

Une péninsule à nouveau en réseau : l'Asie du Sud-Est continentale

CHRISTIAN TAILLARD

J OËL BONNEMAISON a opposé en Océanie l'espace centré des sociétés hiérarchisées des États insulaires à l'espace réticulé des sociétés égalitaires du monde mélanésien (1989). Il existe cependant, au nord de la péninsule indochinoise, des sociétés où ces deux modes d'organisation se combinent. Principautés, confédérations et royaumes autrefois, régions des État-nations aujourd'hui, forment les mailles d'un réseau péninsulaire, structuré durablement par les mêmes routes marchandes.

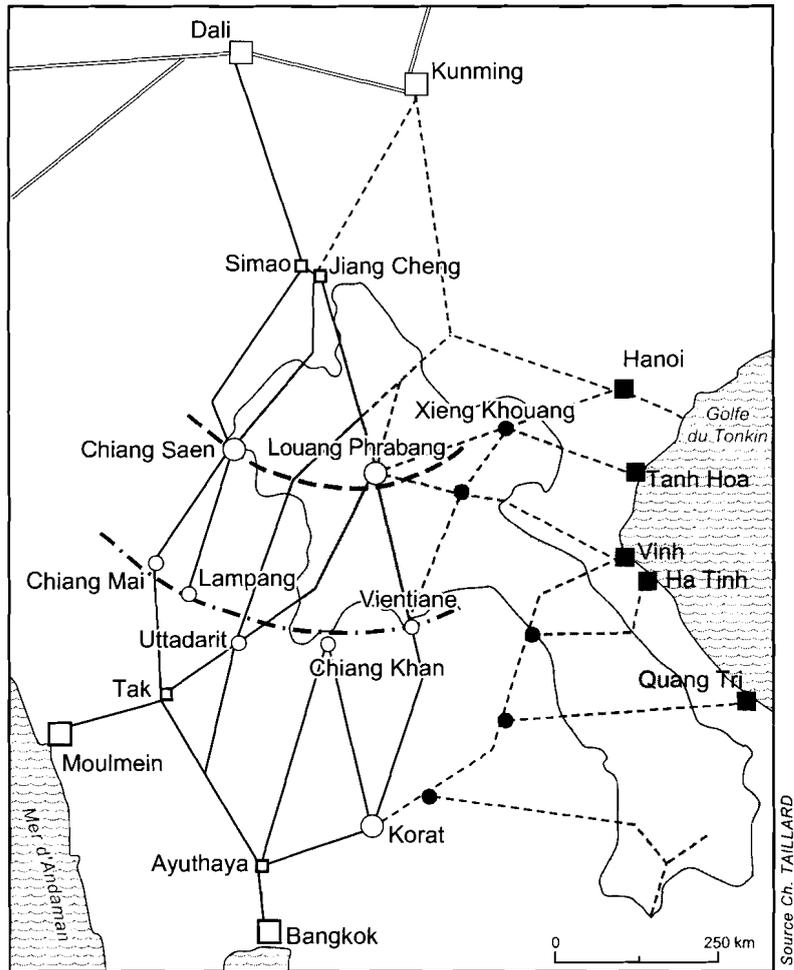
L'organisation en réseau des systèmes politiques thaï

Les systèmes politiques thaï associent, à l'échelle du pouvoir local comme à celle du pouvoir Central, une dimension horizontale impliquant des relations égalitaires entre unités sociales de même rang (maisonnées d'un village, villages d'une société locale, principautés d'une confédération...), et une dimension verticale fondée sur des relations hiérarchisées en fonction des statuts (aînés-cadets, bonzes-laïcs ou principautés-royaumes...).

Ces relations égalitaires et hiérarchiques fondent une double dialectique. Lorsque l'em-

porte la dimension horizontale comme dans les confédérations du nord de la péninsule, situées aux marges de grands empires ou royaumes, Sip Song Panna au Yunnan ou Sip Song Chao Tai au Viêt-nam, coopération et compétition prédominent. La coopération entre les principautés renforce la cohésion de la confédération alors que la compétition pour le prestige crée une émulation entre elles, sans pour autant établir une différenciation de statuts car la primauté est périodiquement remise en jeu. Lorsque domine la dimension verticale, l'équilibre entre les principautés est rompu au profit de l'une d'elles qui prend alors la tête du royaume, au Lane Na en Thaïlande et au Lane Xang au Laos par exemple. Dépendance et autonomie caractérisent alors le système.

