes étrangers.

De par son importance dans le PIB (6 %) et dans l'emploi, le tourisme d'agrément et d'affaires bénéficie de toute l'attention d'un État qui ambitionne de faire de la Thaïlande le cœur du tourisme asiatique. En 2002, il lui affecte un nouveau ministère chargé de coordonner les opérateurs privés et publics, et d'élaborer une politique qui prend en compte la montée de la concurrence régionale (Viêt-nam, Indonésie, Malaisie) et les risques sur le marché mondial du tourisme. L'Autorité du tourisme de Thaïlande continue à se consacrer à des campagnes promotionnelles menées dans les pays étrangers mais aussi destinées aux nationaux: le tourisme de loisir des Thaïlandais dans leur pays est en plein essor et, s'il adopte les mêmes destinations que le tourisme international, il opte aussi pour des lieux qui lui sont propres (**planche 52, L'hôtellerie**). Désireux de faire évoluer l'image

touristique du pays et soucieux de drainer une clientèle internationale aux aspirations et aux goûts variés, les opérateurs et les autorités publiques diversifient les distractions et ouvrent de nouvelles destinations qui contribuent à la diffusion du tourisme sur tout le territoire (**planche 53, Les principales destinations touristiques**). Pour ce faire et pour augmenter la valeur ajoutée des activités touristiques en s'adressant à une clientèle riche, les opérateurs n'hésitent pas à aménager de luxueux hébergements dans des sites jusque-là protégés par le statut de parc national (Ko Chang à proximité du Cambodge, planche 8).

La demande touristique a favorisé l'ouverture de lignes aériennes intérieures et internationales pour Bangkok et quelques aéroports de province. Plaque tournante aérienne majeure de l'Asie, la capitale est le nœud des déplacements intérieurs des passagers quel que soit leur mode de transport (**planche 54, Le trafic de passagers**). Leur diversification ne saurait occulter ni la configuration radiale qui caractérise les réseaux routier, aérien et ferroviaire ni la prédominance de la route pour ces déplacements comme pour l'acheminement des marchandises (**planche 55, Le trafic de marchandises**). L'utilisation du rail est toutefois restreinte par la structure du réseau ferroviaire ; le cabotage active les ports situés sur le golfe de

Thaïlande et les canaux desservent essentiellement quelques provinces de la Plaine centrale : pour tous ces modes, Bangkok est encore au cœur du transport des passagers et des marchandises. Les échanges interrégionaux de marchandises (selon un découpage régional utilisé par plusieurs agences publiques) confirment que la production comme la demande ont fait l'objet d'une diffusion spatiale qui atteint les régions périphériques, par l'intermédiaire de certains pôles (**planche 56, Les échanges inter-régionaux de marchandises**). La nature des flux montre qu'ils ne se limitent pas aux traditionnelles spécialisations agricoles régionales.

Le développement du secteur tertiaire, très hétérogène, s'est traduit par des configurations spatiales très contrastées des types d'activités et de leur valeur (**planche 57, Équipements et activités du tertiaire**). À l'objectif d'intégrer des régions périphériques longtemps marginalisées et de faciliter la croissance économique, s'est adjointe pour l'État la nécessité de faire face à une urbanisation rapide : l'appel au secteur privé se traduit là aussi par des différenciations spatiales marquées du niveau des équipements. Certaines variables, traitées de façon analytique dans le chapitre 3 «L'État et la construction du territoire», sont incorporées dans l'analyse en composantes principales.

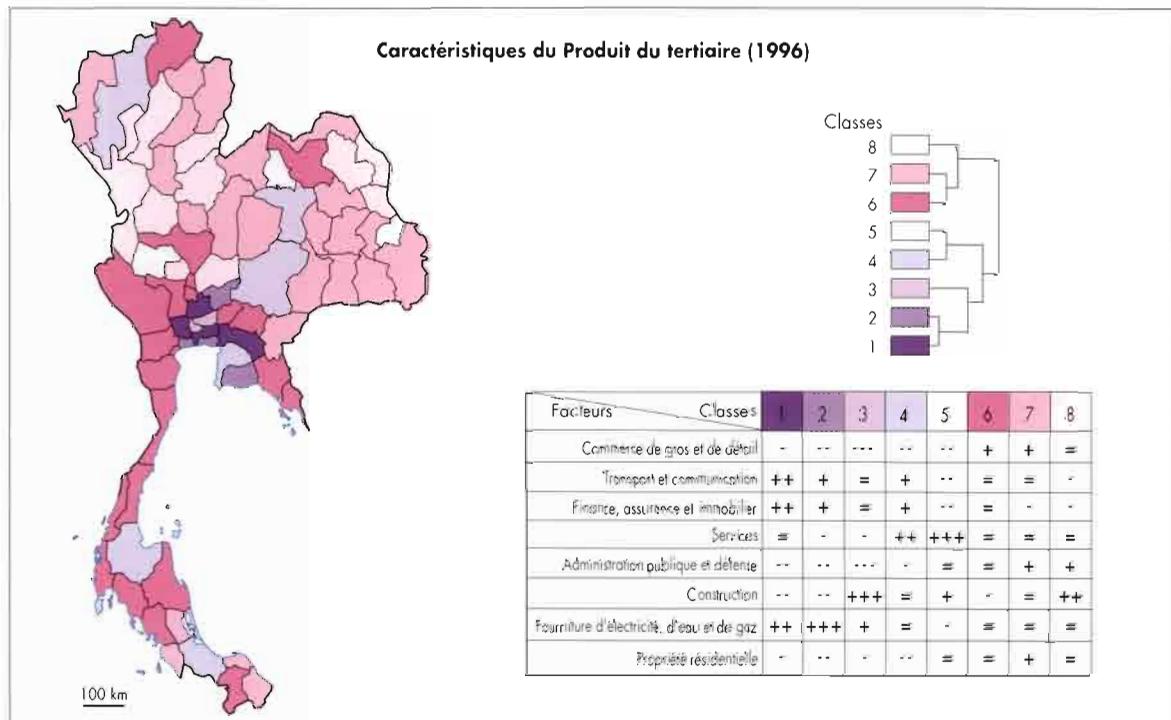
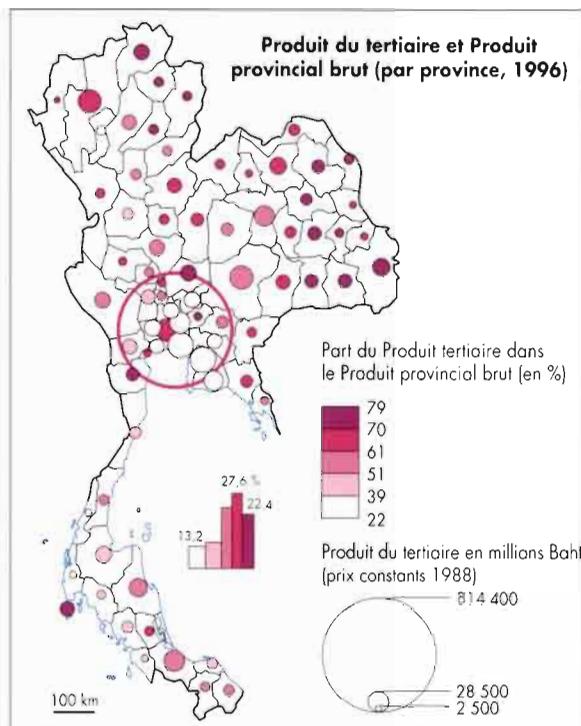
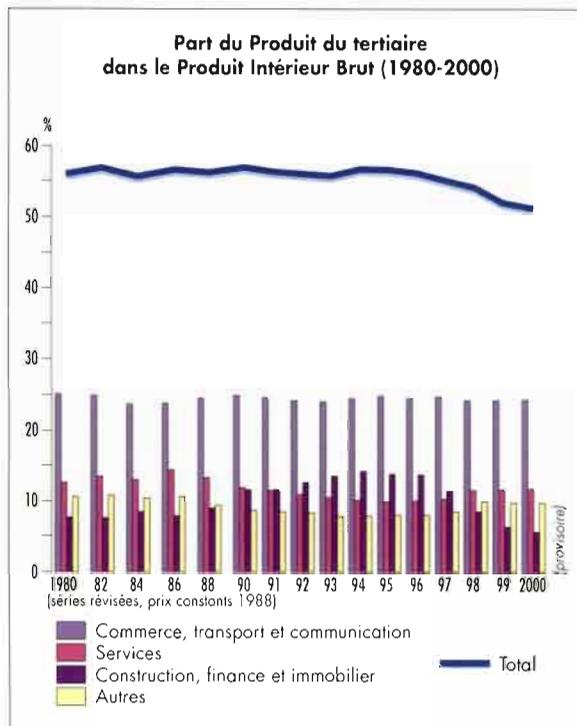
50. Le produit du tertiaire

La part du secteur tertiaire dans le PIB est stable de 1980 à 1996, aux environs de 56 %, grâce à une croissance annuelle de 8 %. Les groupes finance-assurance-immobilier, transport-communication et la construction croissent fortement à partir de 1989 (de 11 à 16 % par an), augmentant leur contribution à la valeur ajoutée du tertiaire. Au sein de l'ensemble constitué du commerce et du transport-communication, stable sur la période, la prééminence du premier s'érode (de plus de 70 % du produit du sous-secteur en 1980 à 65 % en 1996) alors que le second conforte sa position. La contribution des « services » s'affaiblit entre 1990 et 1998 : près de la moitié de leur valeur ajoutée vient de l'hôtellerie-restauration, 25 % de l'éducation, 10 % des services médicaux. Le sous-secteur « autres » suit la même évolution avec une modification interne : la valeur ajoutée de la fourniture d'énergie et d'eau atteint à partir de 1995 le même niveau que celle de l'administration publique et de la propriété résidentielle. De 1 700 milliards de Baht en 1996, la valeur du tertiaire baisse à 1 500 milliards en 2000, en raison de la forte récession (moins 20 % par an après 1996) de la construction et du groupe finance-assurance-immobilier lors de la crise de 1997.

Bangkok, où près de 70 % du produit provincial brut vient du tertiaire, monopolise près de 50 % du produit national du secteur. Dans ses provinces limitrophes (sauf Nonthaburi) et jusqu'à Ayutthaya-Saraburi au nord et l'Eastern Seaboard, les contributions du tertiaire à la valeur ajoutée provinciale sont inférieures à 40 % pour des produits représentant 5 % au plus de celui de la capitale (Samut Prakan et Chon Buri) : l'industrie y est la première source de la valeur ajoutée de même qu'à Lamphun dans le Nord. Ailleurs, le tertiaire est le premier poste du produit provincial, à l'exception des provinces occidentales de la péninsule et de Pattani. Des valeurs produites supérieures et des contributions inférieures distinguent certains pôles régionaux (Nakhon Ratchasima, Khon Kaen, Songkhla) alors que dans le Nord, Chiang Mai accuse une forte participation du tertiaire liée au tourisme.

