

Collection Dynamiques du territoire



# ATLAS DE THAÏLANDE

## Structures spatiales et développement

sous la direction de  
Doryane Kermel-Torrès



CNRS-Libergéo - La Documentation Française - IRD





# **ATLAS DE THAÏLANDE**

## Collection « Dynamiques du territoire »

---

- Denise PUMAIN, Thérèse SAINT-JULIEN, *Atlas des villes de France*. 176 pages, 117 cartes (1989).
- Didier PARIS (dir.), *Nord-Pas-de-Calais, une région d'Europe en mouvement*. 186 pages, 50 cartes (1989).
- Anne-Marie LAKOTA, Christian MILELLI (coord.), *Île-de-France, un nouveau territoire*. 276 pages, 60 cartes (1989).
- Pierre GROU, *Atlas mondial des multinationales*, t. 1. *L'Espace des multinationales*. 168 pages, 89 cartes (1990).
- Madeleine BROCARD, *La Science et les régions. Géoscopie de la France*. 268 pages, 100 figures (1990).
- Daniel NOIN, *Atlas de la population mondiale*. 160 pages, 80 cartes (1991, 2<sup>e</sup> éd. 1996).
- Claude DUPUY, Christian MILELLI, Julien SAVARY, *Atlas mondial des multinationales*, t. 2. *Stratégies des multinationales*. 220 pages, 114 cartes (1991).
- Gérard CAMILLERI, Christine LAZERGES, *Atlas de la criminalité en France*. 160 pages, 80 cartes (1992).
- Armand FRÉMONT, Robert HÉRIN, Jacques JOLY, *Atlas de la France universitaire*. 272 pages, 142 cartes (1992).
- Roger BRUNET, Robert FERRAS, Hervé THÉRY, *Les Mots de la géographie. Dictionnaire critique*. 472 pages (1992, 3<sup>e</sup> éd. augmentée 1993).
- Yves GUERMOND (coordinateur), *La Haute-Normandie sur deux horizons*. 208 pages, 52 figures (1992).
- Louis ARRÉGHINI, Philippe WANIEZ, *La Nouvelle-Calédonie au tournant des années 1990. Un état des lieux*. 240 pages, 292 figures (1993).
- VU Tu Lap, Christian TAILLARD, *Atlas du Viêt-nam*. 422 pages, 308 cartes (1993).
- Robert HÉRIN, Rémi ROUAULT, *Atlas de la France scolaire, de la maternelle au lycée*. 264 pages (1994).
- Roger BRUNET, Denis ECKERT, Vladimir KOLOSSOV, *Atlas de la Russie et des pays proches*. 208 pages (1995, 2<sup>e</sup> éd. 1996).
- Denis ECKERT, *Évaluation prospective des territoires*, 264 pages (1996).
- Bernard HOURCADE, Hubert MAZUREK, Mohammad-Hosseyn PAPOLI-YAZDI, Mahmoud TALEGHANI. *Atlas d'Iran*, 192 pages, 252 cartes (1998).
- Bounthavy SISOUPHANTONG, Christian TAILLARD, *Atlas de la République démocratique populaire lao. Les structures territoriales du développement économique et social*. 160 pages, 290 cartes (2000).
- Violette REY, Octavian GROZA, Ioan IANOS, Maria PATROESCU, *Atlas de la Roumanie*. 168 pages, 252 cartes (2000).
- Roger BRUNET, *La Russie, dictionnaire géographique*. 480 pages, 141 cartes, 39 illustrations (2001).
- Michel SIVIGNON, Franck AURIAC, Olivier DESLONDES, Thomas MALOUTAS. *Atlas de la Grèce*, 86 planches, 190 pages, 281 cartes, 59 graphiques, 29 tableaux (2003).
- Hervé THÉRY, Neli APARECIDA DE MELLO, *Atlas du Brésil*, 302 pages, 452 cartes et graphiques, 22 tableaux (2003).

---

« En application de la loi du 11 mars 1957 (art. 41) et du code de la propriété intellectuelle du 1<sup>er</sup> juillet 1992, toute reproduction partielle ou totale à usage collectif de la présente publication est strictement interdite sans autorisation expresse de l'éditeur.

Il est rappelé à cet égard que l'usage abusif et collectif de la photocopie met en danger l'équilibre économique des circuits du livre. »

---

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 Silkworm Books (ISBN 974-9575-43-1), Chiang Mai

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

Relecture : **Marie-Madeleine Usselman** (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

# SOMMAIRE

<b>Introduction</b>			
Doryane Kermel-Torrès .....	7	14. Caractéristiques démographiques .....	46
Références spatiales, temporelles et statistiques ..	7	15. Population rurale et urbaine .....	48
Fondements méthodologiques .....	9	16. Les municipalités .....	50
Thèmes .....	9	17. Migrations inter-régionales .....	52
Contributions et appuis .....	10	18. Poids des migrations dans les provinces .....	54
		19. Déploiement et traits démographiques de la population .....	56
<b>Chapitre 1</b>			
<b>Situation du territoire</b>		<b>Chapitre 3</b>	
Doryane Kermel-Torrès, Jean-Paul Deler, Jean-Paul Hubert		<b>L'État et la construction du territoire</b>	
		Doryane Kermel-Torrès, Antoine Lauginie, Michel Bruneau, Steve Déry	
<i>Introduction</i> .....	12	<i>Introduction</i> .....	58
1. Relations et intégration économique .....	16	20. Changements de limites et de frontières (XVIII <sup>e</sup> -XX <sup>e</sup> siècles) .....	62
2. Voyageurs étrangers et thaïlandais .....	18	21. La formation du territoire de l'État-nation .....	64
3. Migrations et liaisons aériennes internationales ..	20	22. L'administration territoriale .....	66
4. Population et développement humain en Asie orientale .....	22	23. La déforestation .....	68
5. Intégration régionale et production en Asie orientale .....	24	24. Les réseaux de transport .....	70
6. Réseaux en Asie orientale .....	26	25. Infrastructures et réseaux de l'énergie .....	72
7. Relief et réseau hydrographique .....	28	26. La politique de promotion de l'investissement .....	74
8. Environnement et ressources naturelles .....	30	27. Les équipements scolaires et médicaux .....	76
9. Les provinces et leur chef-lieu .....	32	28. Les infrastructures de la poste et des télécommunications .....	78
		29. L'approvisionnement en eau et en électricité ..	80
<b>Chapitre 2</b>			
<b>La population</b>		<b>Chapitre 4</b>	
Manuelle Franck, Jean Baffie, Michel Bruneau		<b>L'agriculture</b>	
		Philippe Schar	
<i>Introduction</i> .....	34	<i>Introduction</i> .....	82
10. Les principaux groupes ethnolinguistiques .....	38	30. Ménages agricoles et produit de l'agriculture ..	86
11. Les religions .....	40	31. Utilisation du sol et de la terre agricole .....	88
12. Islam et christianisme .....	42		
13. Répartition et croissance de la population .....	44		

32. L'irrigation .....	90
33. Le riz .....	92
34. La canne à sucre .....	94
35. Le manioc .....	96
36. Le caoutchouc .....	98
37. Autres cultures .....	100
38. Activités récentes de l'élevage et crevetticulture .....	102
39. Spécialisation agricole et caractéristiques socio-économiques .....	104

## Chapitre 5

### L'industrie

Doryane Kermel-Torrès

<i>Introduction</i> .....	106
40. Le produit industriel .....	110
41. La taille des établissements industriels .....	112
42. L'emploi dans les établissements industriels ..	114
43. Les entreprises subventionnées par le Bureau de l'investissement .....	116
44. Les industries agricoles et agro-alimentaires ..	118
45. Les industries du textile et de l'habillement ..	120
46. Les industries de la construction électrique et mécanique .....	122
47. Les industries de la chimie et du plastique ....	124
48. Autres industries .....	126
49. La spécialisation industrielle .....	128

## Chapitre 6

### Le secteur tertiaire

Doryane Kermel-Torrès, Jean-Paul Hubert,  
Manuelle Franck

<i>Introduction</i> .....	130
50. Le produit du tertiaire .....	134
51. L'emploi dans quatre sous-secteurs du tertiaire	136
52. L'hôtellerie .....	138
53. Les principales destinations touristiques .....	140
54. Le trafic de passagers .....	142
55. Le trafic de marchandises .....	144
56. Les échanges inter-régionaux de marchandises	146
57. Équipements et activités du tertiaire .....	148

## Chapitre 7

### Bangkok et la Région métropolitaine de Bangkok

Eric Charmes

<i>Introduction</i> .....	150
58. Le développement urbain et industriel autour de Bangkok .....	154
59. Les transformations morphologiques et fonctionnelles de la métropole .....	156
60. Réseaux de transport et motorisation à Bangkok	158

## Chapitre 8

### Deux régions périphériques : le Nord-Est et le Sud

Suchanya Boonvanno, Charat Mongkolsawat,  
Doryane Kermel-Torrès

<i>Introduction</i> .....	160
61. Une intense utilisation du sol en mosaïque ...	164
62. Des forêts sous hypothèque : l'expansion de l'aquaculture et de l'hévéaculture .....	166
63. Peuplement régional et répartition des densités	168
64. Les spécialisations contrastées de deux modèles d'agriculture .....	170
65. Les déséquilibres intra-provinciaux de l'industrie	172

## Chapitre 9

### Déséquilibres sociaux et organisation spatiale

Doryane Kermel-Torrès, Antoine Lauginie,  
Jean-Paul Deler

<i>Introduction</i> .....	174
66. Indicateurs de revenus et de consommation ...	178
67. L'éducation dans le primaire et le secondaire .	180
68. L'éducation dans le supérieur .....	182
69. L'organisation spatiale .....	184
70. Le modèle spatial .....	186

## Annexe méthodologique

Doryane Kermel-Torrès

71. Exemples .....	188
--------------------	-----

<b>Sources et bibliographie</b> .....	192
---------------------------------------	-----

# Introduction

---

L'Atlas de Thaïlande. Structures spatiales et développement a pour ambition de construire une image de la Thaïlande articulée aux dynamiques de son territoire et de son intégration au monde. Il utilise des informations spatialisées variées. Il est le premier atlas de ce type réalisé pour la Thaïlande alors que de tels ouvrages sont déjà disponibles pour d'autres pays de la péninsule Indochinoise (le Viêt-nam par Christian Taillard, 1993 ; le Laos par Bounthavy Sisouphanthong et Christian Taillard, 2000). Il a été précédé par un atlas de conception plus traditionnelle à destination d'un public scolaire thaïlandais (*Thai atlas*, Sawat Senanarong and Nom Ngamnisai, 1986) et par un ouvrage qui, sans revendiquer le qualificatif « d'atlas », n'en propose pas moins une riche expression cartographique (*Thailand : the environment of modernization*, L. Sterstein, 1975).

L'objectif était de rendre compte des structures spatiales de la Thaïlande et de restituer dans une inscription spatiale, des dynamiques sociales et économiques. Évolutions qui s'inscrivent dans le temps long de l'histoire du royaume du Siam au royaume de Thaïlande, et dans le temps plus court des dynamiques engendrées par la vigoureuse croissance à partir du milieu des années 1980. En cela, cet ouvrage est de nature à apporter une contribution nouvelle à la réflexion sur l'analyse de l'espace thaïlandais.

Tout atlas résulte de la combinaison de plusieurs choix : choix des échelles, des niveaux et des périodes d'analyse, choix des thèmes et des données (statistiques

et qualitatives), choix des méthodes d'analyse, de traitement et de représentation.

## Références spatiales, temporelles et statistiques

Le double objectif d'analyser les formes spatiales de la construction nationale et de son intégration dans le système-monde conduit à considérer plusieurs niveaux selon l'intérêt que chacun d'entre eux offre. Les relations du pays avec l'extérieur sont appréhendées au niveau mondial alors qu'un changement de niveau permet de situer la Thaïlande en Asie orientale. Le niveau national, s'appuyant généralement, mais pas exclusivement, sur une subdivision en provinces, voire en régions différemment délimitées, est largement privilégié. Un effet de zoom autorise l'étude de dynamiques internes à deux régions périphériques (le Nord-Est et le Sud) aux niveaux d'un bassin-versant, d'une province ou de la maille fine des districts. Cette démarche a aussi été adoptée pour l'analyse de certains thèmes dans la région métropolitaine de Bangkok à travers plusieurs perspectives spatiales (la région, la métropole et certains de ses quartiers).

Des fonds de cartes ont été préparés à différentes échelles. Le fond principal, constitué par les frontières internationales du pays (îles incluses) et les limites provinciales, a été élaboré à partir des fonds émanant d'agences officielles, Département royal de cartographie (RTSD) (*Carte Administrative Division 1990*) et Bureau national de la statistique (NSO) (*Phaenthi sadaeng khet amphoe tambon thetsaban lae khomun phunthan khong changwat ph.s. 2538*. [Maps presenting

amphoe, tambon, thetsaban and basic provincial data 1995]). Les contours nationaux et provinciaux ont été schématisés pour éviter la confusion visuelle que crée une accumulation de détails. Cette généralisation, et l'éventuelle absence d'îlots, ne peuvent en aucun cas être interprétées comme des prises de position sur la délimitation du territoire national de la Thaïlande: elles se justifient par un souci de clarté de la représentation cartographique dans un format d'ouvrage défini. Les déformations de contours sur certaines cartes ont été réalisées pour appuyer la représentation de certains phénomènes et processus.