Les prélèvements opérés par la principauté royale marquent la dépendance mais, en échange, les principautés constituant le royaume disposent d'un espace d'autonomie pour gérer leurs affaires. Au centre, se trouve la principauté royale, entourée de principautés filles ou nièces, liées par des relations de consanguinité avec le roi ; au-delà, des principautés alliées reposant sur des liens matrimoniaux qui disposent de plus d'autonomie ; à la périphérie, les principautés tributaires peuvent



Réseau occidental assurant la liaison Yunnan, Golfe de Moulmein et de Siam

- Ancienne route de la soie
- Têtes de réseau (articulation aux échanges intercontinentaux, terrestres ou maritimes)
- ◻ Zones de focalisation des réseaux à proximité de leurs têtes
- Noeuds principaux, à équidistance des têtes, bénéficiant de convergences hydrographiques majeures
- ◌ Noeuds secondaires bénéficiant de convergences hydrographiques de moindre importance
- Pistes caravanières du réseau principal

Réseaux adjacents, oriental ou méridional

- - - Pistes caravanières des réseaux adjacents
- Têtes de réseaux sur la côte vietnamienne assurant la collecte d'une partie des produits forestiers vers la Mer de Chine
- Noeuds des réseaux adjacents

Localisation des anciennes capitales

- - Premières localisations
- · - Secondes localisations

Figure 1. Les réseaux des routes caravanières à la période précoloniale

changer d'allégeance en fonction des rapports de force prévalant entre royaumes voisins.

Principautés des confédérations, principautés royales et principautés dépendantes des royaumes reproduisent, à leur niveau, le même modèle spatial en auréoles, d'encadrement décroissant vers la périphérie, défini par le centre alors que les limites demeurent fluctuantes. Ces deux organisations étatiques se différencient par la structure de leurs réseaux : réseaux d'interrelation à dimension horizontale des confédérations et réseaux emboîtés à dimension verticale des royaumes. Ils conservent cependant toujours en mineure l'autre dimension, ce qui donne aux systèmes politiques thaï un grand pouvoir d'adaptation aux aléas historiques, voire même de résistance. *Aucun des systèmes politiques importés qu'a connus ensuite le Laos – siamois, colonial, néocolonial et communiste – n'a réussi à faire disparaître cet héritage. Ils ont tous fini par l'intégrer dans leur mode de gestion territoriale. Aussi avons-nous pu montrer que cette organisation en réseau fait aujourd'hui partie intégrante de l'identité lao (Taillard, 1992). À une autre échelle, bien moins étudiée, celle des échanges internationaux, les réseaux structurent aussi la péninsule.*

L'intégration par les réseaux caravaniers

Les spécialistes de l'Inde, de la Chine et du monde insulindien ont longtemps privilégié la route maritime asiatique dans la construction de l'Asie du Sud-Est. Par elle, s'échangeaient des biens mais aussi se diffusaient les civilisations qui, associées aux fonds autochtones, ont forgé les cultures de cette « indo-chine ». On a trop oublié que les routes caravaniers ont eu le même rôle structurant à l'échelle continentale. Elles sillonnaient la péninsule (fig. 1), reliant le Yunnan, sur la route méridionale de la soie, aux ports des deltas de la péninsule : Pégou à proximité de

l'Irraouadi et Moulmein sur la Salouen en Birmanie, Thonburi puis Bangkok sur la Chao Phraya au Siam, et Hanoi sur le fleuve Rouge au Viêt-nam. Des marchands birmans, shan, môn, ho et vietnamiens y échangeaient soies, porcelaines et objets précieux... venus de Chine, contre sel, cotonnades et produits manufacturés importés par les ports de la péninsule, auxquels s'ajoutaient les produits forestiers (gomme, laque, benjoin et cardamome...) collectés par les bateliers des grands fleuves auprès des populations des montagnes.