L'analyse en composantes principales permet de dégager une typologie des structures spatiales du produit en 8 classes. Les trois premières se caractérisent par une concentration des activités sensibles à la taille démographique et économique du marché urbain comme à l'internationalisation des échanges, et par un poids relatif plus faible que la moyenne des activités commerciales et de l'administration publique. Elles sont circonscrites aux provinces centrales et à une partie de l'Eastern Seaboard (sauf Chon Buri). Bangkok et certaines de ses provinces voisines se caractérisent par le poids relativement fort dans la classe 1 de transport-communication, finance-assurance-immobilier et fourniture d'énergie et d'eau. La contribution de cette dernière augmente sur le pourtour de cet espace et s'accompagne de l'affaiblissement relatif des deux premiers dans la classe 2. Cette tendance se poursuit à Pathum Thani et Nonthaburi (classe 3) avec un poids élevé de la construction.

La classe 4 est celle des provinces où un pôle exerce des fonctions urbaines d'envergure régionale : la participation dans le Produit provincial des entreprises de transport-communication, des institutions financières et immobilières et surtout des « services » y est significative. Aux services éducatifs et médicaux partout notables s'adjoint une importance probable des activités liées au tourisme à Chiang Mai et à Phuket, des services aux entreprises à Chon Buri. Les « services » jouent un rôle encore plus déterminant dans les trois provinces qui constituent la classe 5. Les classes 6 et 7 sont proches par l'apport des activités commerciales. Les provinces de la classe 6, en bordure de la Région métropolitaine de Bangkok et dans la péninsule, accusent toutefois une présence moins significative de l'administration publique que les provinces très rurales de la classe 7. Le poids relatif de l'administration publique est tout aussi important dans la classe 8 mais moins que celui de la construction : dans ces provinces du Nord et du Nord-Est, les activités liées au transport-communication, à la finance-assurance-immobilier sont nettement en retrait.



Sources : Bank of Thailand, 2002 - NESDB, 1999

© IRD/MGM-Libergéo, 2005

51. L'emploi dans quatre sous-secteurs du tertiaire

Les classes des établissements ont été définies selon le profil de chaque sous-secteur. Les sous-secteurs commerce-hôtellerie-restauration (désigné par la suite par «commerce») et construction se caractérisent par la présence, dès la classe 2, de grandes entreprises, alors que le contraste est très net entre les trois premières classes et les deux dernières pour transport-stockage-communication («transport») et finance-assurance-immobilier-services aux entreprises («finance»). Bangkok n'a pas été représentée pour des raisons de lisibilité. Sa part dans l'emploi est de 50 % pour «commerce», 40 % pour construction, 75 % pour «finance» et 65 % pour «transport».

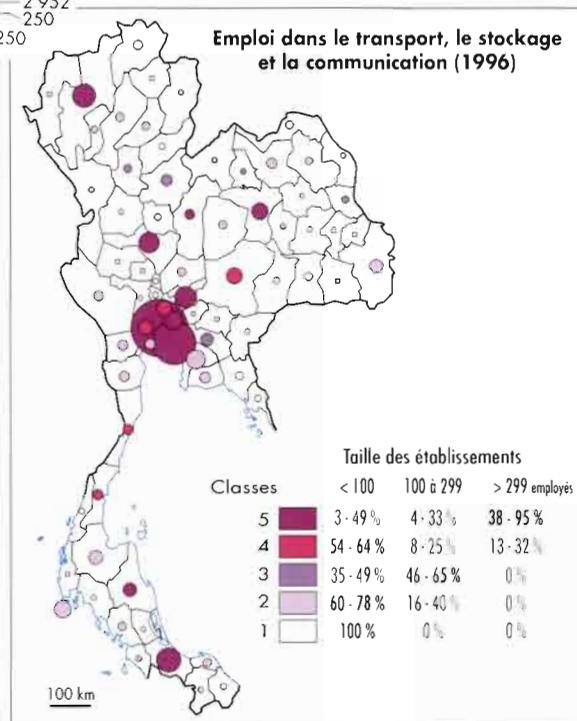
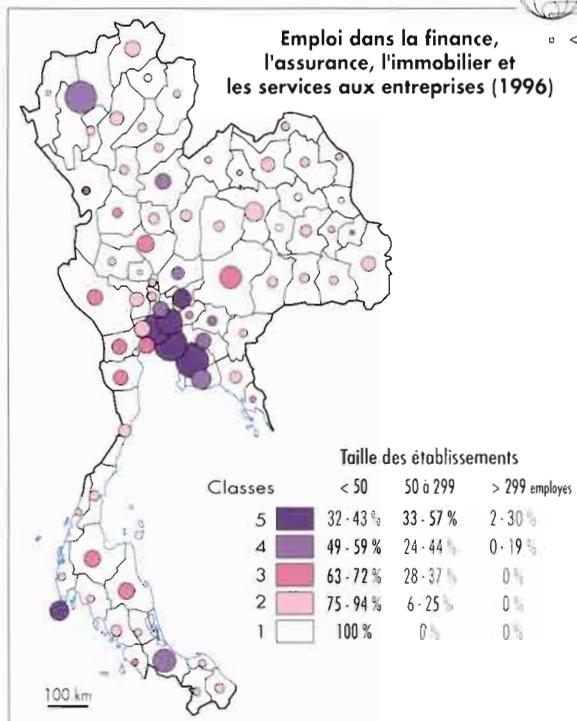
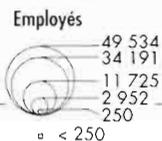
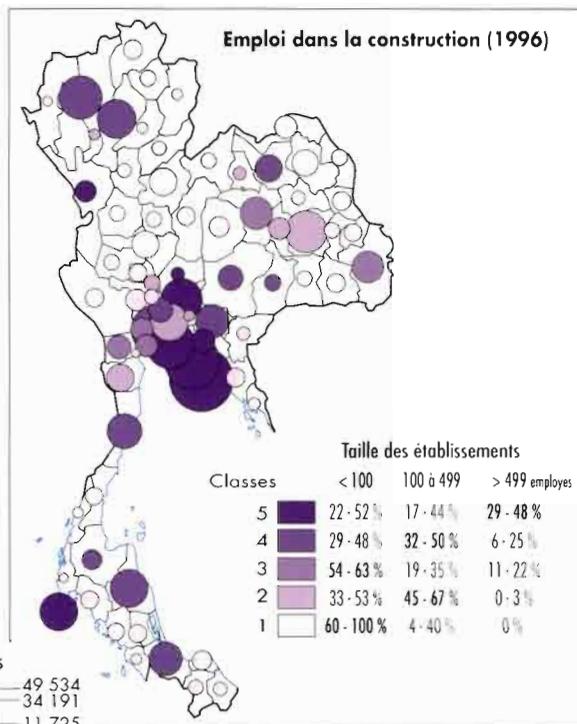
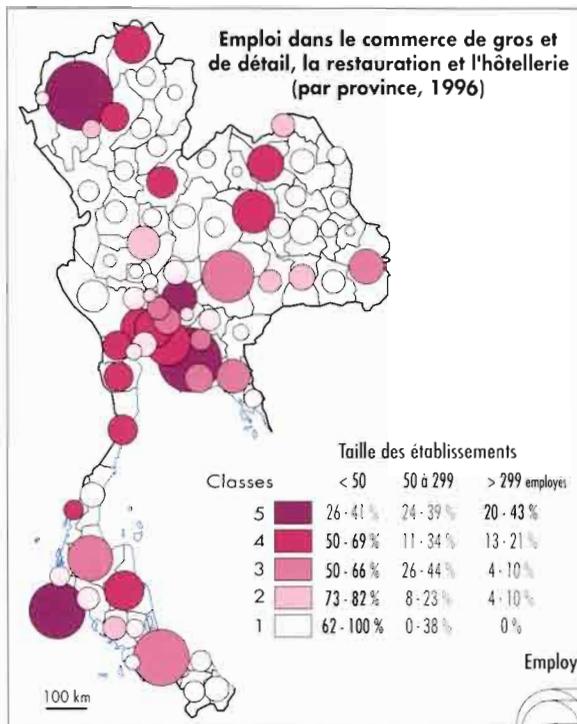
La répartition de l'emploi révèle des configurations différentes. Les sous-secteurs «commerce» et «transport» sont à des extrêmes opposés avec pour le premier un déséquilibre inter-provincial moins marqué dû à une hétérogénéité interne et à la vigueur sur tout le territoire des activités commerciales. Les classes 4 et 5 de «commerce» dégagent des provinces avec des centres urbains d'envergure régionale (planche 16), cumulant les fonctions commerciales, avec pour Chiang Mai, Chiang Rai, Phitsanulok, Chon Buri, Phuket des activités liées au tourisme (planche 54). Autour de Bangkok et dans les villes les plus peuplées des régions périphériques, l'évolution de la distribution a tiré la structure de l'emploi vers des entreprises moyennes et grandes (effet supermarché, galeries commerciales). Certaines provinces, dont les centres urbains sont plutôt dépendants de marchés de produits primaires, se distinguent de leurs voisines par la participation des entreprises de plus de 299 employés (Nakhon Sawan, Buri Ram, Surin, Ranong, Trang). Ailleurs, prédominant de petites entreprises (classe 1) avec des masses d'emploi qui peuvent dépasser celles de centres urbains plus peuplés (Kanchanaburi, Roi Et, Sakon Nakhon). Pratiqué toute l'année sur le lieu de résidence, le petit commerce joue traditionnellement un rôle important dans la pluriactivité des ruraux.

Les masses et la structure de l'emploi dans la construction distinguent l'Eastern Seaboard, certaines provinces centrales et Phuket (classe 5) où le poids de

grosses entreprises s'exerce dans des grands projets d'infrastructure ou de tourisme. Les classes 3 et 4, opposées par la part des petites et des moyennes entreprises, révèlent l'axe côtier oriental de la péninsule, le corridor du Nord-Est, le couple Chiang Mai-Lampang, des provinces au nord et à l'ouest de Bangkok (marché du logement résidentiel pour la classe moyenne). L'amélioration de l'habitat permise par l'élévation des revenus, jusque dans les villages, offre des emplois dans de petites entreprises pendant la morte saison agricole.