Le parti a été pris de rendre compte des structures spatiales telles qu'elles se présentaient à la veille de la crise asiatique déclenchée en Thaïlande en juillet 1997. Ce choix résulte de l'intérêt qu'il y a à comprendre et à décrire des configurations spatiales qui sont le produit à la fois de l'histoire longue et de processus plus récents de croissance vigoureuse. Conjugués, ces pas de temps ont modelé les traits marquants du territoire thaïlandais contemporain: hyper-concentration des hommes et des richesses dans le centre du pays, déséquilibres entre les régions. Divergents, certains d'entre eux ont autorisé l'émergence de nouveaux espaces sous la poussée d'un système-monde qui sélectionne ses territoires et qu'appuient gouvernants et entrepreneurs. Le laps de temps qui s'est écoulé entre l'événement que fut la crise de 1997 avec la récession de l'économie nationale et ses prolongements sociaux et ces premières années du XXI<sup>e</sup> siècle avec des mouvements de reprise n'est probablement pas assez long face aux « mémoires » des territoires, avec leur degré variable de résistance et d'évolution, pour que les positions relatives des espaces aient été fortement modifiées. Et si tant est qu'elles l'aient été, il est encore trop tôt pour appréhender les changements dans leur complexité et leur globalité, en raison notamment des délais nécessaires à l'analyse et à la production d'informations statistiques – homogènes dans le temps et dans l'espace – indispensables à la réalisation d'un atlas. Lorsque le temps sera venu, le point fait dans l'*Atlas de Thaïlande* constituera une utile référence pour apprécier les voies et les effets d'éventuels bouleversements.

La plupart des cartes statistiques font état d'une situation en 1996, éventuellement en 1995 (rarement avant) lorsque les données faisaient défaut, en 1997 lorsque la nature des données l'imposait (modification des normes d'élaboration de statistiques d'organismes internationaux, données issues d'enquêtes inscrites entre deux dates). Compte tenu du parti pris exposé précédemment mais, aussi, du temps de réalisation d'un atlas et du délai dans la mise à jour de séries statistiques par les organismes producteurs, il a été choisi de respecter, autant que faire se pouvait, une homogénéité dans les dates d'observation; ceci pour offrir une assise pertinente à la comparaison de cartes, c'est-à-dire de phénomènes différents mais complémentaires qui se déclinent dans des espaces identiques. Ces contraintes expliquent aussi la prise en compte partielle des résultats du recensement de la population et du logement mené en 2000 (cf. Annexe méthodologique). Des cartes de référence dressent la situation en 2000 (réseaux et infrastructures de transport et d'énergie, zones d'incitation à l'investissement...) tout en en restituant l'état en 1996. Certaines, dépendantes de travaux réalisés par d'autres auteurs, s'inscrivent dans des pas de temps variables.

L'approche diachronique qu'impose l'analyse des dynamiques spatiales s'est inscrite dans un choix raisonné de la date de référence en fonction du thème traité, sous contrainte malgré tout de la disponibilité et de la comparabilité dans le temps des séries statistiques. Les années retenues, variables selon les chapitres, permettent d'appréhender les évolutions spatiales résultant des dynamiques de la population (depuis 1970 et avant pour certains phénomènes), du rôle de l'État dans la construction du territoire (en fonction des périodes et des dates marquantes dans l'histoire ou les politiques), des changements dans l'utilisation du sol et dans les productions agricoles (1976 et 1978), de la croissance et de la diversification industrielles (1986).

L'*Atlas de Thaïlande* exploite différentes ressources au premier rang desquelles figurent les statistiques émanant d'organismes publics thaïlandais. Il utilise des variables démographiques issues des recensements de la population et de l'habitat; il traite aussi des

données sociales et économiques produites par différents ministères et agences publiques, publiées ou non, obtenues directement de ces organismes ou collectées par le Bureau national de la statistique. Ces informations portent sur le niveau national, agrégeant ou distinguant selon le cas les différentes provinces, un niveau régional, résultant d'une combinaison de provinces variable selon les organismes, et le niveau des districts. Des données provenant d'organismes internationaux ont été également traitées. Toutes ces informations statistiques (les données qualitatives aussi) ont fait l'objet d'une analyse critique lors des traitements statistiques et cartographiques à l'issue de laquelle certaines d'entre elles n'ont pas été retenues en raison d'une fiabilité incertaine ou insuffisante. D'autres font l'objet de commentaires au fil des chapitres thématiques concernés.

### Fondements méthodologiques

Plusieurs types de cartes ont été préparés avec des techniques informatiques différentes. Ne sont indiquées ici que les lignes méthodologiques majeures : pour plus de détails, on se référera à l'Annexe méthodologique située en fin d'ouvrage. Les cartes les plus nombreuses relèvent de la cartographie statistique et elles ont été exécutées par traitements informatiques. Elles sont analytiques lorsqu'elles indiquent la répartition spatiale d'une ou de deux variables, de structures lorsqu'elles appréhendent des ensembles spatiaux simples, de synthèse lorsqu'elles combinent un grand nombre de variables. Des cartes de référence (comme celles du relief et de l'hydrographie, des réseaux de transport, les cartes historiques) ont été dessinées par cartographie assistée par ordinateur. L'espace thaïlandais fait aussi l'objet d'une représentation sous la forme d'un modèle graphique.

Les cartes ont été élaborées à partir de différentes sources. Chaque carte porte la référence concise des sources qui sont développées dans la bibliographie organisée selon trois rubriques : cartographique, statistique, ouvrages et articles. Certaines cartes de référence sont, partiellement ou intégralement, avec ou sans modifications, reprises de cartes réalisées par

d'autres auteurs par différentes méthodes (télétection, photographies aériennes, relevés topographiques). Outre les sources statistiques, déjà mentionnées, les sources utilisées peuvent également être bibliographiques lorsqu'il s'agit d'un inventaire (comme, par exemple, les parcs nationaux et les réserves sur la planche Paysage et environnement naturel). Les sources statistiques et bibliographiques indiquées en fin d'ouvrage se rapportent également aux commentaires accompagnant chaque planche et à l'introduction de chaque chapitre.

Des graphiques sont adjoints aux cartes pour traduire l'insertion de la Thaïlande dans les marchés mondiaux, des évolutions sectorielles nationales, ou encore certaines caractéristiques régionales pour lesquelles une représentation cartographique n'a guère d'intérêt.

L'orthographe anglaise des noms de lieux Thaï s'est appuyée sur la transcription officielle figurant dans le guide *Romanization Guide for Thai Script* (Institut royal, Bangkok, 1982). En l'absence d'indications, la transcription adoptée par certains auteurs ou organismes spécialisés a été adoptée (par exemple Donner, Wolf, pour le relief; Département royal de l'irrigation [RTID], pour le réseau hydrographique et l'irrigation). Taï a été réservé pour les groupes ethnolinguistiques. On se référera au commentaire de la planche Les Provinces et leur chef-lieu pour les termes géographiques adoptés.

### Thèmes

L'*Atlas* réunit des auteurs aux compétences méthodologiques et thématiques reconnues. Il est le fruit de collaborations antérieures entre des chercheurs, thaïlandais et français, sociologue, urbaniste, télé-détecteur et géographes surtout, lui permettant de bénéficier de pratiques de terrain, d'analyses et de méthodes développées dans le cadre de projets de recherche portant sur différentes thématiques.

Plusieurs thèmes organisés en neuf chapitres constituent l'ossature de cette analyse du territoire thaïlandais. La vitalité de l'ouverture du pays sur l'extérieur est restituée par ses relations avec le système-monde, son

appartenance à la vaste aire que constitue l'Asie orientale et sa singularité par rapport à d'autres espaces nationaux qui la composent. Les grands traits de l'organisation physique et administrative, des axes et des nœuds structurant le territoire ouvrent à la lecture de la répartition spatiale de la population et des activités productives. La population est appréhendée dans sa dimension ethnolinguistique, religieuse et démographique; l'accent est mis sur sa localisation dans les espaces ruraux et urbains, comme sur ses mobilités. Diverses clés ont permis d'analyser le rôle de l'État dans la construction du territoire et son partenariat avec le secteur privé, de la formation de l'État-nation à la constitution des infrastructures et des réseaux.

Les activités sont localisées par secteurs avant de donner lieu à une caractérisation des espaces de l'agriculture et de l'industrie, du tertiaire, des infrastructures et des axes avec les flux de population et de marchandises. Trois espaces sont privilégiés pour analyser des dynamiques intra-régionales: la région métropolitaine de Bangkok, à géométrie variable, pour son poids dans la constitution du territoire national; le Nord-Est et le Sud, comme illustrations des régions périphériques, espaces pour lesquels des auteurs apportent une connaissance fine de leurs caractéristiques et dynamiques. Les niveaux de revenu, de consommation et d'éducation permettent de mettre en relief les déséquilibres socio-spatiaux. L'organisation de l'espace thaïlandais, révélée dans sa complexité par l'ensemble des cartes de l'atlas, synthétisée et modélisée, donne lieu à deux représentations graphiques qui dégagent les structures territoriales, leurs compositions internes et leurs relations.

L'*Atlas de Thaïlande* veut offrir un état raisonné et critique des connaissances; il n'a pas recherché l'exhaustivité. Une multiplication des cartes, à partir d'un nombre encore plus grand d'informations, n'aurait fait que conforter ce que la sélection thématique montre déjà. La démarche a plutôt consisté à déceler ce que les dynamiques de ces deux ou trois dernières décennies ont amené de changement ou de stabilité à des territoires qui sont aussi les produits du temps long. Si l'*Atlas* peut espérer être un instrument nécessaire à

une meilleure connaissance de l'espace thaïlandais et de la traduction spatiale des stratégies de développement économique et social, utile pour comprendre les changements et construire des diagnostics, il sera aussi ce qu'en feront ses utilisateurs, enseignants ou étudiants, décideurs ou entrepreneurs. Leur esprit critique s'interrogera sur l'information qu'il apporte mais aussi sur celle qu'il n'apporte pas, sur les raisons de ces manques: au-delà de leur disponibilité et de leur fiabilité, toutes les informations n'ont pas de pertinence dans une expression cartographique. Nul doute que cet atlas suscitera débats, nouvelles interrogations, besoins d'élargissements thématiques et d'actualisations des données: c'est avec l'objectif d'inviter à poursuivre l'analyse des changements spatiaux qu'il a été réalisé. L'*Atlas de Thaïlande* est une étape et non une conclusion.

### Contributions et les appuis

Un tel ouvrage n'aurait pu exister sans la participation de nombreuses personnes. Les auteurs se sont prêtés à un exercice d'élaboration cartographique et de rédaction de commentaires, difficile car soumis à des règles impitoyables de lisibilité et de format. En outre, leurs suggestions et leurs commentaires – et tout particulièrement ceux de Manuelle Franck – sur les différents volets de l'atlas ont incontestablement contribué à en améliorer la teneur et la qualité. La participation d'autres spécialistes a été primordiale: Aimée Lafitte pour le dessin, Charles-Antoine Arnaud pour les analyses statistiques de synthèse.

Mes remerciements vont à ma collègue de l'Unité mixte de recherches REGARDS CNRS-IRD, aujourd'hui UMR ADES CNRS-Universités de Bordeaux 2 et 3, Marie-José Claverie pour son dévouement à relire les textes finaux et à scruter les cartes pour y débusquer des erreurs. Marie-José Claverie et Carlos Jénart de cette même UMR ont mis leurs compétences de documentalistes au service de l'atlas et ont consacré temps et énergie à trouver les références bibliographiques nécessaires et à surfer sur le net.

Mes remerciements vont également à Jean-Paul Deler, directeur de «REGARDS», dont la confiance et

l'appui, autant institutionnel que scientifique, n'ont jamais failli tout au long de cette entreprise ; à Jean-François Baré, responsable de l'équipe « Intervention publique, espaces, sociétés » de l'IRD pour sa conviction à voir ce qu'il qualifiait de « travail de bénédictin » toucher un jour à sa fin ; à Christian Taillard du CNRS pour ses conseils expérimentés. Le soutien d'autres collègues en France et en Thaïlande a été précieux : Pong-in Rakariyatham de l'Université de Chiang Mai ; Veerapong Saenjan de l'Université de Khon Kaen qui a soutenu de toutes les façons possibles ce projet.