P.S. Doré a montré dans sa thèse d'État, soutenue en 1987, que l'histoire culturelle, militaire et économique de l'Asie du Sud-Est continentale pouvait se lire à travers ces routes caravaniers. Les confédérations comme les royaumes du nord de la péninsule tiraient d'ailleurs l'essentiel de leurs revenus des prélèvements opérés sur ce commerce international. Ceux prélevés sur les communautés villageoises étaient limités par la possibilité offerte, dans les systèmes politiques thaï, de se placer sous la protection d'une autre principauté ou royaume, dès que les versements devenaient trop pesants. Dans une région aussi faiblement peuplée, le contrôle des hommes comptait plus que le contrôle des territoires, aussi la population des principautés vaincues était-elle déportée sur le territoire du vainqueur, pour repeupler d'anciennes principautés ayant subi autrefois le même sort ou pour fonder de nouveaux relais sur les routes caravaniers. La dynamique de pulsation des systèmes politiques thaï, alternant phases d'expansion et phases de rétraction, n'est donc pas sans rapport avec cette intégration régionale en réseaux. Elle explique aussi l'infériorité des royaumes du Lane Na et du Lane Xang par rapport aux modèles centralisés, hérités d'Inde par l'intermédiaire d'Angkor pour le Siam ou de Chine pour le Viêt-nam.

Lane Na et Lane Xang se trouvaient à la croisée de deux réseaux caravaniers, dont le plus

important était le réseau méridien occidental. Les deux têtes de réseau, Kunming-Dali au nord et Moulmein-Bangkok au sud, étaient relayées respectivement par deux nœuds principaux, Simano-Jiang Cheng et Tak-Ayuthaya, intégrés aux grands royaumes qui se sont succédés au Yunnan comme dans les deltas birmans et Siamois. De ces nœuds situés à d'exceptionnelles convergences hydrographiques, se séparait ensuite un faisceau de routes où se relayaient, en position intermédiaire, sur des arcs de cercle par rapport à la tête septentrionale du réseau, les capitales successives des deux royaumes lao. Déplacées vers le sud, Chiang Mai et Vientiane ont supplanté respectivement Chiangsaen et Louang Phrabang, situés à des carrefours hydrographiques de moindre importance. Le réseau adjacent oriental se compose de pénétrantes reliant le delta du fleuve Rouge et l'Annam aux principautés de Xieng Khouang et de la vallée du Mékong, ainsi qu'aux routes orientales du faisceau méridien. Ainsi, l'ensemble des principautés lao était-il irrigué par ces réseaux caravaniers qui traversaient le Mékong. Ce fleuve, axe de peuplement pour les Lao, n'a jamais constitué, à la différence de la Chao Phraya, un axe important de circulation, exception faite de la période coloniale où exista un service de messagerie fluviale.