Le sous-secteur «finance» révèle une concentration relative de l'emploi (30 % sans Bangkok) et forte des entreprises les plus grosses dans quatre provinces de la Région métropolitaine et à Chon Buri. Le rôle de la capitale (la moitié de l'emploi dans des établissements de plus de 299 employés) n'a pas été compromis par la diffusion des établissements bancaires à l'ensemble du territoire ou par le développement des services aux entreprises dans certaines des provinces contiguës, de l'Eastern Seaboard ou des régions périphériques. Sauf Phuket (ampleur du tourisme), elles se caractérisent par un poids des petites entreprises plus fort (Chiang Mai, Phitsanulok, Ayutthaya, Rayong, Songkhla en classe 4) voire exclusif (Nakhon Ratchasima, Nakhon Sawan et les provinces occidentales de la capitale en classe 3).

Le fort déséquilibre interprovincial dans le sous-secteur «transport» s'explique par la concentration de l'emploi dans deux provinces et par le poids des entreprises les plus grosses (40 % sans Bangkok à Nonthaburi et Samut Prakan et jusqu'à 95 % dans des entreprises de plus de 299 employés). Certains pôles se dégagent, relevant aussi de la classe 5, mais loin derrière pour les masses, dans les régions périphériques (Khon Kaen, Chiang Mai, Nakhon Sawan, Songkhla), dans la Région métropolitaine de Bangkok (Pathum Thani, Saraburi) alors que d'autres, dans les mêmes régions, accusent une diminution de la place des grosses entreprises au profit des petites (Nakhon Ratchasima, Nakhon Pathom, Ayutthaya, Prachuap Khiri Khan, Chumphon en classe 4). Ailleurs, les petites entreprises prédominent.



Source : Ministry of Labour and Social Welfare, 1997

© IRD/MGM-Libergéo, 2005

52. L'hôtellerie

Le tourisme, d'agrément, de congrès ou d'affaires, joue depuis les années 1970 un très grand rôle dans la croissance économique (planche 2), le tourisme international étant devenu le premier pourvoyeur de devises du pays, engendrant aussi un grand nombre d'emplois directs ou indirects (services, artisanat). Fortement soutenu par l'agence Autorité du tourisme de Thaïlande (TAT), et par le Bureau de l'investissement qui encourage l'investissement dans le secteur, en particulier l'hôtellerie, le tourisme représente aujourd'hui 6% du PIB.

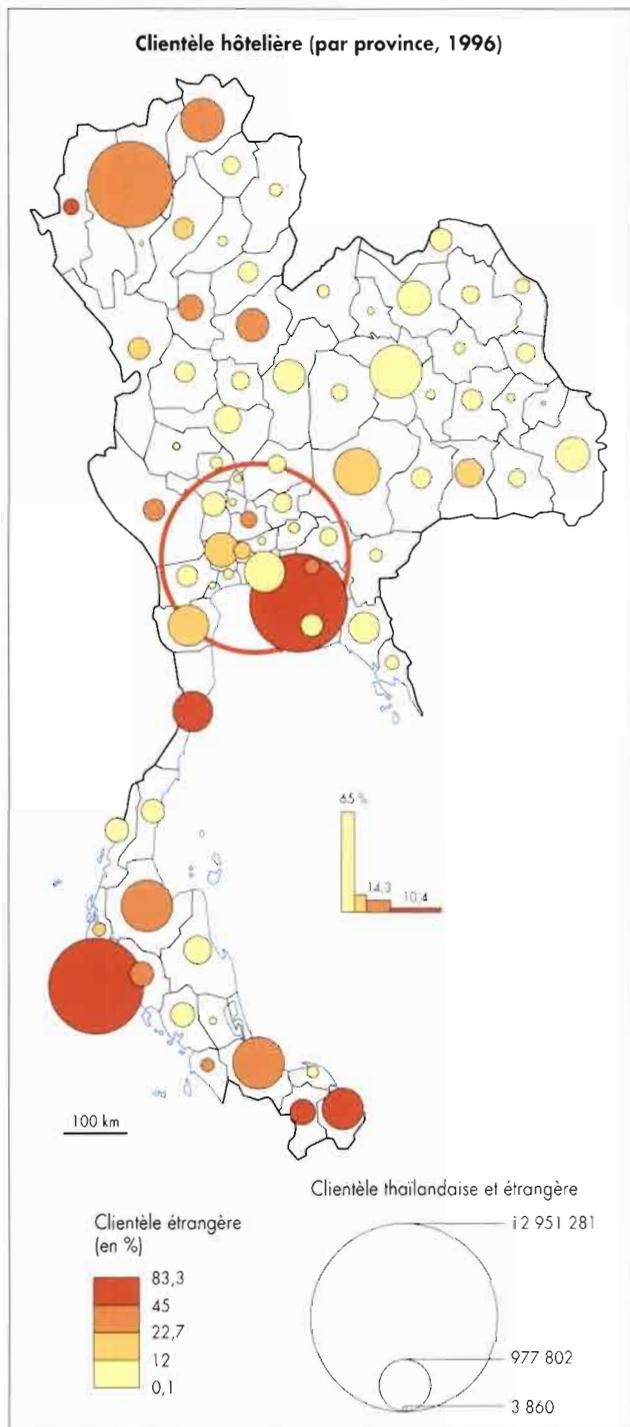
La Thaïlande est devenue une destination majeure du tourisme international de masse, stimulant aussi le tourisme domestique, dans un contexte de développement de l'économie et des infrastructures. Les Thaïlandais se déplacent traditionnellement beaucoup, pour des raisons économiques et familiales, pour assister aux festivals bouddhiques, chinois ou animistes (*songkran*, *loi kratong*) ou visiter des sanctuaires religieux (planche 11). Les voyages à l'étranger et le tourisme culturel et balnéaire en Thaïlande même, sur les traces du tourisme international, sont de nouveaux types de déplacements s'apparentant au tourisme de loisir. Ils sont facilités par l'élévation du niveau de vie et l'amélioration des moyens de communication. L'augmentation du revenu de l'activité hôtelière dans des provinces du Nord-Est (Nakhon Ratchasima, Khon Kaen, Nong Khai, Ubon Ratchathani), où le tourisme domestique domine, en est un signe.

Le tourisme international demeure la locomotive du secteur. Outre les rentrées de devises, le touriste étranger dépense en moyenne plus que le touriste thaïlandais. Depuis la fin des années 1970, la progression des revenus du tourisme est, en outre, plus rapide que celle des entrées de visiteurs, grâce à l'élargissement de l'offre des destinations et à l'augmentation du tourisme d'affaires et de congrès, plus rémunérateur.

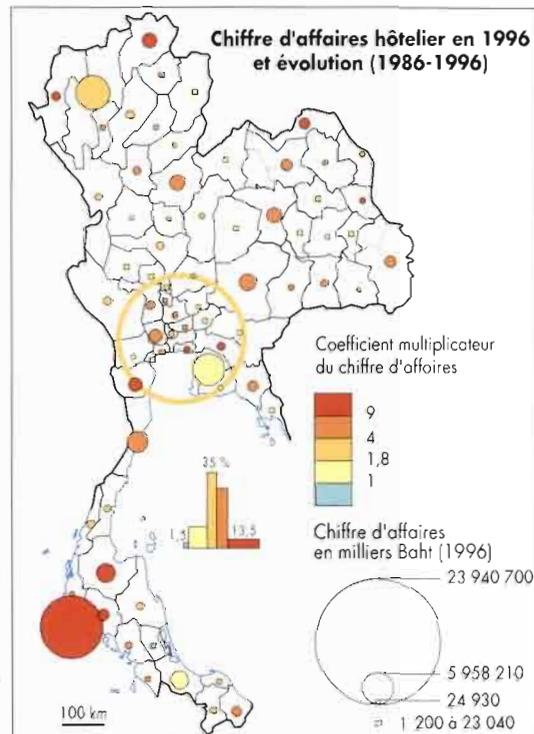
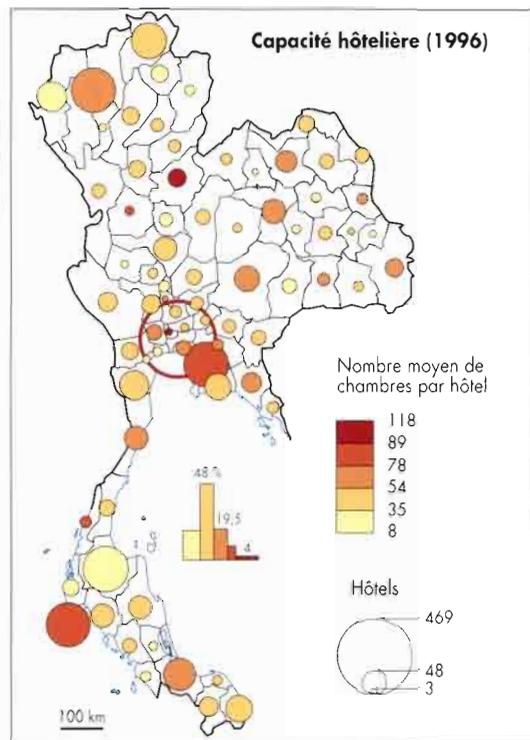
Le tourisme international, par sa massification et sa diversification, suscite l'aménagement de nouveaux sites et les investissements dans l'hôtellerie comme le développement des infrastructures de communications et des services. Il touche aujourd'hui la quasi-totalité du

territoire, même le Nord-Est délaissé jusque-là, selon des intensités et des modalités diverses qui tendent à gommer le caractère authentique et exotique du pays, prôné par les catalogues touristiques des années 1970 et 1980, pour favoriser les aménagements et les activités plus élaborées et sophistiquées (sites historiques et archéologiques, parcs naturels). La Thaïlande est ainsi devenue la plate-forme d'accès aux régions touristiques voisines, labellisées plus « authentiques » et nouvellement ouvertes, que sont le Yunnan, le plateau Shan au Myanmar, le Laos et le Cambodge. Des liaisons aériennes directes relient les capitales et les pôles touristiques asiatiques à Bangkok et à des centres provinciaux thaïlandais.