L'atlas n'aurait pu être réalisé sans le concours du personnel d'institutions thaïlandaises, ministères, agences et bureaux spécialisés. Parmi les nombreux organismes sollicités, au Bureau national de la statistique (NSO), au Bureau de l'investissement (BOI), au Bureau national du développement économique et social (NESDB), aux ministères de l'Industrie, de l'Agriculture (MAC), de l'Intérieur, du Transport et des Communications (MOTC), du Travail et de la Sécurité sociale, au Département royal de cartographie Thai (RTSD), à l'Institut du pétrole (PTIT), à l'Agence de production d'électricité (EGAT), au Département royal de l'irrigation (RTID), différents interlocuteurs, chefs de service ou employés ont eu la gentillesse et la

patience d'écouter, de fournir les informations et les données disponibles, de partager leur expérience et leur connaissance. Qu'ils soient ici remerciés et qu'ils soient assurés des efforts faits pour que cet atlas leur soit de quelque utilité. Au moment où s'achève ce travail de longue haleine, mes remerciements vont aussi à Teerapong Rodprasert du MOTC et à Duangjai Asawachintachit du BOI pour leurs encouragements et la richesse de leur apport.

Le CNRS et l'IRD ont apporté un soutien matériel et financier d'importance pour la réalisation de cet ouvrage. Mes remerciements vont aussi au Laboratoire de cartographie appliquée de l'IRD, sous la houlette de Pierre Peltre, avec la participation de Catherine Valton pour l'adaptation de l'édition française, et au Délégation à l'information et à la communication de l'IRD, avec Pierre Rondeau et Thomas Mourier, dont l'appui a été primordial pour l'édition de l'ouvrage. Enfin j'exprime ma reconnaissance à Régine Vanduick pour la mise en page de cette édition française.

**Doryane Kermel-Torrès**

*Institut de recherche pour le développement  
« Intervention publique, espaces, sociétés »*

# Chapitre 1

## Situation du territoire

---

**A**u début du XXI<sup>e</sup> siècle, le Royaume de Thaïlande, ancien royaume de Siam jusqu'en 1939, monarchie constitutionnelle dès 1932, compte 60 millions d'habitants répartis sur 513 000 km<sup>2</sup>. La configuration actuelle prend forme au XIX<sup>e</sup> siècle quand le royaume accélère l'ouverture de son économie (traités commerciaux avec des puissances européennes) et cède des territoires sur ses marges, tout en conservant sa souveraineté politique. État-tampon entre les Empires français et anglais, il est le seul pays de la région à éviter la colonisation (planche 20). La marche vers le développement et la croissance, l'intégration renforcée au monde empruntent ensuite une voie singulière, différente des autres pays de l'Asie du Sud-Est, du Myanmar au Viêt-nam, des Philippines à la Malaysia. Entre les années 1950 et 1990, la Thaïlande symbolise la stabilité et la paix dans un Sud-Est asiatique continental en proie aux guerres ethniques (Birmanie devenue Myanmar en 1989) et aux guerres d'Indochine. Bastion du capitalisme, et avec l'aide des États-Unis dont elle est l'alliée dans la lutte contre le communisme de 1949 à 1975, la Thaïlande consacre ses ressources à sa croissance économique et à son développement. En bousculant l'environnement régional à la fin des années 1980, la fin de la guerre froide lui offre des perspectives économiques et politiques renouvelées qui confortent son ambition de jouer un rôle déterminant en Asie du Sud-Est continentale, sinon dans tout le Sud-Est asiatique.

Les rapports de la Thaïlande au système-monde se jouent à plusieurs niveaux : le monde, ou du moins un espace qui va de l'Europe et du Moyen-Orient aux États-Unis ; l'Asie orientale, vaste ensemble géographique à l'interdépendance croissante ; l'Asie du Sud-Est, domaine géographique auquel l'extension de l'Association des nations d'Asie du Sud-Est (ASEAN) de cinq à dix États-nations a donné une nouvelle pertinence ; la péninsule Indochinoise, en particulier les pays frontaliers.

La part du commerce extérieur dans l'économie du pays, qui est passée de 50 % du PIB pour 1980-1990 à 70 % pour 1990-1996, donne la mesure de l'intégration de la Thaïlande à la mondialisation, supérieure à celle des autres pays de la région (sauf Singapour et la Malaysia) ; cet accroissement traduit les effets d'une industrialisation vigoureuse et de l'intégration du pays dans les échanges intra-firmes asiatiques (**planche 1, Relations et intégration économiques**). L'intégration repose aussi sur les investissements opérés par les géants de l'Asie orientale en Thaïlande et par les entrepreneurs sino-thaïs dans les pays asiatiques moins développés (surtout limitrophes) et en Chine, grâce à une « normalisation » précoce des relations diplomatiques (1975) et à la réactivation des liens sociaux. Les déplacements vers et à partir de la Thaïlande soulignent la place croissante de l'Asie orientale, voire sa prééminence, malgré le rôle des pôles américains et européens (**planche 2, Voyageurs étrangers et**

Photo Doryane Kermel-Torrès



### **La Plaine centrale, à l'est de Pathum Thani**

Vaste dépression remblayée par les matériaux alluvionnaires de la Chao Phraya et de ses affluents, cet espace densément peuplé se prête à une agriculture intensive et diversifiée (riziculture, horticulture, canne à sucre). Les infrastructures y sont développées (routes, canaux d'irrigation et de drainage). Sa proximité de Bangkok a favorisé l'industrialisation et l'urbanisation, le long des axes routiers surtout.

Photo Alain Vergnes



### **Collines et montagnes du Nord, vers Chiang Rai**

Ces espaces ont fait l'objet de défrichements, encore récemment, au détriment de la forêt mixte. Les terres les plus basses sont mises en riz (riz gluant en saison des pluies) ou en cultures de champ (arachide, maïs, haricot mungo, soja). Les terres les plus hautes, occupées par des ethnies minoritaires, ont connu des mutations importantes (économie marchande, programmes de développement).

**thaïlandais**). Les revenus du tourisme international et les envois des émigrés sont tellement essentiels, notamment pour faire face au déficit commercial, que ces postes, dès les années 1980, étaient pris en compte dans la planification et faisaient l'objet de promotion gouvernementale. Comme les autres flux, les migrations de travail contribuent à conforter l'interdépendance des pays d'Asie orientale; cette mobilité reflète aussi les contrastes de leurs niveaux de développement; le niveau intermédiaire de la Thaïlande en fait un pays à la fois émetteur et récepteur de main-d'œuvre dont les migrations sont asiatiques (**planche 3, Migrations et liaisons aériennes internationales**). Le trafic aérien international témoigne enfin d'une domination qui s'exerce au-delà des pays voisins, Bangkok disputant à Singapour le rôle de plaque tournante des mouvements de passagers en Asie du Sud-Est.

Il existe une telle diversité des situations sociales, économiques et politiques (ou culturelles et ethno-linguistiques) en Asie orientale que ses pays se situent à des stades extrêmement différents sur les trajectoires du développement (**planche 4, Population et développement humain en Asie orientale**). Si la plupart des indicateurs analysés permet d'apprécier les progrès accomplis par la Thaïlande dans le domaine social, d'autres donnent la mesure du chemin qui reste à parcourir; l'éducation, en particulier, est un enjeu majeur pour un pays talonné par la concurrence d'autres pays asiatiques. Un niveau de développement nettement plus élevé que celui de ses voisins permet à la Thaïlande d'exercer sa domination (pénétration des marchés, investissements, aide et assistance technique) sur un espace qui correspond à peu près à celui de territoires jadis tributaires: Myanmar, Laos, Cambodge, et le Viêt-nam en plus. Les zones transfrontalières de coopération économique (comme la sous-région du Grand Mékong) lui offrent une occasion supplémentaire de renforcer sa prééminence régionale dans la péninsule dont elle se présente comme l'accès incontournable, pour les services notamment (**planche 5,**

**Intégration régionale et production en Asie orientale**). La Thaïlande a été très tôt présente dans des organismes internationaux comme l'ONU (1946) et son organisme technique la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) dont le secrétariat est à Bangkok, le FMI et la Banque mondiale (1949), l'OMC (dont la direction générale a été assurée par un Thaïlandais de 2002 à 2005). Membre de la Banque asiatique de développement (BAD, créée en 1966), elle a été l'un des cinq membres fondateurs de l'ASEAN (1967) et le principal artisan de son élargissement aux pays indochinois (Laos, Cambodge, Viêt-nam) et au Myanmar à partir du milieu des années 1990.

L'ASEAN est la seule organisation régionale d'une Asie orientale qui développe une interdépendance forte sans assise institutionnelle. Souple et peu contraignante, cette forme de régionalisation particulière est distincte d'autres modèles régionaux; les mécanismes institutionnels n'y imposent aucune coercition aux États-membres et l'espace commun y est instrumentalisé comme bouclier et tremplin dans les négociations avec les grands partenaires extérieurs. La crise de 1997 a révélé les faiblesses institutionnelles, l'ambiguïté des principes fondateurs (comme la question de la non-ingérence dans les affaires intérieures des États-membres que la Thaïlande et les Philippines ont tenté de soulever sans succès en 1998) et la réussite très relative de la coopération économique d'une ASEAN construite sur des objectifs implicitement politiques. Parmi les pistes dessinées pour relancer la coopération, l'avancement de la date de mise en œuvre de la Zone de libre-échange de l'ASEAN (AFTA) est un signal politique pour les partenaires extérieurs: les échanges intra-ASEAN représentent 24% du commerce extérieur des pays membres (mais 15% seulement pour la Thaïlande). La difficulté du projet tient à la définition d'une préférence régionale et à une concurrence qui, d'une façon générale, handicape la coopération entre États-membres. L'ASEAN recherche un partenariat avec l'Asie du Nord-Est que peut contrarier la rivalité

sino-japonaise. Car si la Chine bénéficie d'un potentiel prometteur susceptible d'entraîner ses voisins, le Japon reste la locomotive de l'activité économique. C'est de lui qu'est parti, dans les années 1980, le « vol des oies sauvages », processus de diffusion de la croissance industrielle organisant, entre pays asiatiques, une division hiérarchisée des systèmes productifs (les « Dragons » puis les « Tigres ») et une montée en gamme des productions comme des produits échangés. Le commerce intra-asiatique (matières premières, produits semi-finis) représente aujourd'hui un peu plus de 50 % du commerce des pays de l'Asie orientale, les pays développés restant le principal débouché des produits finis.

Cette exploitation des complémentarités économiques s'est appuyée sur les espaces réticulaires de la « diaspora » chinoise et ancrée dans des localisations particulières (certaines des zones de coopération transfrontalières couramment appelées « triangles de croissance »), dessinant une Asie littorale aux polarisations métropolitaines en réseau (**planche 6, Réseaux en Asie orientale**). La puissance de certains centres repose sur les liaisons entre finance, commerce, industrie et activités de service : Bangkok y ajoute un taux de primauté urbaine parmi les plus forts. Depuis peu, les réseaux terrestres sont réactivés

et des frontières, comme l'a été longtemps celle du Mékong, tombent, offrant à la Thaïlande la possibilité de valoriser sa position centrale en Asie du Sud-Est continentale. Alors qu'il est séparé du Myanmar par une barrière montagneuse, le territoire thaïlandais est largement ouvert sur le monde indochinois et il se prolonge loin au sud, reliant sa péninsule méridionale au monde malais et articulant des espaces continentaux et des espaces maritimes (**planche 7, Relief et réseau hydrographique**). Un défrichement actif a fait de la Thaïlande l'un des pays d'Asie du Sud-Est qui consacre la plus grande proportion de son territoire à l'agriculture (**planche 8, Environnement et ressources naturelles**). Une exploitation intense des ressources naturelles, sur laquelle a reposé la croissance économique, a provoqué la raréfaction de certaines d'entre elles (bois, minéraux dont les pierres précieuses, produits marins), conduisant la Thaïlande à mobiliser celles de ses voisins immédiats. Si le découpage administratif du pays en provinces a peu de fondements physiographiques ou historiques (**planche 9, Les provinces et leur chef-lieu**), la répartition de la population de leur chef-lieu souligne la démesure d'une capitale vers laquelle convergent les axes majeurs de communication terrestre.

## 1. Relations et intégration économique

L'ouverture de l'économie thaïlandaise a été à la fois un stimulant de la croissance économique et sa conséquence. Les exportations se sont diversifiées à partir des années 1970 et le Japon et l'Europe de l'Ouest ont supplanté les États-Unis. Entre 1986 et 1996, les exportations ont été multipliées par 7 en valeur, les produits manufacturés se sont affirmés, le déficit commercial s'est creusé et les marchés se sont diversifiés. La croissance des exportations s'est ralentie en 1996 face à la concurrence d'autres pays et elle évolue depuis en dents de scie. Récemment, la Thaïlande a baissé sa protection douanière dans le cadre de la Zone de libre-échange de l'ASEAN (AFTA).

Entre 1986 et 1996, les échanges avec l'Asie orientale se sont développés avec un fort déficit: le Japon devance largement Taiwan et Hong Kong. Leur croissance avec les pays du Sud-Est asiatique, aujourd'hui l'ASEAN, a été tout aussi importante au profit de la Thaïlande, Singapour et la Malaysia étant en tête. D'une valeur analogue, les échanges avec l'Union européenne et l'Amérique du Nord ont des caractéristiques différentes: alors que pour cette dernière, ils se font pour plus de 90% avec les États-Unis en générant un surplus, ils sont déficitaires avec les principaux partenaires européens menés par l'Allemagne. Si le commerce a augmenté avec le Moyen-Orient (importations d'hydrocarbures), il reste faible avec la Russie, l'Europe orientale, l'Asie du Sud.