L'éclipse des réseaux et la bipartition du Laos

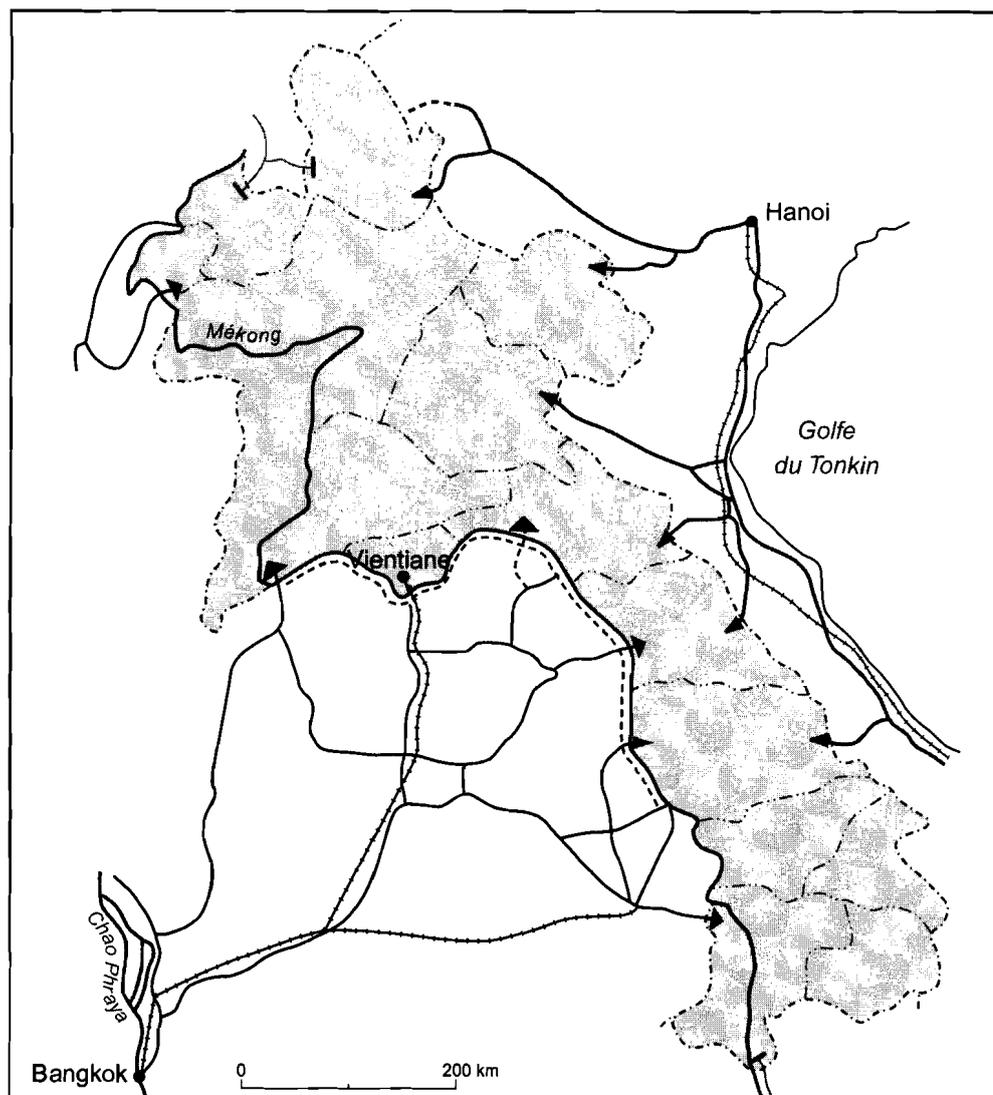
La période coloniale a provoqué une rupture du faisceau oriental des routes caravanières méridiennes avec la Chine, plaçant le nord du Laos en position périphérique, une situation que cette région n'avait jamais connue jusqu'alors, malgré son caractère montagneux. Elle a ensuite transformé les pénétrantes transversales précoloniales vers le Tonkin et l'Annam en routes pour la circulation automobile, les liaisons par chemin de fer étudiées n'ayant

jamais été réalisées. Elle ouvre enfin, d'une manière éphémère, la navigation sur le Mékong vers Saigon, avec la construction d'une voie ferrée dans l'île de Kong pour passer les chutes de Khone à la frontière cambodgienne. Ce rééquilibrage vers l'est modifiait l'insertion du Laos dans la péninsule. Il coupait les relations anciennes entre Lane Na et Lane Xang, et faisait du Laos un État carrefour ou tampon, selon que prévalaient des relations d'échange ou d'affrontement. Ce dernier est devenu une « marche » coloniale, séparant l'Indochine utile – le Viêt-nam – de la Thaïlande.

Tribut payé à la décolonisation et à la guerre froide, la partition de fait du Laos entre les territoires contrôlés par le Gouvernement Royal à l'ouest et le Pathet Lao à l'est, n'a pas été moins traumatisante que la partition de droit nord-sud qu'a connue le Viêt-nam. Cette frontière interne, malgré ses avancées et reculs au rythme de la succession des saisons sèche et humide, a été bien plus hermétique que bien des frontières internationales. Le faible poids démographique du pays, trois millions et demi d'habitants à l'époque, en a amplifié l'effet et son enclavement a placé chacune des deux zones sous la dépendance de son voisin immédiat. C'est pourquoi la zone du Gouvernement Royal est devenue de fait le dernier maillon du réseau de circulation thaïlandais, et celle du Pathet Lao celui du réseau vietnamien (fig. 2). Sa situation marginale s'est encore aggravée et le Laos est devenu un angle mort dans l'organisation de la péninsule, un espace de fracture séparant politiquement ses deux façades maritimes. Une fracture toutefois utile puisqu'elle confortait sa fonction d'État-tampon et permettait d'éviter l'affrontement direct de ses grands voisins.