En 1996, les étrangers représentaient 45% des occupants des hôtels. Ce pourcentage est largement dépassé dans les destinations promues par les professionnels du tourisme et où les revenus de l'activité hôtelière sont aussi les plus élevés: Bangkok tout d'abord, principal point d'accès du tourisme international qui emprunte en quasi-totalité la voie aérienne, à l'exception des Malaisiens; les destinations balnéaires de l'est et du sud (Chon Buri, Prachuap Khiri Khan, Phuket, Narathiwat); les destinations culturelles et de l'éco-tourisme du Nord. À l'exception du nord de la Plaine centrale et du corridor du Nord-Est, de Nakhon Ratchasima à Nong Khai, destination du tourisme domestique, la forte proportion d'étrangers est corrélée positivement avec le nombre de visiteurs. Dans les plus anciennes destinations pour étrangers, de grands hôtels de classe internationale, développés par des chaînes thaïlandaises (Amtel, Dusit Thani, Imperial, Central) ou étrangères (Novotel, Sheraton, Ramada), ont supplanté les petits établissements, propriétés d'entrepreneurs locaux. En revanche, dans les destinations plus récemment ouvertes au tourisme international (île de Ko Samui à Surat Thani, ou au nord Chiang Rai et Mae Hong Son), les petits hôtels dominent encore. Doté de grands hôtels en nombre encore restreint et qui accueillent en priorité des visiteurs thaïlandais, le corridor du Nord-Est est à nouveau atypique.



Sources : NSO, 1986, 1996



© IRD/MGM-Libergéo, 2005

53. Les principales destinations touristiques

Longtemps cantonné à un axe nord-sud, polarisé par Bangkok et structuré par un petit nombre de destinations, Chiang Mai, Bangkok, Pattaya, Phuket, le tourisme se diffuse aujourd'hui sur tout le territoire, à partir des principaux aéroports internationaux.

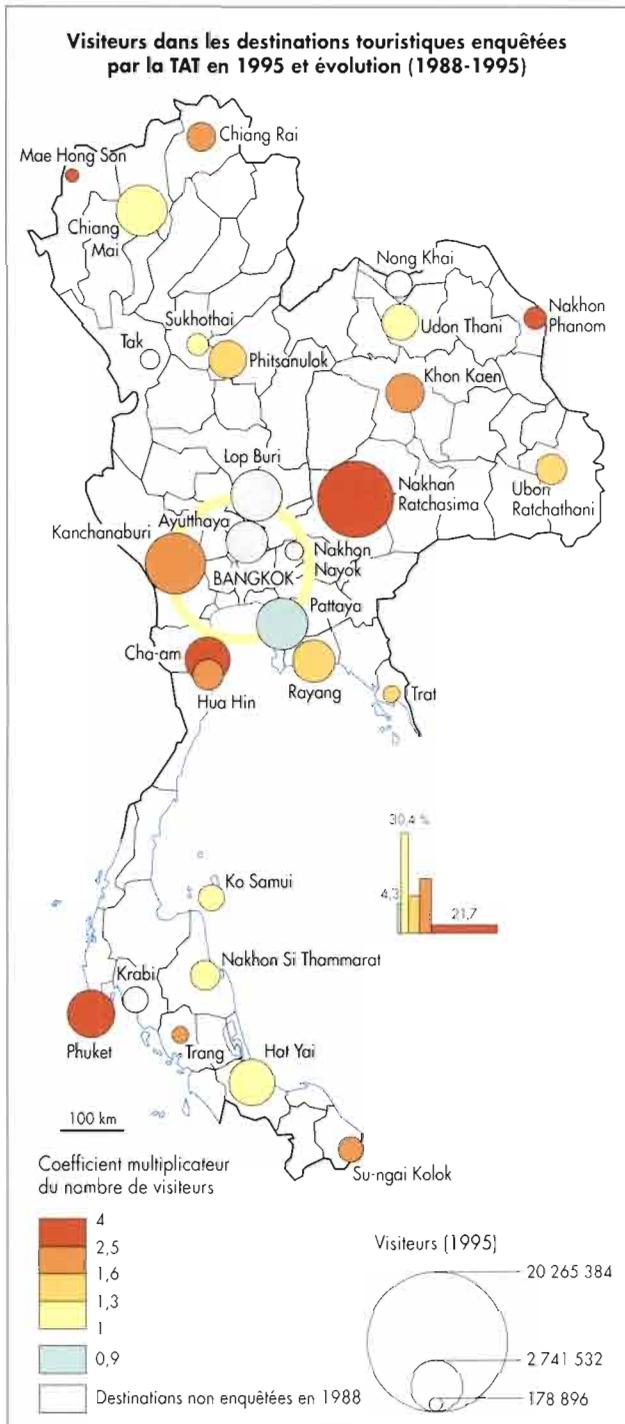
Au centre, Bangkok, principale porte d'entrée du tourisme international, est aussi une destination privilégiée du tourisme domestique (planche 54). C'est aussi la plate-forme aérienne de l'Asie du Sud-Est continentale donnant accès aux pays voisins. De gros efforts ont été réalisés pour améliorer l'image touristique de la ville, qui y consacre 30 % environ de son budget, et allonger la durée moyenne de séjour dans la capitale, actuellement inférieure à 2 jours. Près de Bangkok, les destinations balnéaires de l'Eastern Seaboard, longtemps limitées à Pattaya, se sont multipliées. Celle-ci, à proximité de l'ancienne base aérienne d'U-Tapao, s'est rapidement développée comme station de *rest and recreation* des soldats états-uniens dans les années 1960, origine de l'image de destination de tourisme sexuel du pays. Cette station, au développement trop rapide sans gestion environnementale et à la réputation douteuse (jeu, prostitution, criminalité), tend à décliner depuis la fin des années 1980, concurrencée par d'autres destinations ensoleillées de cette côte ou des îles proches, de Chon Buri à la frontière cambodgienne. L'autre côte du golfe de Thaïlande connaît aussi un développement balnéaire, avec des installations davantage fréquentées par les Thaïlandais, comme l'ancienne station de Hua Hin appréciée de l'élite, ou celle plus récente de Cha-am.

Dans la péninsule, l'île de Phuket a connu un essor touristique remarquable depuis les années 1970 avec une « colonisation » progressive par les grandes chaînes hôtelières offrant des services et des activités de plus en plus diversifiés et sophistiqués. Le tourisme s'est diffusé à partir de Phuket vers les îles voisines, un temps plus préservées, au large de Krabi (Ko Phi Phi) jusqu'à celles situées au large de Satun (Ko Tarutao), marquant l'ultime limite méridionale de l'expansion du tourisme balnéaire. Sur la côte orientale de la péninsule, le processus est

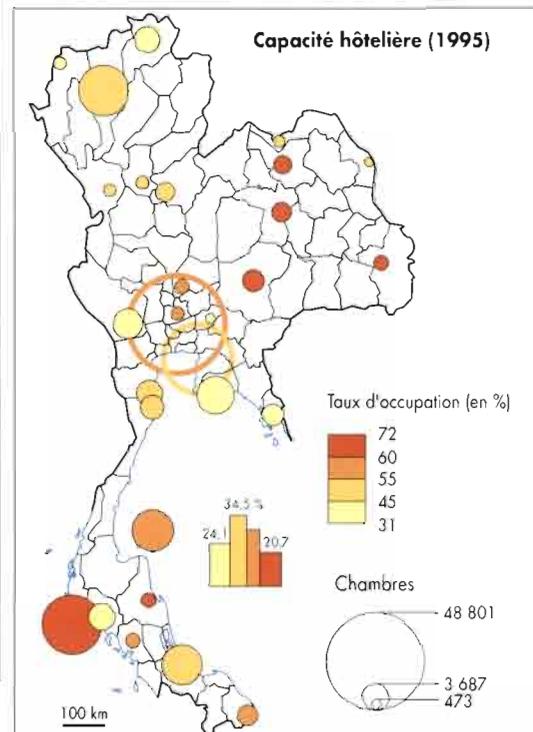
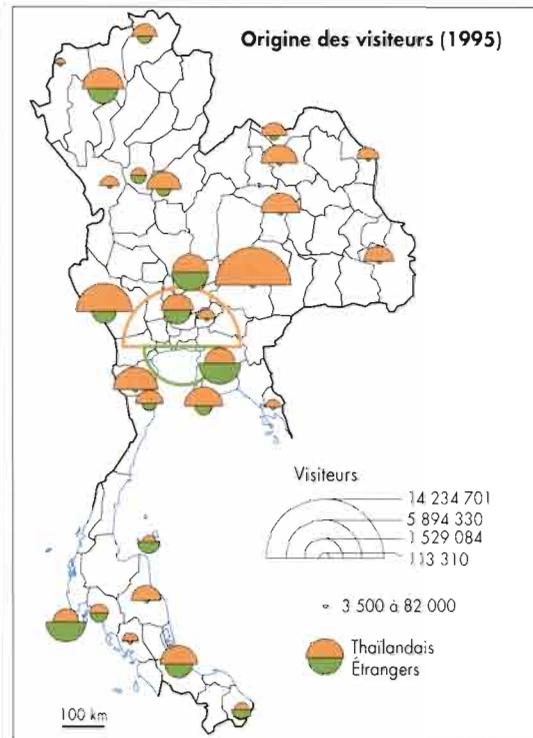
semblable quoique à une moindre échelle, l'expansion du tourisme de Ko Samui vers les îles proches étant limitée par la présence de réserves marines. Cette poussée du tourisme balnéaire vers le sud rencontre le flux du tourisme malaisien limité aux bourgs frontaliers de Sungai Kolok et de Betong, et à la ville de Hat Yai prisée surtout pour ses maisons de jeu.

Au nord, Chiang Mai, destination culturelle et artisanale, est aussi un point de départ de trekking vers la montagne et ses minorités (planche 10). Elle partage maintenant avec Chiang Rai, Mae Hong Son et, dans une moindre mesure Tak, l'éco-tourisme et le flux de touristes étrangers et nationaux. Sur cet axe touristique nord-sud, de nouvelles destinations, plus culturelles et historiques ou tournées vers le tourisme vert, attirent de nombreux visiteurs thaïlandais : ainsi Sukhothai et Ayutthaya, anciennes capitales de royaumes siamois. À l'ouest de Bangkok, Kanchanaburi est le point de départ des excursions vers le pont de la rivière Kwaï et au-delà, la passe des Trois Pagodes ouverte sur le Myanmar. Enfin, le Nord-Est, qui compte de nombreux temples khmers, bénéficie aussi des efforts de l'Autorité du tourisme de Thaïlande (TAT) pour déconcentrer le tourisme, avec la promotion de festivals et du tourisme vert dans les parcs nationaux (planche 8). L'axe des principales villes du Nord-Est apparaît en plein développement, surtout fréquenté par un tourisme domestique de loisirs et de congrès (la tenue en 1995 de la « World Tech » a multiplié par trois le nombre de visiteurs à Nakhon Ratchasima), dont les capacités hôtelières ont été à peu près saturées.