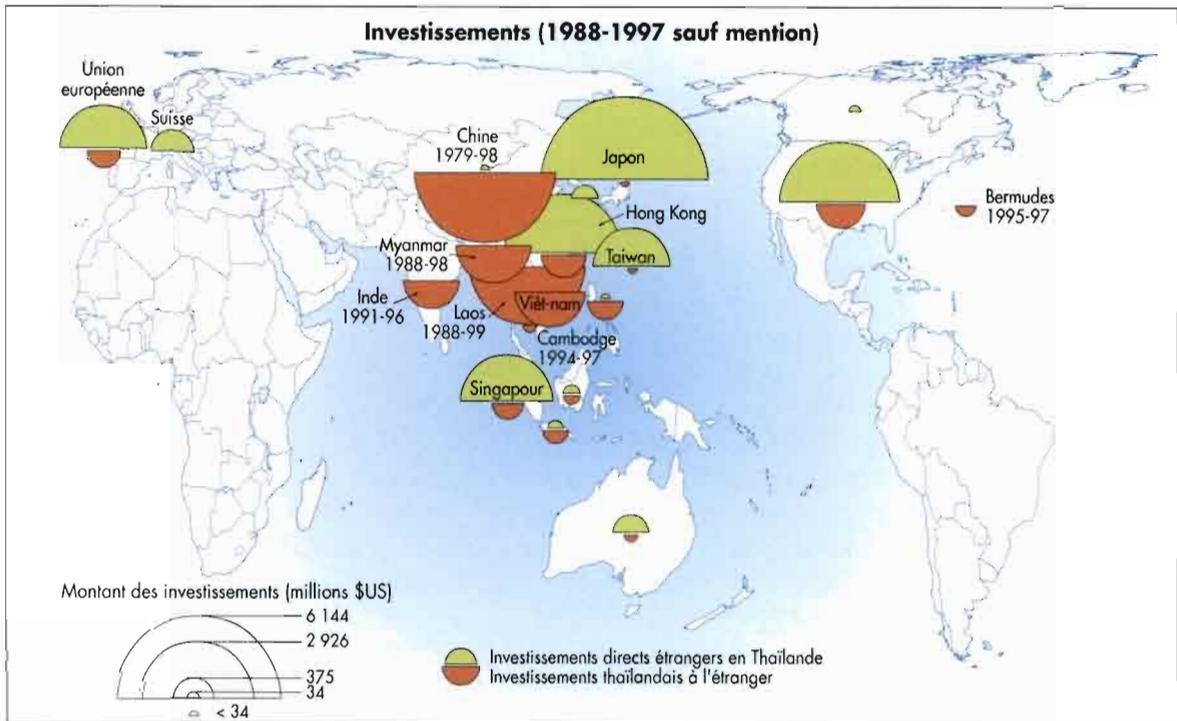
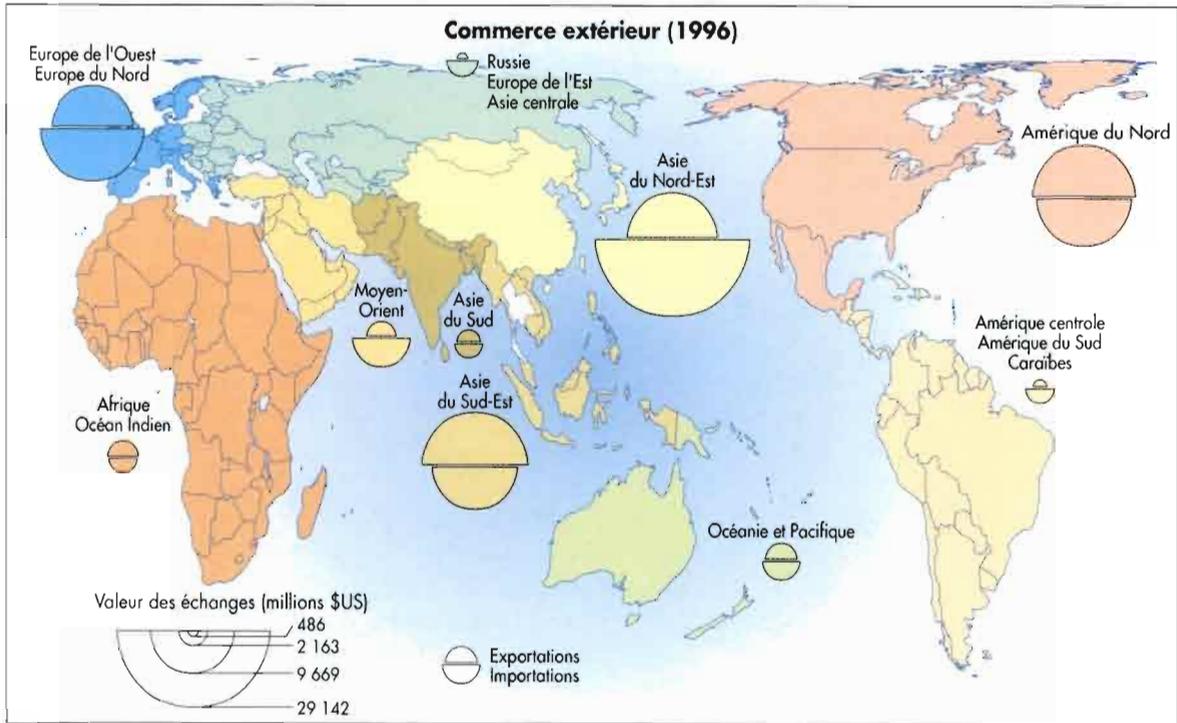
Malgré une chute de leur valeur relative, les exportations de l'agriculture et de la pêche restent importantes car diverses et intégrées dans la transformation industrielle. La valeur des exportations de biens manufacturés s'est très fortement accrue: les produits électroniques et électriques, les équipements de transport ont supplanté le textile et la confection. Les importations de produits intermédiaires et de composants ont augmenté, surtout en provenance du Japon et de Taiwan, Hong Kong et Singapour qui, outre les États-Unis et l'Union européenne, importent de plus en plus les produits assemblés en Thaïlande (chapitre 5).

L'interdépendance entre commerce et investissement s'est consolidée. L'investissement direct étranger a joué

un grand rôle dans l'expansion rapide du secteur manufacturier à partir de la fin des années 1980. Les investissements triplent en 1988, conduits par le Japon, puis Hong Kong, Taiwan et Singapour. La Thaïlande est considérée comme une plate-forme de production et d'exportation attrayante, pour des raisons de coûts et des conditions d'environnement politique et économique. Les montants investis par les pays de l'Union européenne (Royaume-Uni, Allemagne, France) sont nettement plus faibles. Les investissements se sont faits surtout dans les industries manufacturières, puis l'immobilier ou le secteur commercial. Ralenti de 1993 à 1996, ils ont repris avec une montée en puissance des réinvestissements dans des entreprises existantes.

Plus de 90% des investissements thaïlandais, approuvés par les gouvernements étrangers, se sont dirigés vers l'Asie, surtout vers des pays moins développés. Engagés en Chine dès 1979 (où leur montant est le plus élevé) puis au Viêt-nam, en Inde et au Myanmar pour répondre aux besoins de marchés émergents, ils concernaient surtout l'industrie avec l'agroalimentaire puis des biens de consommation (produits électriques, équipements de transport) dont certains ont été réorientés vers le marché mondial (produits de l'élevage et de l'aquaculture avec le groupe Charoen Phokphand). Au début des années 1990, les investissements se sont déployés dans les services (télécommunications en Chine, Inde, Indochine; hôtellerie aux États-Unis et en Europe), construction (Philippines).

Les localisations d'unités industrielles dans des pays géographiquement proches et à des coûts de main-d'œuvre inférieurs se sont accélérées en 1995-1996: elles concernent surtout le textile et la confection au Viêt-nam, Cambodge et Laos qui offrent des accords commerciaux favorables avec l'Union européenne. Au Laos, l'ampleur des prises de participation dans des infrastructures électriques ou de communication place la Thaïlande au 1<sup>er</sup> rang des investisseurs étrangers. Au Myanmar, où elle occupe le 3<sup>e</sup> rang, elle a réalisé d'importants investissements dans l'aquaculture et les équipements urbains. La crise a ralenti depuis 1998 le rythme des flux vers l'étranger.



Sources : Bank of Thailand, 2002 - BOI, 1999 - ESCAP, 2000

© IRD/MGM-Libergéo, 2005

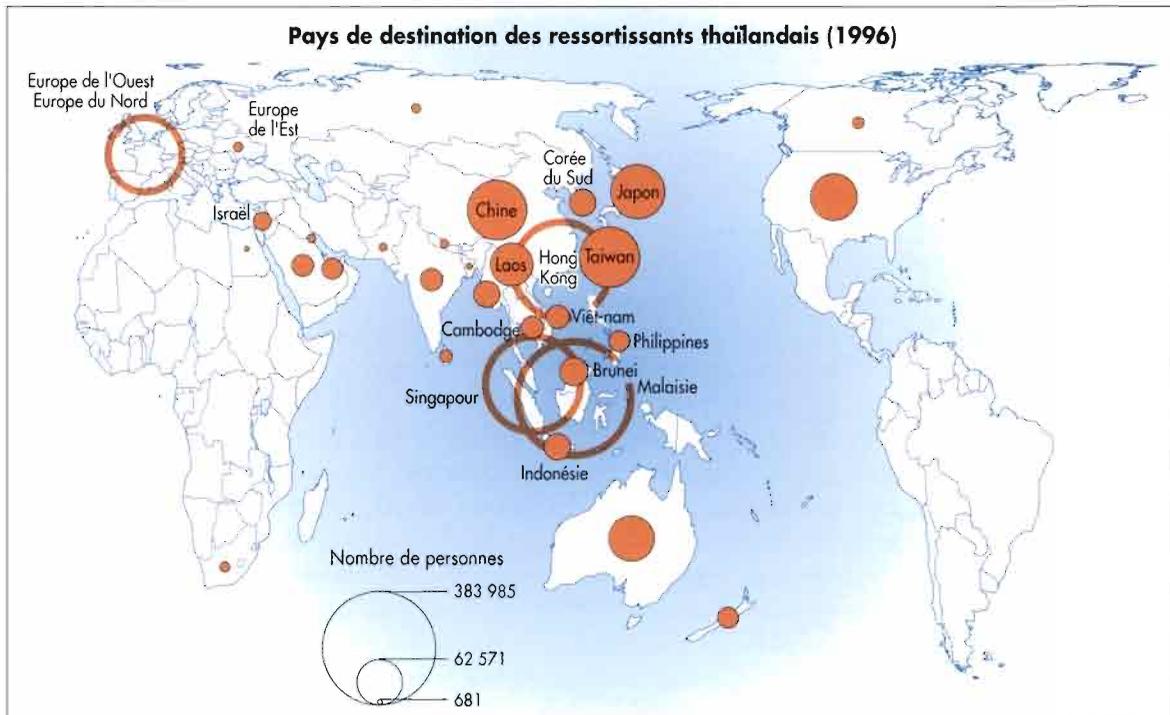
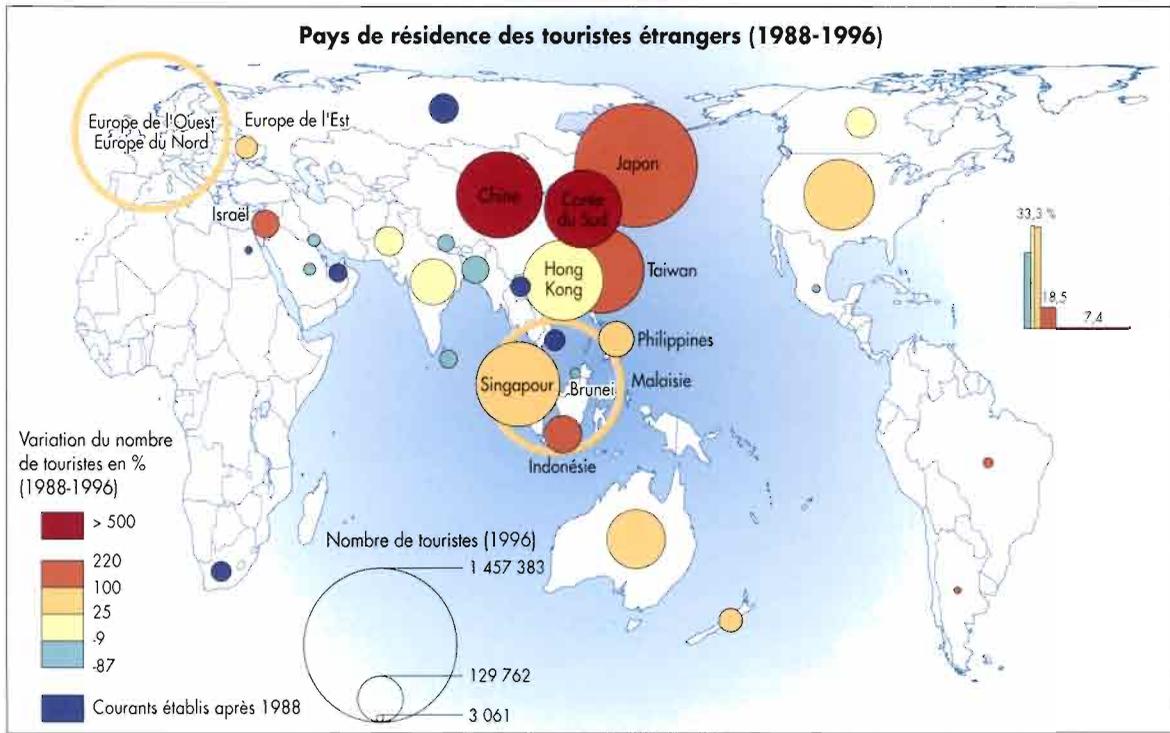
## 2. Voyageurs étrangers et thaïlandais