Le retour des réseaux sur la scène régionale

Aujourd'hui, Laos et Thaïlande du Nord retrouvent, dans un contexte politique nouveau, la



Source Ch. TAILLARD

Réseau thaïlandais

- Axes routiers principaux
- - - - Route le long du Mékong
- Chemin de fer
- ➔ Frontière ouverte au transit
- ➔ Frontière avec échanges non officiels jusqu'en 1988

Réseau vietnamien

- Axes routiers principaux
- - - - Axes routiers secondaires
- Chemin de fer
- ➔ Frontière ouverte au transit

Autres réseaux

- Axes chinois et khmers
- Frontière fermée jusqu'en 1988
- - - - Limite de province
- Cours d'eau

Figure 2. Les réseaux à la période de la bipartition (années 1980).

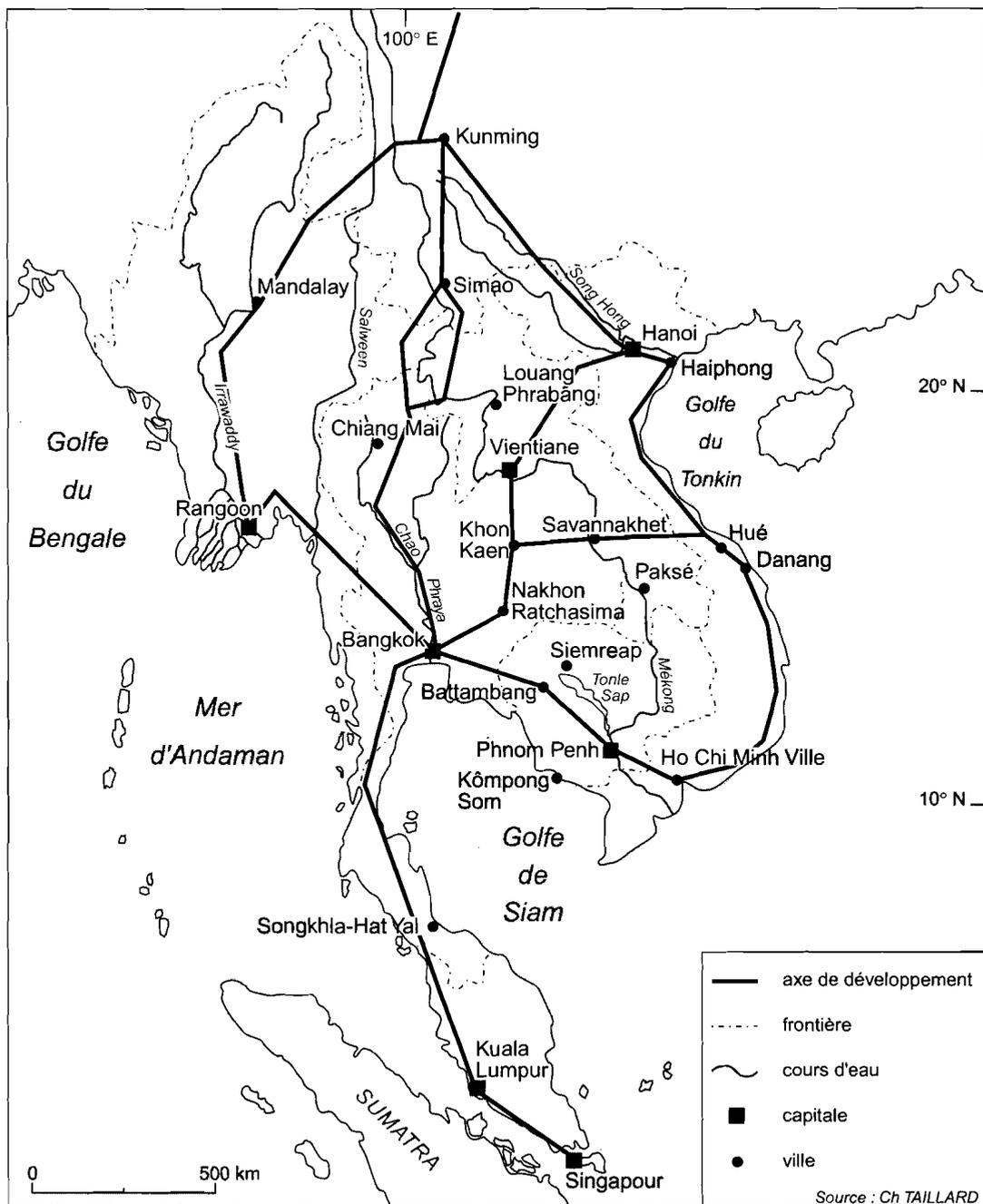


Figure 3. Les réseaux émergents (à la fin des années 1990).