La carte des principales destinations touristiques devrait s'étoffer dans l'avenir, à mesure que de nouvelles initiatives apparaissent et que la promotion par la TAT s'affine. L'expansion touristique atteignant les frontières du pays, dans toutes les directions, la coopération avec les pays voisins est déjà un fait avéré, qu'elle soit institutionnelle ou sous la forme d'investissements thaïlandais dans les secteurs de l'hôtellerie et du tourisme.



Sources : TAT, [circa 1989, 1996]



© IRD/MGM-Libergéo, 2005

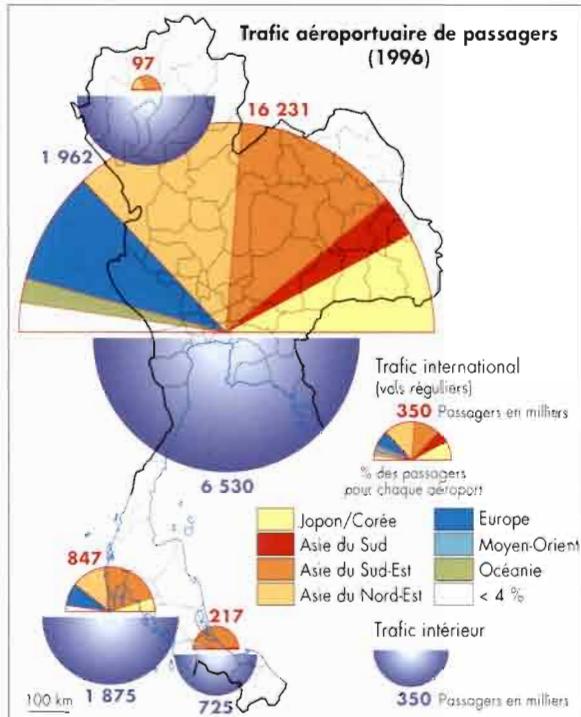
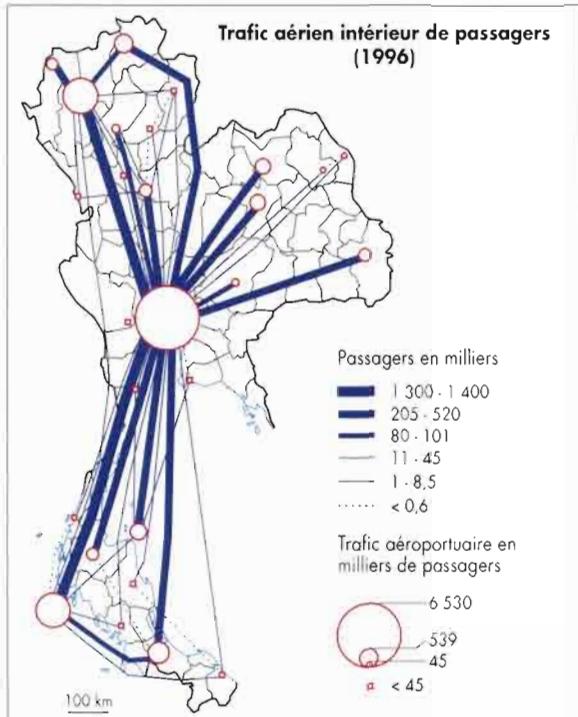
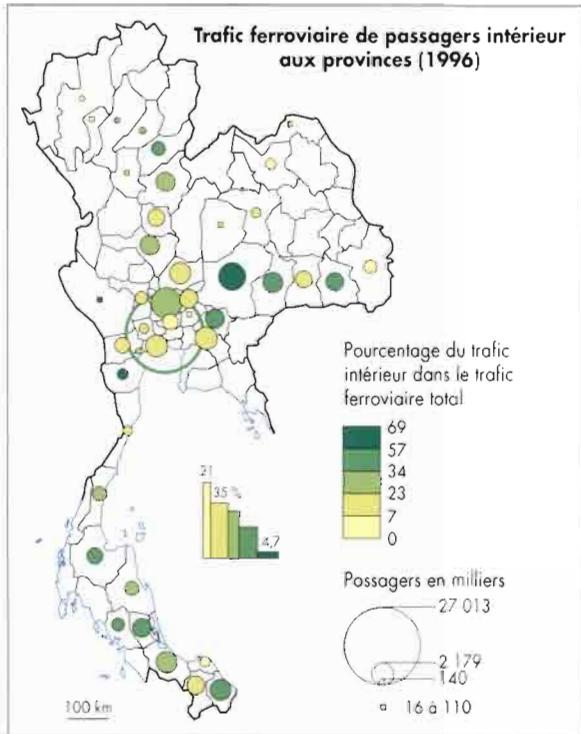
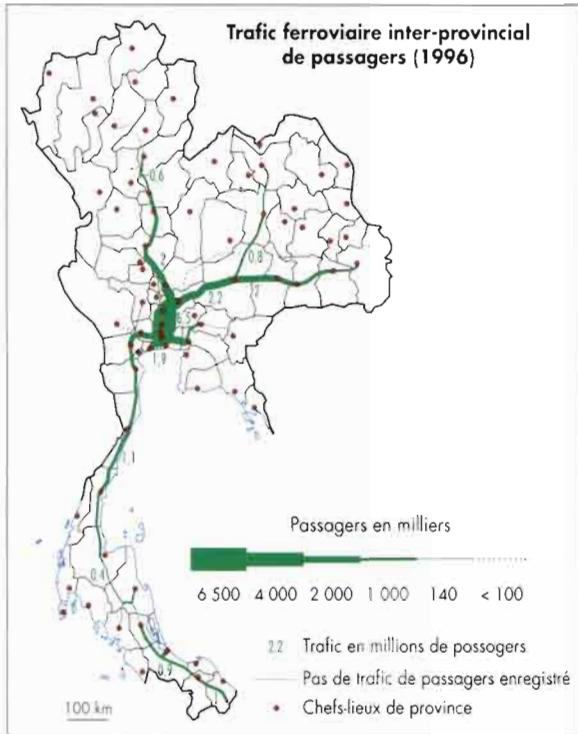
54. Le trafic de passagers

La route a supplanté les autres modes de déplacement des passagers : la part du rail serait de l'ordre de 5 % et celle du transport aérien de 2 %, toutes distances confondues. Le parc privé de véhicules a crû de 16 % par an entre 1991 et 1997 atteignant près de 5 millions d'automobiles et 12 millions de motos. Les statistiques sur les déplacements inter-provinciaux en voiture particulière ne sont pas connues. Malgré une part toujours dominante, la place des transports collectifs ne cesse de se réduire en dépit de la modernisation des autobus des entreprises privées dont le parc a crû près de trois fois plus vite que celui de l'ensemble du secteur. Empruntés par les banlieusards de Bangkok ou des provinces contiguës desservies par des canaux, les transports collectifs par bateau jouent un rôle certain. L'engorgement de certains points de la capitale, qui compte à elle seule plus de 40 % des automobiles du pays, n'en reste pas moins extrême à certaines heures.

L'ossature du réseau ferroviaire se limite à trois longues branches. Seule, celle du Nord-Est se ramifie à Nakhon Ratchasima avec des flux plus forts sur la desserte vers Ubon Ratchathani. De courtes ramifications à fort trafic relient Bangkok à Prachin Buri, pour 900 000 passagers par an, Suphan Buri, pour un peu moins, ou Samut Sakhon. Ce n'est que dans le Sud que le réseau a d'autres ramifications avec des flux supérieurs à 100 000 passagers. En s'éloignant de Bangkok, les trois grandes branches vont en s'affinant, en raison de la diminution des relations inter-provinciales, sauf celle du Sud : le flux de passagers s'accroît de Phatthalung à la frontière malaisienne, sous l'effet notamment du tourisme. Le trafic intérieur aux provinces, qui s'ajoute à celui entre les chefs-lieux provinciaux, est proportionnellement plus important dans le Sud et sur la branche méridionale du Nord-Est. L'utilisation du train pour les déplacements locaux s'y traduit aussi par une diminution moins régulière des trafics totaux. Avec 45 % des passagers, l'essentiel du trafic se concentre entre Ayutthaya et Bangkok en raison de sa position centrale dans l'ossature ferroviaire mais aussi des navettes quotidiennes de banlieusards (plus de 12 millions par an pour Bangkok).

Au-delà de Nakhon Sawan, de Nakhon Ratchasima et de Prachuap Khiri Khan, soit environ 400 km de Bangkok, le train ne peut plus concurrencer la route ni l'avion dans les liaisons avec la métropole pour les catégories sociales aisées. Dans le Sud et le Nord, l'avion commence à jouer un rôle dans l'organisation régionale, autour des pôles aéroportuaires de Chiang Mai et de Phuket sous l'impulsion du tourisme essentiellement international. À part cette ébauche de sous-réseaux aériens régionaux et les liaisons touristiques Phuket-Hat Yai ou Phuket-Chiang Mai, la carte du trafic aérien intérieur n'est formée que par les radiales partant de Bangkok. Plusieurs liaisons intra-provinciales ont disparu depuis le milieu des années 1970 dans le Nord et le Nord-Est avec l'amélioration du réseau routier.

Chiang Mai, Phuket et, dans une moindre mesure Hat Yai, se distinguent des aéroports purement domestiques par un trafic supérieur. Les trois aéroports internationaux de province (Chiang Rai n'est ouvert à l'international que depuis 2001 et U-Tapao desservi par des charters uniquement) ont chacun un profil particulier. Le trafic international, inférieur aux mouvements intérieurs, plus à Chiang Mai qu'à Hat Yai, diffère par le poids de l'Asie du Sud-Est (respectivement 88 % et 60 %) et les liaisons spécifiques. Si Chiang Mai assure des liaisons avec le Myanmar (14 %) et l'Asie du Nord-Est (34 %), Hat Yai est tourné vers Singapour et la Malaisie (87 %) avec des dessertes au Moyen-Orient et en Asie du Sud. La variété des dessertes comme l'importance relative des flux avec l'Europe, l'Asie du Sud-Est, l'Asie du Nord-Est, le Japon et la Corée, rapprochent l'aéroport de Phuket de celui de Bangkok bien que le trafic international y constitue seulement un tiers du trafic total contre les trois quarts pour la capitale. Avec plus de 90 % des passagers internationaux du pays, l'aéroport de Bangkok est, depuis 1974, l'un des plus importants au monde et l'une des plaques tournantes majeures de l'Asie orientale ; son engorgement a conduit à la construction d'un aéroport à Samut Prakan.