Le tourisme international d'agrément et d'affaires occupe une place particulière dans l'économie thaïlandaise. Avec 7,2 millions de touristes étrangers en 1996, la Thaïlande se place à la 18<sup>e</sup> place des destinations mondiales et à la 3<sup>e</sup> des destinations asiatiques. Le tourisme est depuis 1985 le premier pourvoyeur de devises : en 2002, ses revenus ont été de 7,7 milliards de US \$ soit 6 % du PIB. L'industrie touristique internationale s'est développée à la faveur de la présence américaine, avec une forte croissance des infrastructures de transport et de l'hôtellerie. À peine supérieur à 80 000 en 1960, le nombre de touristes avait été multiplié par 14 en 1975, faisant des revenus touristiques le 5<sup>e</sup> poste des rentrées de devises. Moins d'une décennie plus tard, ils étaient à la 2<sup>e</sup> place après les exportations de riz. Le courant touristique, depuis renforcé, sauf en 1991 (guerre du Golfe) et 1992 (violences politiques intérieures), est depuis la fin des années 1970 un élément majeur de la croissance économique. Dès cette époque, la promotion du tourisme est devenue une composante importante de la politique économique par sa prise en compte dans la planification quinquennale et la tenue de campagnes publicitaires à l'étranger dont la dernière, lancée aussitôt après le déclenchement de la crise financière de juillet 1997, confirme le poids donné par les autorités aux emplois créés et aux recettes touristiques pour atténuer les effets des difficultés économiques : en 2002, le nombre de touristes étrangers a atteint près de 11 millions.

Face à la concurrence de ses voisins, la Malaysia et Singapour surtout, et à l'évolution de son image touristique (effets de l'industrialisation et d'une urbanisation mal contrôlée), la Thaïlande s'efforce de segmenter et de diversifier ses marchés géographiques en ouvrant de nouveaux sites et services, et de s'ériger en porte d'accès incontournable pour les pays limitrophes aux services limités (chapitre 6). Depuis 1988, l'origine géographique des touristes étrangers s'est diversifiée grâce au développement des moyens de communication internationaux, à l'ouverture et à l'élévation du niveau de vie de certains pays. Alors que la part des Européens et des Américains

du Nord s'affaiblissait légèrement, les pays asiatiques à plus forts revenus (Japon, Hong Kong, Singapour, Corée du Sud) sont devenus dans les années 1990 des marchés touristiques qui comptent. La Chine, qui a connu la plus forte expansion en nombre de touristes, est particulièrement prometteuse et la Malaysia, géographiquement proche et à pouvoir d'achat supérieur, reste en tête même si sa part a diminué. La place de l'Asie orientale s'est confirmée : avec près de 4,5 millions de ressortissants, elle contribue pour plus de 40 % au flux touristique international.

Les déplacements à l'étranger des Thaïlandais relèvent à la fois du tourisme d'agrément et d'affaires, des séjours d'études et des migrations de travail dans un cadre légal. L'évolution du nombre de voyageurs, multiplié par près de 10 entre 1975 et 1996, est corrélée à l'insertion de la Thaïlande dans l'économie mondiale et à la montée en puissance d'une classe moyenne à partir de 1987, alors que l'accélération brutale observée à la fin des années 1970 était imputable à l'émigration officielle de travail. Le poids de cette émigration est plus visible pour le Moyen-Orient et des destinations asiatiques telles que Brunei et Taiwan. Le contraste des destinations entre l'Asie orientale et l'Asie du Sud, respectivement 80 % et moins de 2 % des flux, confirme la vigueur des relations de la Thaïlande avec la première. Devançant les deux destinations de prédilection des Thaïlandais aisés pour le shopping, Hong Kong et Singapour, la Malaysia suscite un fort courant touristique frontalier (et probablement de travailleurs non enregistrés), comme le Laos dans une moindre mesure. Voyages d'agrément et d'affaires, visites familiales des Sino-Thaïs rendent compte des déplacements des Thaïlandais en Chine continentale, dans le Sud surtout. Les effets du ralentissement économique sur le pouvoir d'achat de la classe moyenne et sur les offres d'emploi à l'étranger se sont traduits dès 1995 par une réduction du taux de croissance des sorties de Thaïlandais à l'étranger, devenu franchement négatif en 1997 et 1998.



Sources : Alpha Research, 1995, 1999

© IRD/MGM-Libergéo, 2005

### 3. Migrations et liaisons aériennes internationales

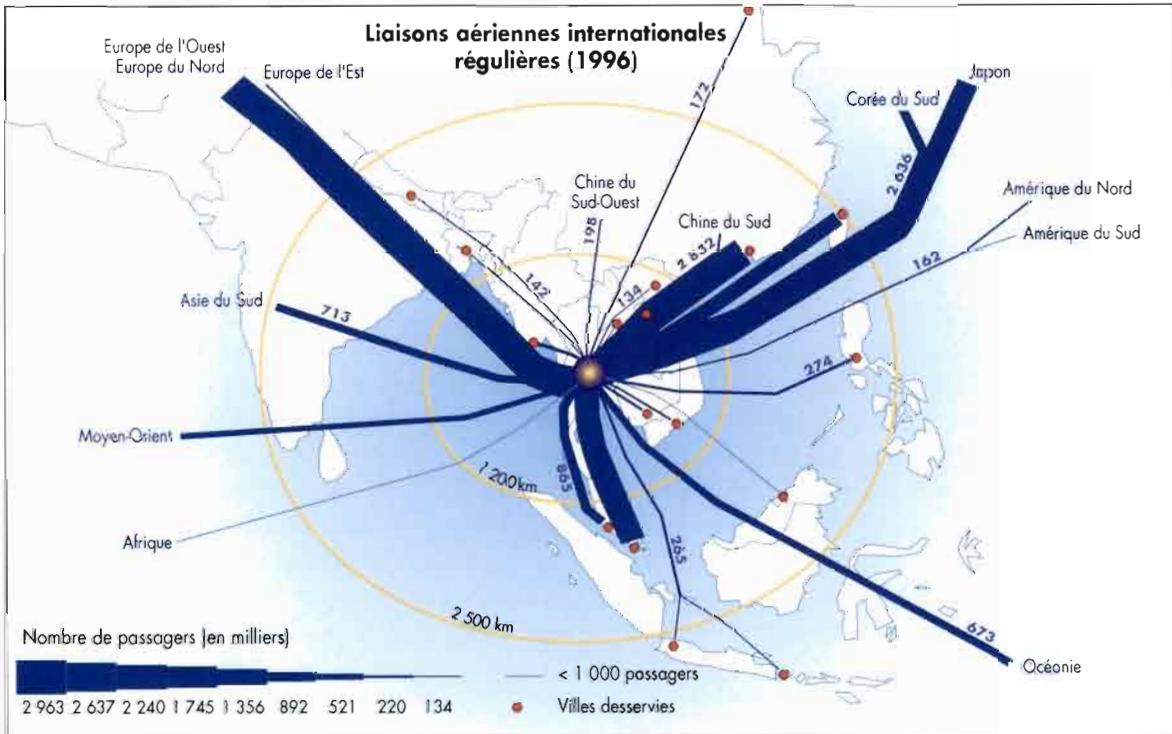
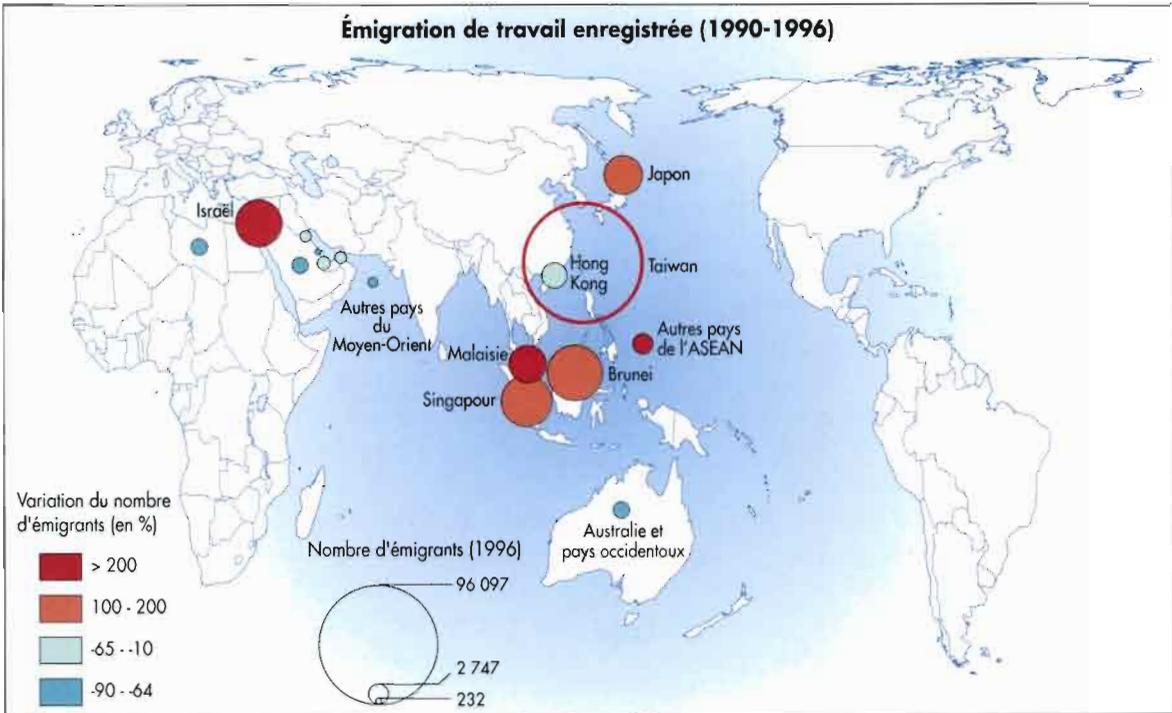
Les migrations internationales de travail résultent du différentiel salarial entre les pays, à niveau égal de qualification et de travail. La Thaïlande envoie des travailleurs dans les pays plus riches (Moyen-Orient, Asie du Nord-Est et du Sud-Est) et en reçoit des pays voisins moins avancés (Myanmar, Cambodge, Laos, récemment Bangladesh). Dès 1978, le gouvernement proposait des services de placement et promouvait le travail à l'étranger, étant donné l'importance dans l'économie des devises envoyées par les émigrés (en 2001, environ 2 milliards \$ US/an, soit un tiers de la balance des transactions courantes). Au cours des années 1990, 1,5 million de Thaïlandais ont légalement émigré pour occuper des emplois peu qualifiés : usines et chantiers de construction, services de différentes natures, avec une majorité de femmes (Japon et Hong Kong), agriculture (Malaysia, Israël).

À la fin des années 1970, l'émigration s'est d'abord tournée vers les chantiers pétroliers du Moyen-Orient qui, en 1985, recevaient près de 90 % des effectifs déclarés. Mais la guerre du Golfe et une crise diplomatique avec l'Arabie Saoudite firent chuter le recrutement et le courant migratoire total ne retrouva le niveau de 1989 qu'en 1993 (140 000 migrants) avec l'accélération des nouveaux flux vers l'Asie orientale à partir du milieu des années 1980. Ce déplacement géographique toucha d'abord certains pays de l'ASEAN (environ 40 %, en 1992, et 25 % depuis 1994, avec Brunei et Singapour surtout) puis de l'Asie du Nord-Est (plus de 60 % depuis 1994, surtout vers Taiwan). Affectant les migrations à l'aune de l'intensité avec laquelle elle touchait l'économie, la crise de 1997 a atteint les pays asiatiques comme émetteurs et récepteurs de flux. Après un tassement, les flux thaïlandais (plus de 200 000 émigrés déclarés en 1999) ont augmenté de 10 % : notamment vers Taiwan, Singapour et surtout la Malaysia et en dépit d'un reflux notable vers le Japon et Brunei. L'émigration clandestine (110 000 personnes environ en 1996) se dirige vers le Japon et surtout la Malaysia.