situation, qu'ils occupaient ensemble à la période précoloniale, d'espace intermédiaire à la croisée de l'Asie du Sud-Est continentale (fig. 3). Ce retournement s'explique par le passage d'une logique d'affrontement entre systèmes politiques différents – colonial et siamois, communiste et libéral – à une logique de coopération depuis les adhésions à l'ASEAN du Viêt-nam en 1995, du Laos et de la Birmanie en 1997, en attendant celle du Cambodge une fois surmontée la crise qui le ronge depuis la période Khmer Rouge. Anticipant et accompagnant cette nouvelle dynamique, la Banque asiatique de développement (BAD) propose aux pays de la région la construction d'axes de circulation pour structurer la *Greater Mekong Subregion* (fig. 3). Ceux-ci, loin d'être nouveaux, renouent avec le faisceau des routes caravanières, intègrent l'ensemble du bassin du fleuve et articulent comme autrefois la péninsule indochinoise au Yunnan.

L'axe méridien continental transasiatique Singapour-Pekin est prioritaire. Pris dans son ensemble, il correspond plus aujourd'hui à une vision technocratique qu'à une réalité économique. À l'échelle de la péninsule toutefois, les échanges s'intensifient entre le Yunnan et le Sichuan d'une part, la Birmanie et la Thaïlande d'autre part. Les deux provinces chinoises représenteront 205 millions d'habitants en l'an 2000, un poids équivalent à celui de l'ensemble des pays de la péninsule indochinoise (213 millions). Elles disposent d'un complexe militaro-industriel de hautes technologies (nucléaires et spatiales), construit après la rupture avec l'URSS pour être à l'abri d'éventuelles attaques soviétiques. Elles possèdent aussi une industrie de biens de consommation, robustes et peu chers, en retard sur celle de la Thaïlande plus sophistiquée, mais bien adaptée à la consommation des autres pays limitrophes. Enfin, l'accès à l'océan Indien demeure pour les Chinois un objectif, pour surveiller les bases nucléaires indiennes des

îles Andaman et contrôler, de part et d'autre du détroit de Malacca, la grande voie maritime asiatique. C'est pourquoi le Yunnan a privilégié, à court terme, l'axe de l'Irraouadi par rapport à celui de la Chao Phraya.

La Chine conserve cependant deux fers au feu puisque les sino-thaï sont les premiers investisseurs de l'ASEAN, et qu'elle importe par Bangkok des produits élaborés, notamment des voitures de luxe. Ces flux passent par le « quadrangle » de développement, « triangle » d'or de la période postcoloniale et ancien nœud septentrional où se séparait le faisceau des routes précoloniales, à l'articulation entre Yunnan, Birmanie, Laos et Thaïlande. Pour le Laos, l'enjeu est de taille car deux branches se séparent, comme autrefois, à la hauteur du « quadrangle », l'une par Kentung en territoire birman et l'autre par Louang Nam Tha en territoire lao. Depuis les récents accords entre états minoritaires et militaires en Birmanie, l'espace birman s'ouvre à nouveau, ce qui redonne crédibilité à la branche occidentale. La branche orientale lao doit renforcer ses avantages comparatifs pour l'emporter. Le troisième débouché du Yunnan vers la mer de Chine méridionale par le fleuve Rouge, ne pourra pas être réactivé tant que la question des archipels, Paracels et Spratley, n'aura pas été réglée avec le Viêt-nam comme avec les autres pays riverains de l'ASEAN.