Sources : Ministry of Transport and Communications, 1998a, 1998b

© IRD/MGM-Libergéo, 2005

55. Le trafic de marchandises

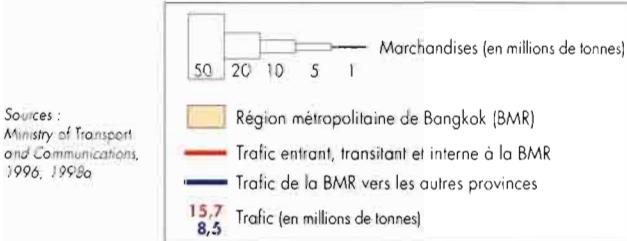
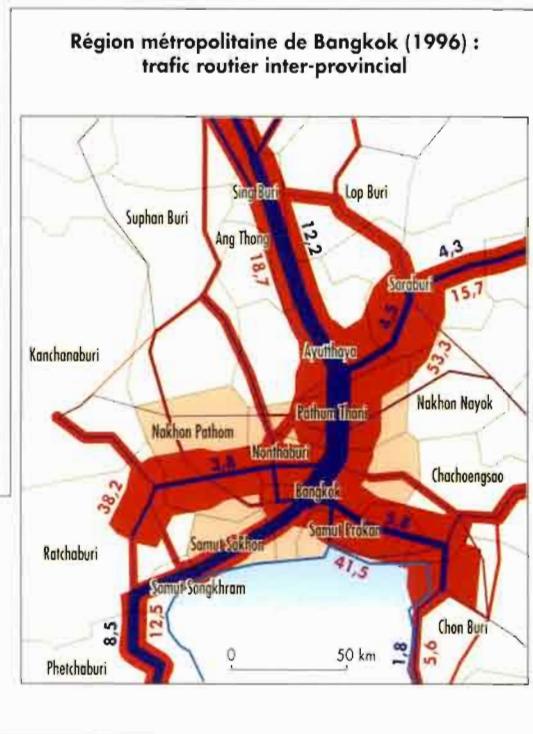
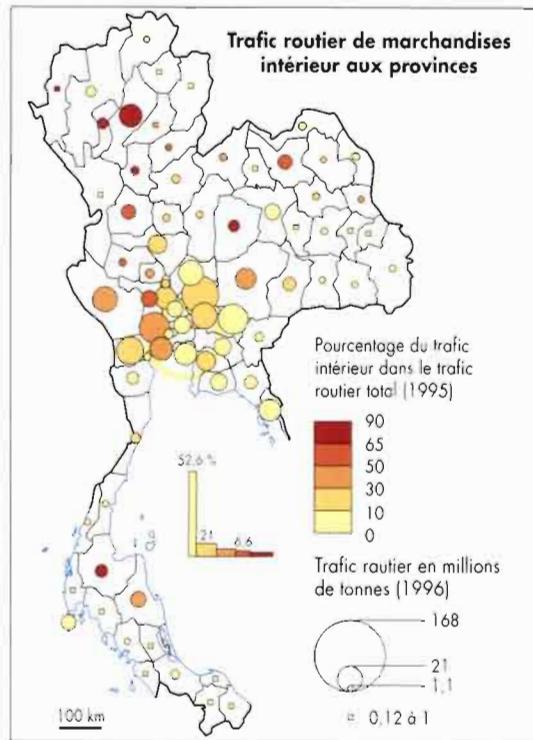
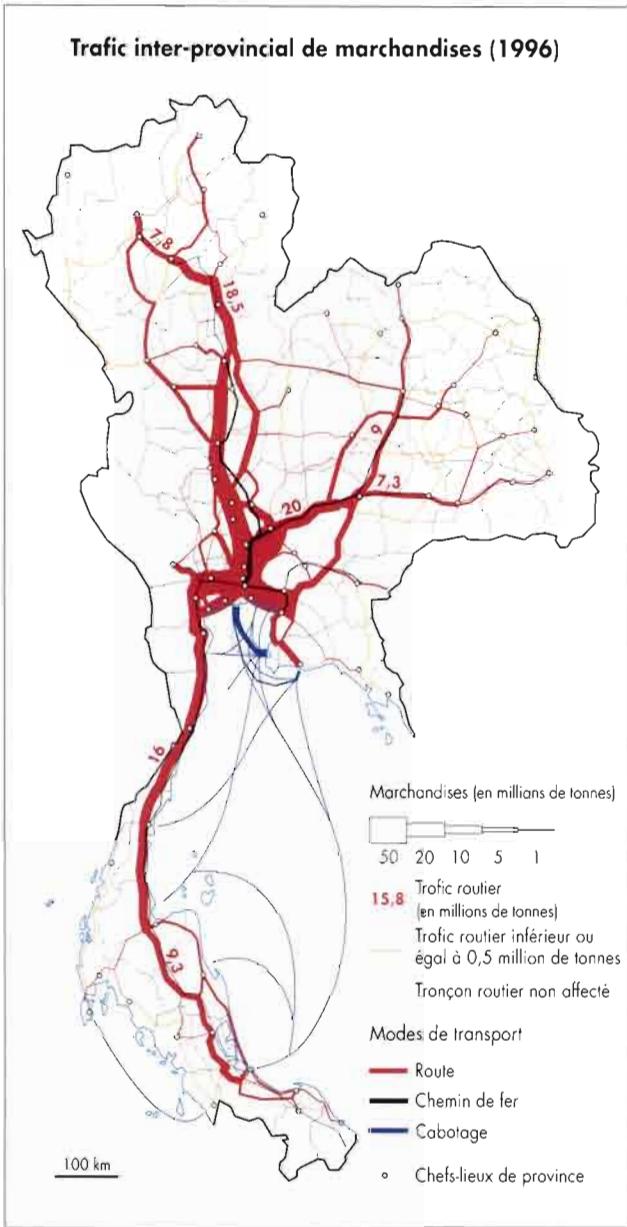
En raison de son bon déploiement spatial, de son faible coût d'usage pour une capacité très extensible, la route a supplanté les autres modes en transportant entre les chefs-lieux provinciaux un peu plus de 90 % des 470 millions de tonnes de marchandises avec un parc de poids lourds qui a crû de 10 % par an entre 1991 et 1997. Les canaux ne contribuent au trafic que pour 4 %, le cabotage 2 %, à égalité avec le rail. Le transport par pipeline de produits pétroliers pour les industries s'est développé depuis 1994 (1 %) alors que le fret aérien reste très marginal. L'essentiel du cabotage se fait avec Bangkok avec un très fort déséquilibre entre les volumes d'entrées (plus de 17 millions de tonnes) et de sorties (moins de 1 million) : les flux provenant de Chon Buri, très importants, et de Rayong portent sur des produits pétroliers. Le transport fluvial, localisé sur la Plaine centrale, concerne des produits pondéreux (sable, gravier) sur de courtes distances : pour 90 %, le tonnage est transporté au sein même des provinces, ce qui explique la faible participation du transport fluvial aux flux inter-provinciaux.

Réalisée à partir de matrices entre les chefs-lieux provinciaux, la carte du trafic de marchandises restitue bien l'ampleur des flux inter-provinciaux et la position relative des nœuds, sans donner toutefois une image exacte de l'utilisation du réseau. Dans l'ignorance des itinéraires réels des transporteurs, les flux sont affectés aux tronçons du réseau où passe l'itinéraire le plus court, alors que d'autres critères de choix entrent en ligne de compte. Il est ainsi probable qu'en raison de l'amélioration du tronçon entre Lampang et Nakhon Sawan par Kamphaeng Phet et Tak, une partie des volumes se détournera des deux autres branches.

La configuration générale nord-sud du trafic est ténaculaire à partir du delta, difficilement pondérée par le volume du trafic direct entre Nakhon Ratchasima et Chon Buri. Les flux transversaux sont réduits, comme entre le Nord et le Nord-Est, et le fort déséquilibre entre les deux côtes de la péninsule répond à leur dichotomie démographique et industrielle. La pression sur les infrastructures routières dans le triangle Ratchaburi-Saraburi-Chon Buri

est extrême compte tenu de l'intensité du trafic et de la nature des produits transportés. Des produits pondéreux, ainsi les 30 millions de tonnes de sable et de gravier acheminés par camion vers Bangkok, expliquent l'énorme déséquilibre entre les flux d'entrée et de sortie de la Région métropolitaine de Bangkok (BMR). Le volume de la circulation routière de Bangkok à Ayutthaya vient aussi des 12 millions de tonnes de riz importées par la BMR, des 9 millions de tonnes de produits pétroliers provenant de Chon Buri et de Rayong et d'autant de déchets exportés. L'ensemble de ces flux représente plus de 20 % du trafic national. Les provinces de Ratchaburi, Ayutthaya, Saraburi, Chachoengsao et Chon Buri ont à faire face elles aussi, sur les axes les reliant à la BMR, à de gros trafics puisque, avec ceux de la BMR, leurs flux constituent 95 % du trafic national. Cette extension du trafic routier témoigne de la diffusion hors de la BMR des activités de production et, pour Chon Buri, de l'importance depuis 1992-1993 du transport de marchandises transférées à l'international à partir des ports en eau profonde de l'Eastern Seaboard (Laem Chabang surtout).

À plus de 150 km de Bangkok, la branche nord absorbe les plus forts trafics annuels en raison notamment des transports de charbon des mines du Nord vers les cimenteries de Saraburi. La route du Sud est celle des camions de bois, celle du Nord-Est du manioc et du riz. Pour un tiers en moyenne et sur d'assez courtes distances, le trafic routier de marchandises est interne aux provinces. Ces flux internes (non recensés pour la BMR) s'ajoutent aux flux inter-provinciaux pour la fréquentation des routes. Des volumes proportionnellement importants dans le trafic total et dont le transport est circonscrit à l'intérieur de la province marquent la proximité de grosses unités de transformation des matières premières : usines sucrières à Kanchanaburi, Chaiyaphum et Udorn Thani, unités de traitement du caoutchouc à Surat Thani ou encore du charbon à Lampang.