Outre les cadres et techniciens d'entreprises étrangères et thaïlandaises, l'immigration concerne surtout des

travailleurs non-qualifiés. À partir de la fin des années 1980, forte croissance et pénurie de main-d'œuvre bon marché ont stimulé l'emploi dans les usines, les services (hôtellerie, construction), l'agriculture ou la pêche. Clandestine pour près de 80 % du million de travailleurs concernés, l'immigration est facilitée par l'extension et la perméabilité des frontières terrestres, la collusion des réseaux de placement avec des autorités locales et des hommes d'affaires. Pour limiter l'afflux de travailleurs non-qualifiés, et malgré la pression de groupes d'entrepreneurs, le gouvernement combine expulsion des clandestins, amnistie de ceux qui régularisent leur situation et ouverture d'emplois et de provinces aux immigrés.

La Thaïlande (Bangkok et quatre autres aéroports internationaux, planche 54) est reliée à deux des plus riches régions du monde (Europe, ensemble Japon-Corée du Sud) et à deux des plus grands aéroports de l'Asie orientale (Hong Kong, Singapour) par quatre routes aériennes empruntées par plus de 2 millions de passagers. Près de 60 % des flux se font dans un rayon de 2 500 km dont moins de 10 % avec l'Asie du Sud. Des accords limitant les mouvements des flottes nationales expliquent un très faible trafic régulier vers l'Amérique du Nord qui contraint les passagers à transiter par d'autres aéroports asiatiques. Entre ces derniers et Bangkok, les voyages d'agrément et professionnels des ressortissants asiatiques alimentent les flux tandis que les forts mouvements touristiques justifient l'ampleur des flux avec l'Europe et, en partie, avec l'Asie du Nord-Est (planche 2). L'ouverture des pays de l'Indochine (Viêt-nam, Laos, Cambodge) et du Myanmar a renforcé la fonction de plaque tournante de Bangkok et a suscité des liaisons directes avec le Nord de la Thaïlande (Chiang Mai, Chiang Rai), stimulées également par le renouveau des relations économiques et sociales avec le Sud de la Chine. Face à la quasi-saturation de l'aéroport de Bangkok et pour maintenir la position régionale et mondiale de la Thaïlande, la construction d'un nouvel aéroport international a démarré en 2002 entre Bangkok et Samut Prakan.



Sources : Ministry of Transport and Communications, 1998 - Yongyuth Chalamwong, 1998

© IRD/MGM-Libergéo, 2005

## 4. Population et développement humain en Asie orientale

L'Asie orientale compte en 1997 près de 2 milliards d'habitants dont 63 % en Chine continentale sur un espace de 44 % plus vaste que les autres pays réunis. L'Asie du Sud-Est, correspondant à l'ASEAN, représente 25 % de la population totale et à peine plus en superficie : l'Indonésie domine avec 200 millions d'habitants pour un territoire plus grand que celui de la Mongolie mais morcelé entre plusieurs îles. Le Viêt-nam et les Philippines ont des populations et des superficies analogues. La Thaïlande est au 6<sup>e</sup> rang pour sa population et au 5<sup>e</sup> pour sa superficie. Dans une région où la transition démographique n'est ni uniforme (croissance démographique annuelle de 2,5 % en Malaisie à 0,6 % au Japon), ni achevée, son taux est parmi les plus faibles : 1,7 %, proche de celui de Singapour et Hong Kong. Parmi les petits États et région administrative spéciale (Hong Kong), Singapour est le plus petit, et le sultanat de Brunei le moins peuplé.

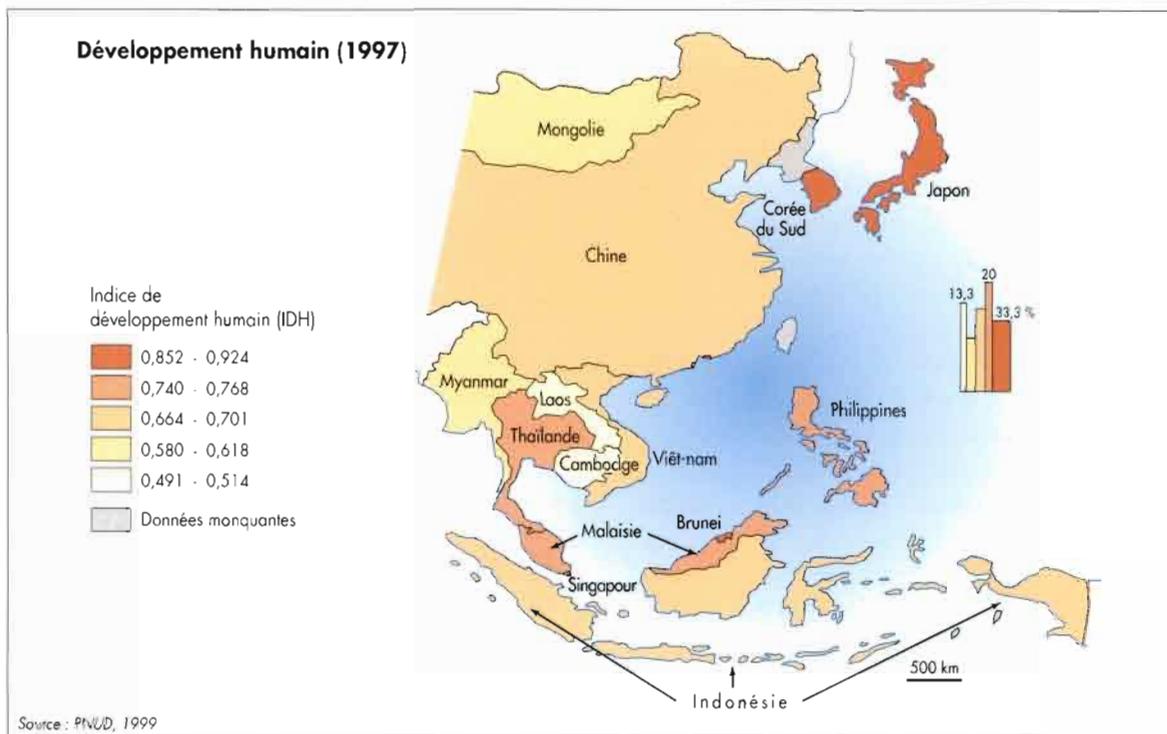
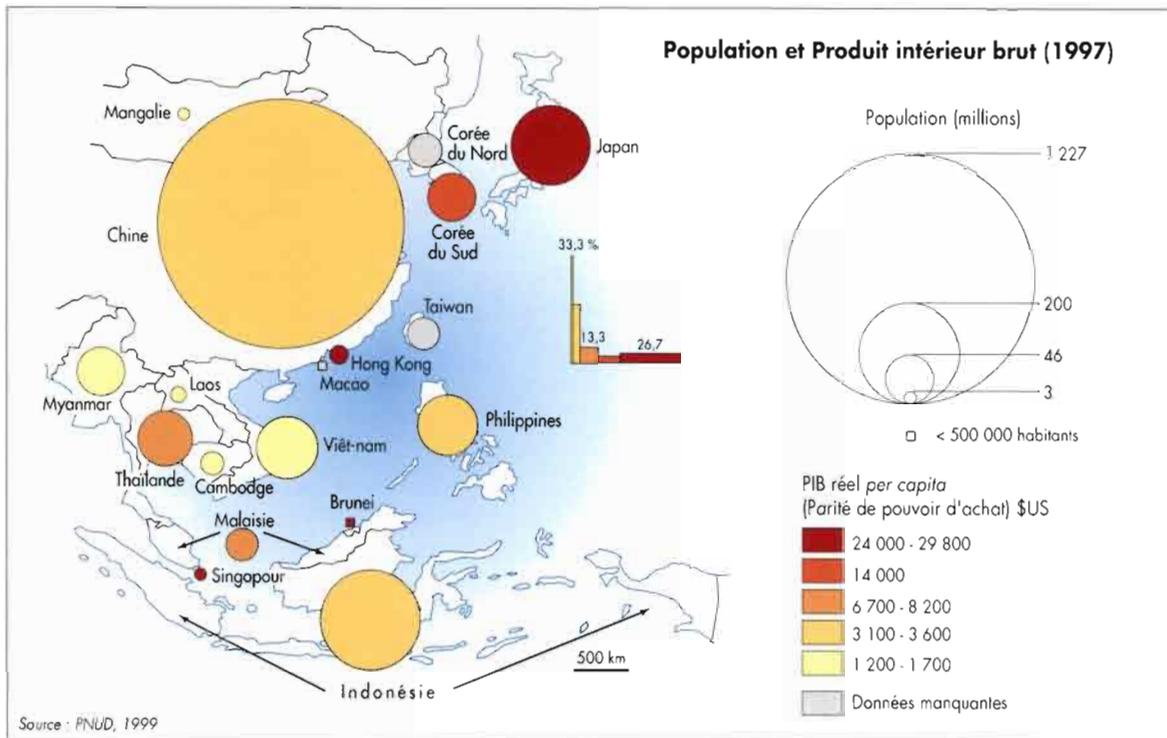
Grâce à ses ressources pétrolières, Brunei est aussi le pays dont le Produit intérieur brut (PIB) réel *per capita*, mesuré en termes de Parité de pouvoir d'achat (PPA), est le plus élevé : il devance les « Nouvelles économies industrialisées » ou « Dragons » (Taiwan, Singapour, Corée du Sud, Hong Kong), et même le Japon, qui restent les pôles économiques de l'Asie orientale. La Thaïlande et la Malaisie se distinguent dans le groupe des « Tigres » (Brunei à part) par un PIB par habitant deux fois supérieur voire plus (Malaisie) à celui de l'Indonésie et des Philippines et elles devancent également la Chine. Le Laos, le Myanmar, le Cambodge et la Mongolie sont les moins développés avec un PIB *per capita* inférieur à 1 400 \$ US ; seuil un peu au-dessus duquel se situe le Viêt-nam.

Les niveaux de développement en Asie orientale connaissent de fortes différenciations intra-régionales. Le progrès économique et social s'est amorcé dès les années 1960 dans des pays du Sud-Est asiatique comme la Malaisie, l'Indonésie, la Thaïlande, plus récemment aux Philippines et au Viêt-nam, insuffisamment encore au Laos, au Cambodge (les plus importants bénéficiaires d'aide par habitant) et au Myanmar (exclu de la communauté internationale). La pauvreté a reculé dans tous les

pays mais, au sein d'un même pays, les disparités de revenus entre villes et campagnes et entre régions restent fortes et une pauvreté urbaine émerge avec l'urbanisation rapide. La distribution des revenus en Thaïlande est l'une des plus inégalitaires (planche 66) qui soit.

L'Indice de développement humain (IDH), qui incorpore trois indicateurs principaux (espérance de vie à la naissance, niveau d'éducation, PIB réel *per capita* en PPA), révèle certains traits du développement social thaïlandais. Des différences notables dans la répartition de l'IDH bousculent, sur la scène régionale, certaines hiérarchisations obtenues par le seul traitement du PIB. Dans la même classe que le Japon, Hong Kong, Singapour, Brunei sont rejoints par la Corée du Sud (niveau d'éducation supérieur). Espérance de vie et niveau d'éducation expliquent que le Myanmar et la Mongolie ont un IDH supérieur à celui du Laos et du Cambodge, et que le Viêt-nam se trouve dans la même catégorie que la Chine et l'Indonésie.

Avec un IDH intermédiaire (0,753 : « développement humain moyen »), la Thaïlande est au 67<sup>e</sup> rang du classement mondial comme les Philippines et la Malaisie. Par rapport aux Philippines, le PIB réel par habitant est près du double, le niveau d'espérance de vie analogue, l'indice du niveau d'éducation nettement inférieur. Par rapport à la Malaisie, seul ce dernier est meilleur, l'espérance de vie restant en deçà, en dépit de l'amélioration de certaines conditions de vie (desserte rurale en électricité, en eau, services de santé...). La différence de trois ans d'espérance de vie correspond à des taux de mortalité infantile et de mortalité maternelle trois fois plus élevés. Si le taux d'alphabétisation des adultes (près de 95 %, le meilleur du Sud-Est asiatique avec les Philippines) vaut à la Thaïlande un indicateur de niveau d'éducation supérieur à celui de la Malaisie, le taux brut de scolarisation est par contre un des plus bas de la région (à peine supérieur à celui du Laos, du Myanmar et de la Mongolie), reflétant la faiblesse de la scolarisation dans le secondaire (planche 67). Ce retard pèse lourdement sur la capacité du pays à s'appuyer sur une main-d'œuvre plus qualifiée.



© IRD/MGM-Libergéo, 2005

## 5. Intégration régionale et production en Asie orientale

Présente dans des organismes multilatéraux, la Thaïlande est membre de l'APEC (1989), forum de consultation lancé par l'Australie (avec le soutien des États-Unis) pour promouvoir le libre-échange autour du Pacifique et négociier des contentieux commerciaux. Elle a été, en 1967, l'un des cinq fondateurs de la seule organisation régionale d'Asie orientale : l'ASEAN, rejointe par Brunei (1984), le Viêt-nam (1995), le Laos et le Myanmar (1997), le Cambodge (1999). L'ASEAN a servi de plate-forme pour proposer, à la fin de la guerre froide, de nouveaux lieux d'échange dont le Forum régional asiatique (ARF, 1994) sur les questions de sécurité en Asie orientale (avec l'Union européenne, les États-Unis, la Russie) ou les rencontres Asie-Europe (ASEM, 1996).