Ce réseau méridien à deux axes concurrents rappelle, d'une manière simplifiée, les réseaux caravaniers de la période précoloniale. Il en va de même pour le couloir prévu par la BAD, entre le bassin du Mékong et le Centre Viêt-nam. Des trois itinéraires étudiés reliant Khon Kaen, la nouvelle capitale du Nord-Est thaïlandais, soit à Vinh par Thakhek et le col de Keo Neua, soit à Hué-Danang par Savannakhet et le col de Lao Bao, le plus bas de la cordillère, enfin à Quy Nhon par Paksé et les plateaux, le tracé médian a été retenu, retrouvant la pénétrante qui reliait l'Annam au Mékong. Pendant

un temps, le gouvernement lao fut partisan du couloir transversal le plus septentrional, par Thakhek, pour offrir à Vientiane le plus court accès à la mer de Chine méridionale. Cet investissement démesuré pour une ville de seulement 170 000 habitants se trompait de période, prolongeant la problématique de l'enclavement alors que prévalait désormais celle du carrefour. Cette option a toutefois permis de poser un véritable problème, oublié par la BAD. Vientiane est la seule capitale de la péninsule à ne pas se situer sur un axe international. Elle ne pouvait concurrencer la Thaïlande et le « quadrangle » pour l'accès au Yunnan, qui disposent d'un itinéraire plus court et bien mieux équipé. Aussi avons-nous proposé la réactivation d'une autre pénétrante orientale, pour placer Vientiane sur la diagonale Bangkok-Hanoi, en prolongeant la *friendship highway*, route stratégique construite entre Bangkok et Nongkhai pour protéger le Nord-Est et la partie du Lao adossée au Mékong de la menace communiste.

Cette diagonale s'inscrit dans la nouvelle dynamique péninsulaire. Les réformes économiques entreprises au Viêt-nam depuis 1986 devraient permettre à Hanoi de rattraper une partie de son retard sur Saigon, et de devenir l'une des métropoles économiques de l'Asie du Sud-Est continentale. L'encombrement d'Haiphong, son port, comme du port de Bangkok, devrait favoriser à moyen terme le développement de flux commerciaux par voie terrestre. De plus, cette diagonale traverse le plateau de Xieng Khouang, l'une des dernières frontières agricoles de la péninsule indochinoise avec le plateau des Bolovens au sud du Laos. À la période coloniale, on y produisait des plants de théiers pour les plantations indiennes. On y élevait bien avant des bœufs porteurs qui parcouraient les routes caravanières reliant les deltas du Fleuve Rouge et du

Tanh Hoa à celui de la Chao Phraya, alimentant en produits de la forêt et en viande leurs grandes agglomérations urbaines. Aujourd'hui s'ajoute la perspective de mise en valeur des mines de fer, à forte teneur et exploitables à ciel ouvert.

Les anciennes routes caravanières, méridiennes ou transversales, vont donc retrouver leur fonction économique, mais aussi politique et culturelle si l'on en juge par le rôle structurant qu'elles ont eu autrefois. Leur interruption, à la période coloniale au Laos et post-coloniale en Birmanie, apparaît comme un accident temporaire. Aujourd'hui, la Birmanie centrale, la Thaïlande du Nord et l'ensemble du Laos sont à nouveau des espaces intermédiaires sur des routes péninsulaires. Ils vont pouvoir profiter, comme les royaumes qui les ont précédés, des flux qui les traversent, redonnant aux régions de Mandalay et Chieng Mai du poids par rapport à Rangoun et Bangkok, et remplaçant les villes laotiennes en position de relais incontournables. Une péninsule en réseau se profile donc au seuil du prochain millénaire, renouant le fil de la longue durée.

BIBLIOGRAPHIE

- Bonnemaison (J.), 1989. L'espace réticulé. Commentaires sur l'idéologie géographique. In *Tropiques, lieux et liens*. Orstom, Paris : 500-510.
- Taillard (Ch.), 1989. *Le Laos, stratégies d'un État-tampon*. Coll. Territoires, Reclus-La documentation française, Montpellier, 200 p.
- Taillard (Ch.), 1989. Les régimes politiques passent... les échelles d'organisation de l'espace demeurent. In *Tropiques, lieux et liens*. Orstom, Paris : 465-491.
- Sautter (G.), 1985. La géographie comme idéologie. *Cahiers de géographie du Québec*, 29-77 : 193-203.