© IRD/MGM-Libergéo, 2005

56. Les échanges inter-régionaux de marchandises

Les cartes des échanges de quatre types de marchandises entre sept grandes régions, résultant de l'agrégation des provinces, ont été construites à partir des flux entre chefs-lieux provinciaux, tous modes de transport confondus. La représentation de ces échanges illustre à la fois la concentration de la demande pour l'industrie et la consommation dans la Région métropolitaine de Bangkok (BMR) et les spécialisations régionales dues à la localisation des matières premières. Mais elle montre aussi les limites de ce schéma, à savoir le développement de l'agriculture en dehors de la région deltaïque, l'émergence de pôles de consommation et de transformation industrielle dans les régions périphériques. L'Est et le Centre, et dans une moindre mesure l'Ouest, se différencient par la dynamique créée à la faveur de la proximité de la BMR et, en ce qui concerne la première région, par une spécialisation industrielle et une ouverture sur l'international dans le cadre de l'Eastern Seaboard.

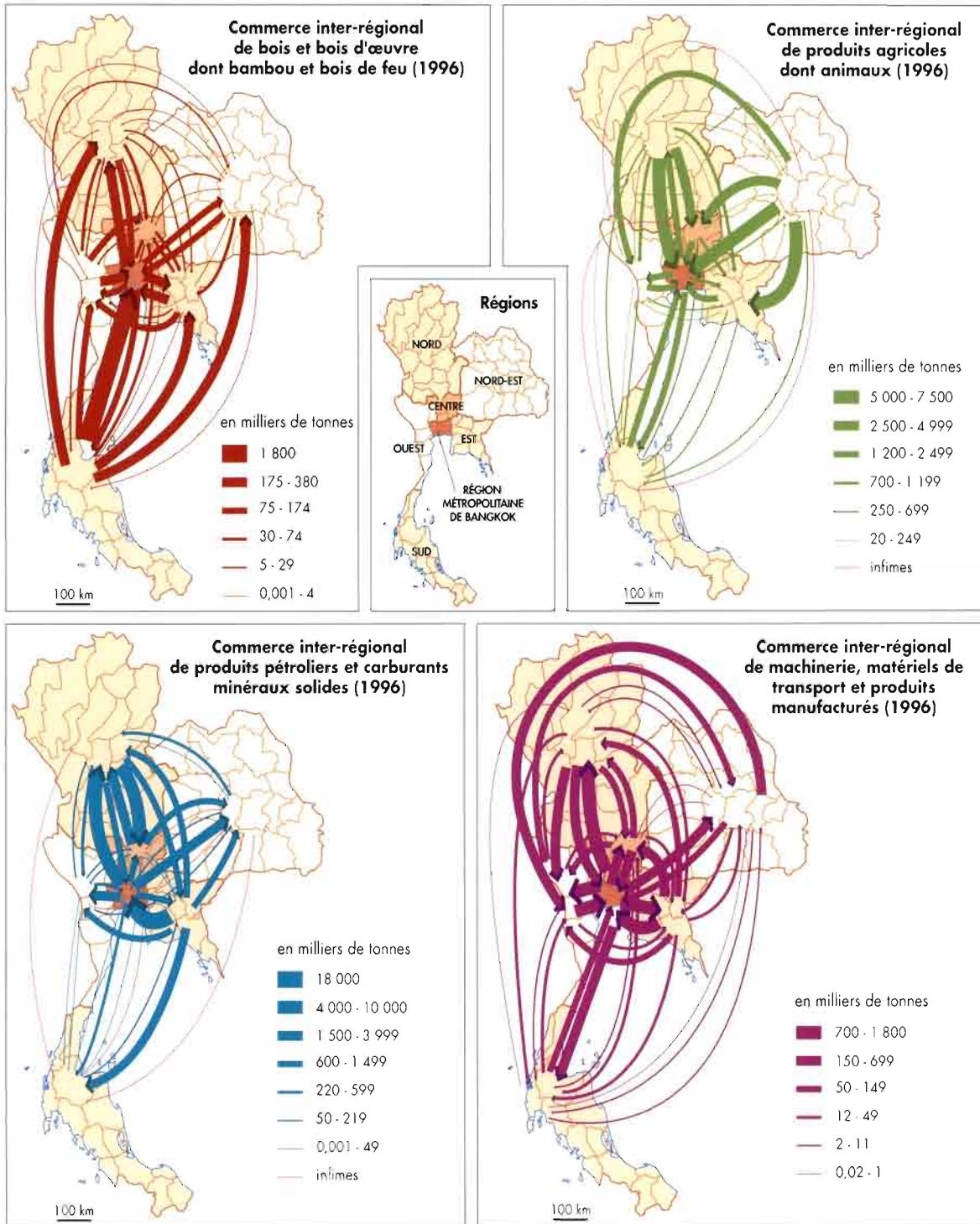
Le transport de bois (bois d'œuvre et produits dérivés) met en valeur le Sud qui fournit maintenant l'essentiel de l'approvisionnement national, qu'il s'agisse d'essences dites nobles ou de la matière première que constituent l'hévéa, le bambou, le cocotier ou d'autres arbres fruitiers. Près de la moitié de ces expéditions se dirige vers la BMR pour de grosses unités de fabrication de meubles ou de pâte à papier, essentiellement à Samut Prakan et à Pathum Thani, ou pour être réexportée largement vers les industries du meuble et l'artisanat d'autres régions. Le Nord, autrefois gros producteur de bois, adresse aussi maintenant une forte demande vers le Sud. L'utilisation d'essences diverses a aussi permis de mettre en valeur le potentiel de production d'autres régions, telles que l'Est.

Les plus gros flux de produits agricoles partent du Nord et du Nord-Est en direction de la BMR, du Centre et de l'Est. Ils portent sur le riz (riz blanc et riz gluant), qui constitue les deux tiers du tonnage de ces deux régions, et sur le manioc qui, après une première transformation dans le Nord-Est, alimente les usines de Chon Buri dans l'Est. S'y ajoutent de gros volumes de sucre

pour le Nord-Est et de maïs pour le Nord. Les expéditions du Sud vers la BMR constituent les flux les plus notables au départ de cette région : elles portent sur le caoutchouc et les animaux vivants, dont l'alimentation repose sur les livraisons du Centre. Le Sud est plus autonome que les deux autres régions périphériques en ce qui concerne ses exportations internationales de produits agro-industriels dont une partie part directement des ports en eau profonde de Songkhla et de Phuket. Les expéditions de la BMR vers les autres régions sont faibles mais portent sur des produits à plus forte valeur ajoutée, aliments et boissons conditionnés, ou encore alimentation pour le bétail.

L'Est et le Nord constituent les deux régions majeures d'approvisionnement en énergie. Les produits pétroliers du golfe de Thaïlande sont dirigés vers les unités de transformation de Rayong et de Chon Buri dont la production de pétrole et de gaz est pour partie consommée sur place ou expédiée vers la BMR. Cette dernière est un gros pôle de consommation et de transformation (planche 25) : les régions périphériques, excepté le Sud, reçoivent en 1996 leurs produits pétroliers davantage de Bangkok que de l'Eastern Seaboard. Le Nord expédie du lignite, largement consommé dans le Centre (Saraburi surtout).

Plus que pour les précédents produits, les échanges de machinerie, équipements de transport et produits manufacturés illustrent la multiplication des lieux de production et de consommation. C'est dans cette catégorie très hétérogène que les relations entre les régions sont les plus développées, même si les flux entre les régions périphériques sont loin d'atteindre l'importance des flux entretenus avec les quatre autres régions, ou entre ces dernières. Les échanges entre la BMR et sa périphérie (Centre, Ouest, Est) sont moins déséquilibrés que supposés, en dépit de l'importance du flux originaire de l'Est. La BMR reste au cœur des mouvements de ces produits, en accaparant les deux cinquièmes de tous les échanges, et l'Ouest, profitant de la dynamique de croissance d'ensemble, émerge comme un pôle non négligeable.



Source : Ministry of Transport and Communications, 1998a

© IRD/MGM-Libergéo, 2005

57. Équipements et activités du tertiaire

Sur les tableaux de légende, seules les variables les plus discriminantes des analyses en composantes principales ont été retenues. Pour les équipements, la classification tient compte de leur évolution, témoin de la capacité des pouvoirs publics à répondre à la hausse des besoins; les infrastructures de transport sont incorporées sous la forme d'un indice. Pour les activités, l'indice de la structure de l'emploi concerne les entreprises les plus petites (sauf celles de l'énergie et de l'eau, exclues pour leur comportement atypique).