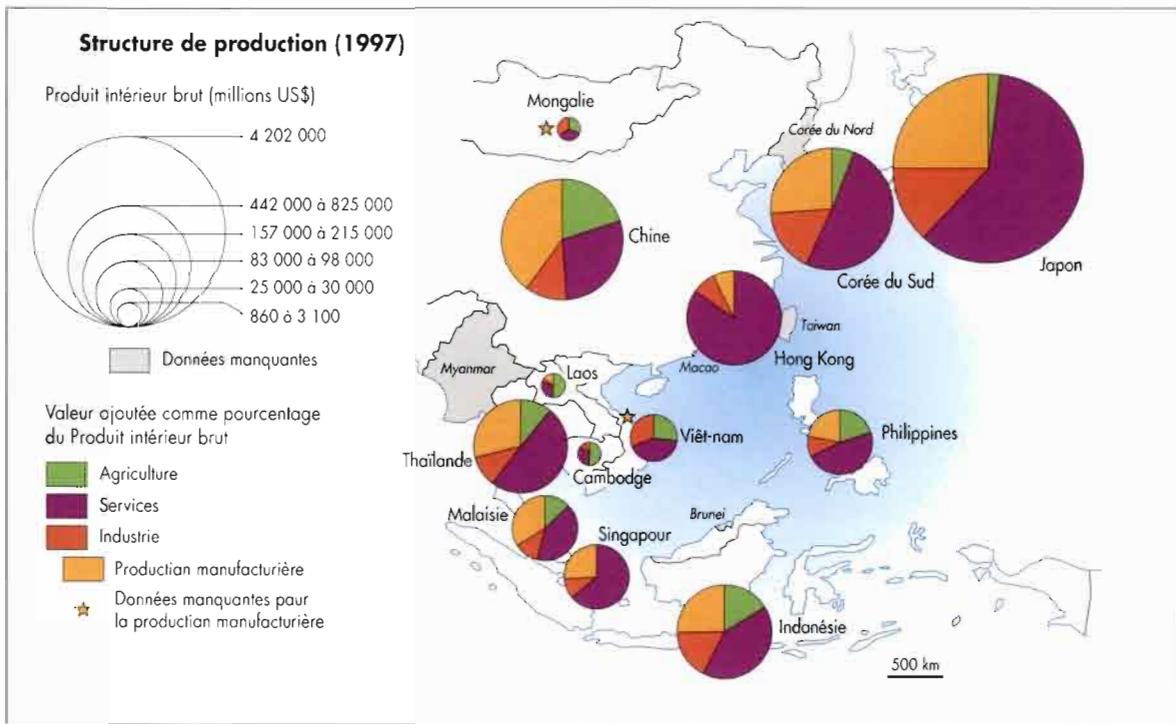
Les turbulences de la région (crise de la fin des années 1990, difficultés de l'Indonésie, feux de forêts, piraterie) montrent les limites d'un régionalisme «à la carte» et la faiblesse de l'intégration économique entre les pays membres. Aussi la coopération est-elle réactivée par la création de la Zone de libre-échange de l'ASEAN (AFTA), dès 2002 pour ses six premiers membres, entre 2006 et 2010 pour les quatre derniers ; relance de l'AIA (zone d'investissement) et de l'AICO (coopération industrielle) ; amorces d'accords de swap sur devises. Elle se tourne aussi vers la Chine, la Corée du Sud et le Japon. Si l'ASEAN+3 révèle une volonté de coopération (industrie, commerce, investissement), les négociations pour établir une zone de libre-échange semblent plus avancées avec la Chine, avec laquelle la Thaïlande et d'autres pays de l'ASEAN ont des accords commerciaux bilatéraux.

La Thaïlande s'inscrit dans des zones de coopération transfrontalière continentales et insulaires qui se sont multipliées dans les années 1990 dans le Sud-Est asiatique alors qu'un vide relatif s'observe en Asie du Nord-Est, excepté la TREDIA (1995) et le Triangle de croissance de la Chine du Sud (début des années 1980). Elle est membre de la Commission du Mékong qui se concentre depuis 2001 sur la gestion des ressources hydrauliques. Dans le cadre de la sous-région du Grand Mékong (1992), elle est engagée dans une coopération intergouvernementale à

visée stratégique d'intégration transnationale continentale ; soutenue par la Banque asiatique de développement, cette initiative s'appuie sur des forums sectoriels et propose la création de corridors économiques (planche 6). L'IMT-GT (1993), auquel la Thaïlande participe pour ses cinq provinces les plus méridionales, repose sur l'exploitation de complémentarités spatiales et économiques et il vise, pour la Thaïlande comme pour l'Indonésie, à rééquilibrer la croissance au sein de leur territoire. La coopération, pour l'instant bilatérale avec Penang, concerne l'interconnexion d'infrastructures (électricité, transport).

Singapour et Hong Kong ont utilisé avec succès le principe de telles zones pour relocaliser leur industrie manufacturière dans des espaces limitrophes, tout en conservant la production de haute technologie ou de transformation finale ; exploitation des complémentarités que le Japon (décennie 1980) et les quatre «Nouveaux Pays Industrialisés» (décennie 1990) ont aussi pratiquée mais en s'appuyant sur un fonctionnement en réseau. Le PIB japonais est en 1997 cinq fois supérieur à celui de la Chine. Puissance montante de l'Asie orientale, celle-ci conserve une agriculture importante, comme les Philippines ou l'Indonésie où le secteur minier ou pétrolier est développé. L'agriculture apparaît aussi vitale pour les pays les moins avancés mais où existent des secteurs développés autres que les services : au Laos (production manufacturière et hydroélectricité), en Mongolie (houille), au Myanmar (gaz) ; ou au Viêt-nam (production manufacturière).

La structure de production de la Thaïlande se rapproche de celle de la Malaysia (pour un PIB de près du double) mais la valeur ajoutée de ses services est nettement supérieure, confortant ainsi son ambition de leader de l'Asie du Sud-Est continentale, voire de la région. Singapour reste le centre du Sud-Est asiatique par la concentration des services supérieurs, des sièges sociaux des multinationales et la coordination des transports maritimes ; son développement économique est comparable à celui de Hong Kong, centre de commande à la charnière de l'Asie du Sud-Est et de l'Asie du Nord-Est.



Sources : Banque Mondiale, 1999 - Fau N., 2003 - Foucher M., 2002

© IRD/MGM-Libergéo, 2005

## 6. Réseaux en Asie orientale

Les très grandes villes comme Bangkok sont partie prenante du réseau métropolitain mondial, né de l'émergence et de l'affirmation de centres d'innovation, de commande et de contrôle de l'économie globale, dans un contexte d'affaiblissement des États-nations. La capitale thaïlandaise est située sur la façade Pacifique de l'Asie, qui est l'un des trois grands sous-ensembles (avec l'Amérique du Nord et l'Europe de l'Ouest) du système spatial urbain hiérarchisé, constitué des villes de plus de 2 millions d'habitants auxquelles sont ajoutées ici les capitales d'État inférieures à ce seuil. C'est la région du monde où l'on trouve le plus grand nombre de très grandes villes (37 ou 43 en incluant les capitales inférieures à ce seuil).

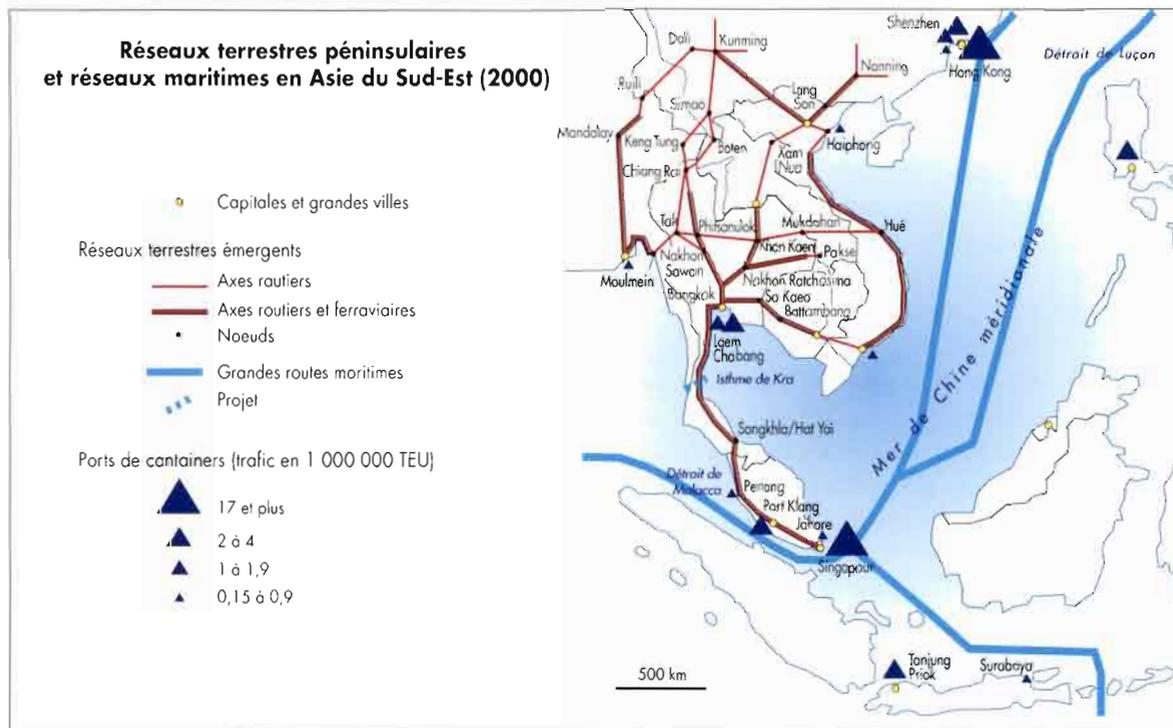
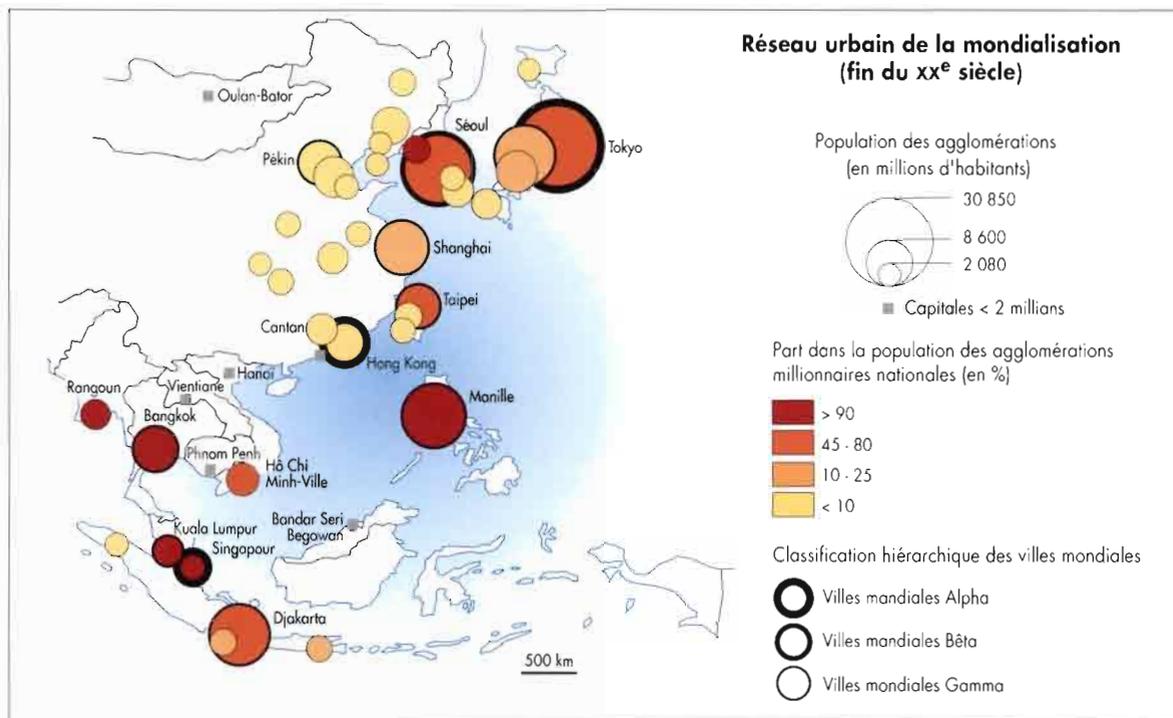
La représentation du réseau des grandes agglomérations est ici combinée à celle de l'organisation du «réseau des villes mondiales» dont la classification hiérarchique en catégories «alpha, bêta et gamma», repose sur des critères de production de services aux entreprises. Les «alpha» sont organisatrices interactives du réseau mondial, les «bêta» sont à la fois des villes relais entre économies nationales et économie globale et les organisatrices de sphères régionales dont les «gamma» sont les nœuds majeurs, comme Bangkok.