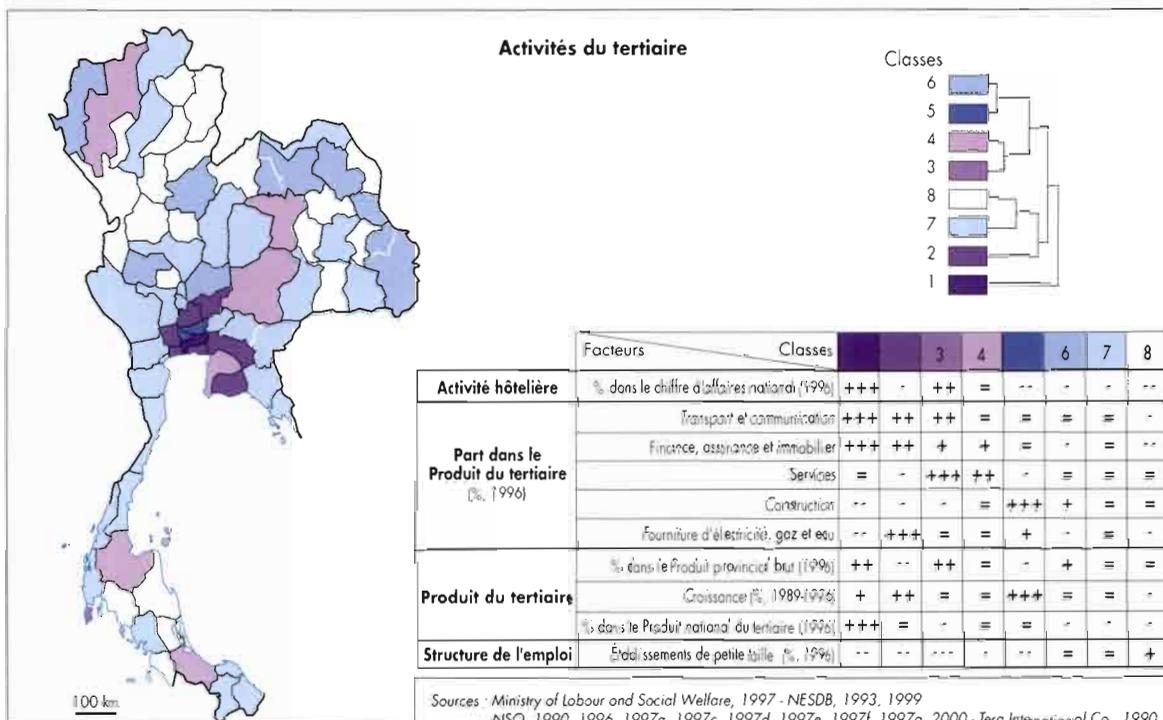
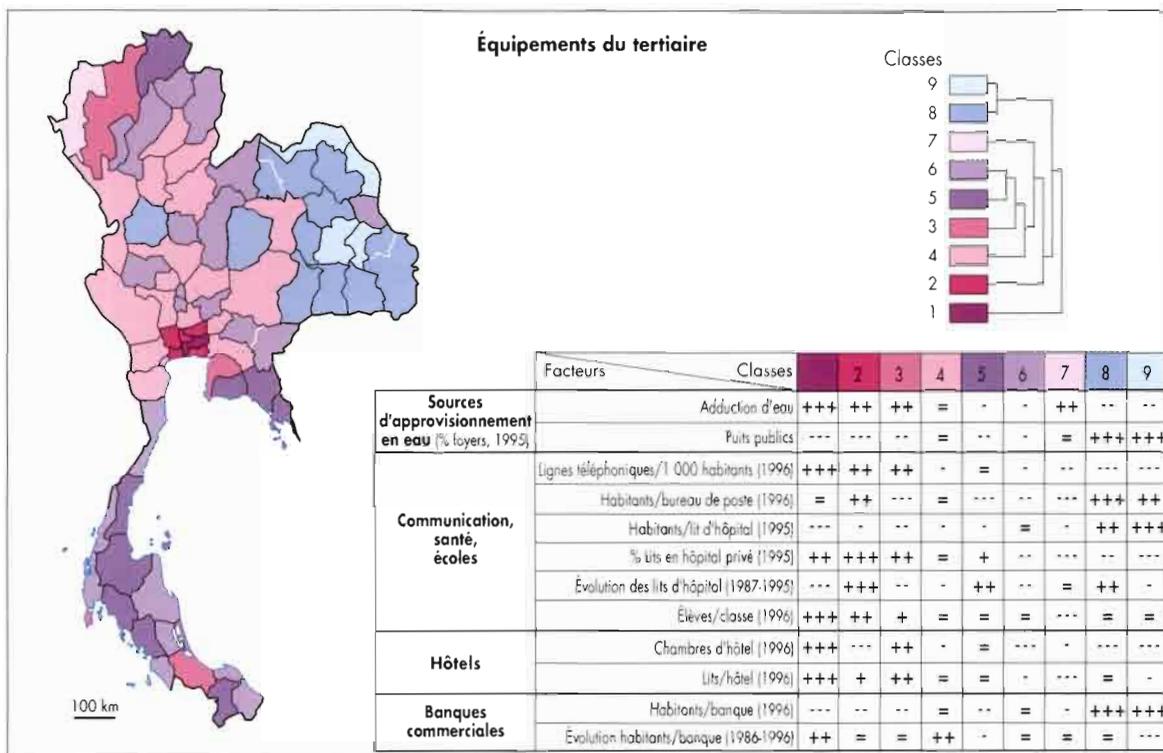
La carte des équipements distingue la Région métropolitaine de Bangkok (BMR) et illustre les oppositions entre un bon niveau d'ensemble et des carences du secteur public face à la croissance urbaine. Bangkok s'individualise par le poids de ses équipements (adduction d'eau, infrastructures de transport, téléphoniques, médicales et bancaires) et une hôtellerie bien développée dans de grands établissements. Cependant, depuis le milieu des années 1980, les installations scolaires et postales y sont insuffisantes au regard du niveau d'activité et du poids démographique. Dans les cinq provinces contiguës (classe 2, aux caractéristiques proches, hôtellerie exceptée), si l'accroissement des installations procure par rapport à Bangkok un niveau d'équipement supérieur pour les écoles et à peine inférieur pour le téléphone, la santé (secteur privé surtout) et la banque, l'équipement en bureaux de poste reste insuffisant. La classe 3 regroupe des provinces avec un pôle régional notable; une meilleure desserte postale, un réseau hospitalier plus anciennement implanté, un bon niveau des infrastructures hôtelières et de transport y sont à mettre en relation avec l'activité touristique. Une deuxième auréole de provinces autour de Bangkok, plusieurs provinces du Nord et le corridor du Nord-Est (avec ses pôles de Nakhon Ratchasima et Khon Kaen) forment la classe 4, proche de la moyenne ou à peine inférieure (téléphone, hôpitaux).

Certaines provinces du Nord et du Centre et la plupart des provinces du Sud sont dans les classes 5 et 6; plus de puits privés que d'adduction d'eau publique, un taux d'électrification rurale inférieur à la moyenne,

ratio scolaire moyen, ratio de l'équipement postal bon; les différences tiennent à l'infrastructure hôtelière et au poids du secteur privé dans l'équipement hospitalier. La province de Mae Hong Song se singularise dans la classe 7 par le taux d'électrification le plus bas du pays et des niveaux d'équipements très contrastés. Les classes 8 et 9 concernent le Nord-Est dont les infrastructures en eau et en électricité ont bénéficié des programmes publics mais où les efforts dans les domaines téléphoniques, médicaux (retenue du secteur privé) et bancaires n'ont pas compensé le retard initial.

La carte des activités révèle un espace central dilaté vers le nord et l'est qui englobe deux des trois provinces de l'Eastern Seaboard et dont l'organisation interne est modifiée par l'incorporation de variables autres que la structure provinciale du produit du tertiaire (planche 50). Bangkok est à part, avec une forte activité hôtelière, une forte contribution au produit provincial brut et au produit national du tertiaire. Opposée sur ces variables, la classe 2 distingue les provinces où, malgré une forte croissance, le tertiaire reste en deçà du produit industriel. À Pathum Thani et Nonthaburi (classe 5), la croissance encore plus vigoureuse du tertiaire est liée à la construction et à la fourniture d'eau et d'énergie. Dans ces trois classes, les entreprises sont moyennes à grandes. Phuket est l'unique province de la classe 3 (activités caractéristiques du tourisme dans des entreprises souvent grandes). La classe 4 individualise des provinces avec un pôle d'envergure régionale, où activités financières, immobilières et « services », surtout, jouent un rôle notable; le poids des petites entreprises y est plus grand.

La classe 6 rassemble des provinces du Nord-Est et du Nord, où la construction dope la part du tertiaire dans le produit provincial. Proche de la moyenne, un groupe de provinces autour de la Région métropolitaine forme la classe 7. Activité hôtelière et croissance supérieure du produit du tertiaire les différencient des provinces très rurales de la classe 8 aux activités financières et de communication modestes. Les entreprises de petite taille prédominent en classes 7 et 8.



Sources : Ministry of Labour and Social Welfare, 1997 - NESDB, 1993, 1999
 NSO, 1990, 1996, 1997a, 1997c, 1997d, 1997e, 1997f, 1997g, 2000 - Tera International Co., 1990

© IRD/MGM-Libergéo, 2005

Collection Dynamiques du territoire



ATLAS DE THAÏLANDE

Structures spatiales et développement

sous la direction de
Doryane Kermel-Torrès



CNRS-Libergéo - La Documentation Française - IRD



Collection « Dynamiques du territoire » dirigée par Thérèse Saint-Julien



Atlas de Thaïlande

Structures spatiales et développement

sous la direction de
Doryane Kermel-Torrès

CNRS-GDR Libergéo et La Documentation française, IRD



Atlas de Thaïlande. Structures spatiales et développement. Paris :CNRS, GDR Libergéo-La Documentation française, IRD, 2006, 208 pages, 210 cartes, et graphiques.

Collection « Dynamiques du territoire » n° 23, dirigée par **Thérèse Saint-Julien** (Université Paris I, GDR Libergéo)

ISBN : Documentation française 2-11-6095-6 ; IRD 2-7099-1593-6

ISSN 0999-0089

DF 5 8431-2

Directeur

Doryane KERMEL-TORRÈS, géographe, Institut de recherche pour le développement (IRD), unité de recherche Intervention publique, espaces, sociétés et UMR ADES ; Bordeaux

Auteurs

Jean BAFFIE, sociologue, CNRS et Université de Provence, Institut de recherche sur l'Asie du Sud-Est ; Marseille

Suchanya BOONVANNO, géographe, Prince of Songkhla University, Faculty of Natural resources ; Hat Yai

Michel BRUNEAU, géographe, CNRS et Université Bordeaux 3, unité de recherche Migrations, territoires, identités (MITI) ; Bordeaux

Eric CHARMES, urbaniste, Institut français d'urbanisme, Marne-la-Vallée

Jean-Paul DELER, géographe, CNRS, UMR ADES ; Bordeaux

Steve DÉRY, géographe, Université Laval, département de géographie, Québec

Manuelle FRANCK, géographe, Institut national des langues et des civilisations orientales (INALCO) ; Paris

Jean-Paul HUBERT, géographe, Université de Namur, groupe de recherche sur le transport, département de mathématiques ; Namur

Antoine LAUGINIE, géographe, PhD, Université Paris 7 ; Paris

Charat MONGKOLSAWAT, spécialiste de télédétection, Khon Kaen University, Centre of geoinformatics for the development of North-East ; Khon Kaen

Philippe SCHAR, géographe, CNRS, UMR ADES ; Bordeaux

Collaborateurs

Charles-Antoine ARNAUD, statisticien, CNRS, UMR ADES ; Bordeaux

Marie-José CLAVERIE, préparation de textes, UMR ADES ; Bordeaux

Catherine VALTON, cartographe, IRD, Bondy

Alain VERGNES, photographe, CNRS, UMR ADES ; Bordeaux

Première édition parue en 2004 sous le titre *Atlas of Thailand. Spatial structures and development*

© IRD (ISBN 2-7099-1541-3), Paris et Silkorm Books (ISBN 974-9575-43-1), Chiang Mai

Maquette et mise en pages : **Régine Vanduick** (CNRS, UMR ESPACE-GDR Libergéo)

Relecture : **Marie-Madeleine Usselmann** (CNRS, UMR ESPACE-GDR Libergéo)

UMR ESPACE-GDR Libergéo, Maison de la Géographie, 17 rue Abbé de l'Épée, 34 090 Montpellier, tél. 04 67 14 58 32, fax 04 67 72 64 04.

La Documentation française, 29-31 quai Voltaire, 75344 Paris cedex 07, tél. 01 40 15 70 00.

Institut de recherche pour le développement, 213 rue Lafayette, 75480 Paris cedex 10, tél. 01 48 03 77 77

© CNRS-GDR Libergéo et La Documentation française, IRD