La carte montre une double différenciation du réseau. Le sous-ensemble nord-oriental (Japon, Corée du Sud, Taiwan et Chine du Nord), dont la pièce maîtresse est la mégalopole japonaise avec Tokyo, 1<sup>re</sup> agglomération mondiale associée à Séoul, 3<sup>e</sup> agglomération mondiale, est aussi marqué par l'importance du réseau urbain continental chinois. Autour de la mer de Chine méridionale, le sous-ensemble sud-oriental réunit de grandes métropoles portuaires, capitales d'État pour la plupart, dont le taux de primauté (calculé ici par rapport à la population des villes de plus de 1 million d'habitants) est très élevé comme à Bangkok ou Manille. Hong Kong et Singapour sont les nœuds majeurs de l'archipel métropolitain mondial, respectivement pour l'Asie du Nord-Est et l'Asie du Sud-Est, Hong Kong valorisant en outre une position d'interface entre les deux sous-ensembles, d'une part, et avec la Chine intérieure, d'autre part.

L'espace maritime du Sud-Est asiatique est au cœur du commerce entre les pays asiatiques et entre eux et le reste du monde. Développés au XIX<sup>e</sup> siècle par les puissances coloniales au détriment des axes terrestres, les axes maritimes sont d'un usage quasi exclusif au XX<sup>e</sup> siècle. La récente interaction économique entre pays à croissance rapide de la région a privilégié le développement de la conteneurisation. Les pôles régionaux collecteurs et redistributeurs de conteneurs restent Hong Kong et Singapour; ce dernier surtout polarise les flux et organise les dessertes secondaires en direction des ports thaïlandais de Bangkok et de Laem Chabang.

La libre navigation des porte-conteneurs et des pétroliers est menacée par la piraterie qui sévit dans les détroits de Malacca et de Luçon. Aussi, le gouvernement thaïlandais a-t-il relancé le projet de canal de l'isthme de Kra qui permettrait d'éviter le détour par les détroits. L'entreprise pourrait bénéficier de l'aide du Japon, dont l'essentiel des approvisionnements en hydrocarbures est acheminé par cette route maritime, et de la Chine, intéressée par un accès plus direct à l'océan Indien.

Les logiques de coopération dans le cadre de l'ASEAN ou de la sous-région du Grand Mékong (planche 5), la fin des conflits et des tensions entre les États de la péninsule, ont réveillé l'intérêt politique pour les réseaux terrestres. Les échanges s'intensifient entre les pays (Yunnan compris) et si la Thaïlande apparaît dans son ensemble au centre du dispositif, sa partie septentrionale est à l'articulation de plusieurs axes: le grand axe méridien Kunming-Bangkok (et son prolongement possible jusqu'à Singapour), l'axe transversal Hué-Moulmein. Priorité est donnée aux axes routiers, la connexion des voies ferrées se heurtant à des contraintes techniques héritées de la colonisation (le réseau ferroviaire thaïlandais ne s'articule qu'avec celui de la Malaysia). Les accords interétatiques portent aussi sur le développement du trafic et, en ce qui concerne l'axe transversal, sur la création d'un corridor économique propice à la coopération (investissement, industrie, tourisme).



Sources : Beaverstock J.V., Smith R.G., Taylor P.J., 1999 - Bourthony Sisouphanthong, Taillard C., 2000 - Gonon E., 2002 - Informa Groups, 2003 - Moriconi-Ebrard F., 2000 - UN, 2002

© IRD/MGM-Libergéo, 2005

## 7. Relief et réseau hydrographique

La Thaïlande s'étend sur 514 000 km<sup>2</sup>, au cœur de la péninsule Indochinoise ancrée entre le Monde Indien et le Monde Chinois, face aux archipels du Monde Malais. Dans cet espace physique indochinois, consolidé depuis l'ère secondaire en « pseudo-socle de la Sonde » où dominent plaines et plateaux, les reliefs sont calmes et généralement peu élevés. L'ensemble péninsulaire est ouvert sur la partie la plus australe de la mer de Chine méridionale qui ne recouvre que de quelques dizaines de mètres d'eau la plus grande plate-forme continentale du monde. La structure physique du territoire thaïlandais est marquée par la faiblesse générale des altitudes (la moitié du territoire est à moins de 200 m) et par la direction méridienne dominante des grandes structures : chaînes alignées de l'Ouest (Chai, Tenasserim), où la continuité des reliefs et la densité du couvert forestier (planche 8) forment un espace frontalier presque « aveugle » avec le Myanmar (sauf les passes des Trois Pagodes et de Singkhon), axe montagneux central (Luang Prabang, Phetchabun) ou péninsule Malaise et ses chaînons. On retrouve cette direction dans l'orientation des cours d'eau du bassin de la Chao Phraya et de ses affluents, ou dans celle de la partie moyenne du cours du Mékong.

Au cœur du pays, s'étend une vaste dépression rectangulaire d'environ 90 000 km<sup>2</sup>, que prolonge la baie de Bangkok : c'est le berceau géographique du royaume de Siam (planche 21) et le foyer de la riziculture thaïlandaise. Elle est occupée par une grande plaine alluviale, à l'altitude inférieure à 100 m, ponctuée de collines, drainée par le système hydrographique de la Chao Phraya qui est navigable en toute saison de Bangkok à Nakhon Sawan et dont l'ensemble du bassin couvre 170 000 km<sup>2</sup>. Elle se subdivise en deux sous-ensembles principaux. Au nord de Chai Nat, ce sont les plaines et collines du piémont où convergent les rivières Ping et Nan. Au sud, c'est le système deltaïque de la Chao Phraya associé aux terres basses périphériques qui lui sont adjacentes : celles de la basse vallée de la Pasak, au nord-est, celles des vallées et deltas de la Meklong, à l'ouest, et de la Prachin, à l'est, celles de la plaine côtière du Sud-Est, au pied de la chaîne Banthat.

Au Nord, la région montagneuse la plus élevée (Doi Inthanon, 2 565 m), qui prolonge celle du Yunnan méridional, est très compartimentée. Une structure en bandes parallèles d'orientation méridienne fait alterner des chaînes d'âge primaire, dont l'altitude est souvent supérieure à 1 500 m et le couvert forestier dense (Chai, à l'ouest, Luang Prabang, à l'est), et de longues vallées (Ping, Wang, Yom et Nan) où se succèdent des gorges étroites et des bassins d'effondrement d'âge tertiaire. Ces derniers (Chiang Mai, Lampang, Nan et Chiang Rai), entre 200 et 500 m d'altitude, sont des foyers d'agriculture irriguée qui ont aussi fixé les principaux centres urbains locaux.

Le Nord-Est de la Thaïlande correspond au « plateau de Khorat », vaste unité structurale de 170 000 km<sup>2</sup> formée de grès sub-horizontaux d'âge secondaire, globalement inclinée du nord-ouest au sud-est. C'est un espace bien individualisé par l'arc de la vallée du Mékong (frontière avec le Laos), au nord-est, et par de vigoureux escarpements linéaires à l'ouest (chaînes de Dongpraya, Phetchabun), au sud (Khao Khieo) et au sud-est (chaîne de Dangrek, frontière avec le Cambodge). Cette ample dépression aux molles ondulations dominées par des buttes tabulaires est parcourue par les larges vallées alluviales du bassin de la Mun et de la Chi (135 000 km<sup>2</sup>) et d'autres petits affluents du Mékong.

Le Sud du pays (71 000 km<sup>2</sup>) tire une partie de son unité de son appartenance à la péninsule Malaise et donc du voisinage de la mer. Au nord de l'isthme de Kra (24 km de large, altitude inférieure à 70 m), la chaîne de Tenasserim domine une étroite plaine littorale. Au sud, alternent des chaînons de plus de 1 000 m (Phuket, Nakhon Si Thammarat, Taluban) et des plaines alluviales relativement amples (bassin du Tapi, plaine littorale du Thale Sap, vallée de Pattani). Les deux façades littorales s'opposent, l'une basse et régularisée sur la mer de Chine ; l'autre rocheuse et découpée, bordée d'une multitude d'îles et îlots (karst à pitons de Phangnga, près de l'île de Phuket) sur la mer d'Andaman.



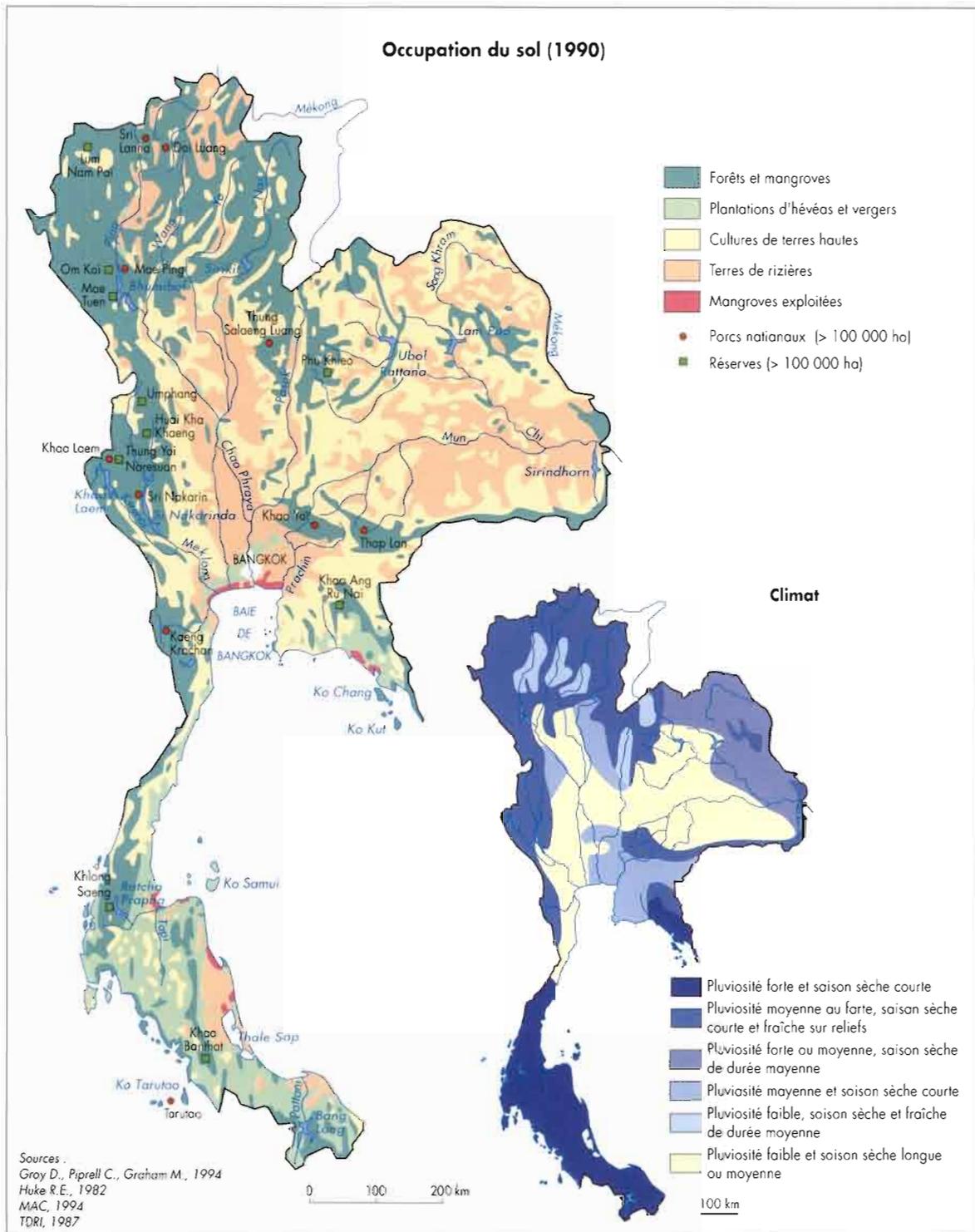
## 8. Environnement et ressources naturelles

Le climat de la Thaïlande est déterminé par sa situation à des latitudes tropicales entre deux masses océaniques, et une exposition aux vents de mousson : il se caractérise par des températures élevées et de fortes pluies avec des amplitudes régionales non négligeables. La saisonnalité et la variation interannuelle des précipitations constituent la principale contrainte pour l'activité agricole. L'importance des précipitations varie selon l'exposition à l'une des deux moussons, voire aux deux, en fonction ensuite du calendrier local de celle-ci. La mousson du sud-ouest, avril-mai à octobre, amène de fortes pluies (au minimum 75 % des précipitations annuelles, voire 90 % sur les reliefs), avec des pics décalés selon les localisations. La mousson du nord-est installe ensuite un air continental frais et sec : la saison sèche varie de 5 à 10 mois et seul le littoral oriental de la péninsule reçoit d'abondantes précipitations. Le Sud du pays et le Sud-Est de la baie de Bangkok sont copieusement arrosés (de près de 2 m à 4 m), avec une saison sèche d'environ deux mois alors que le centre et une partie du plateau de Khorat (effet sous le vent) ont un bilan pluviométrique faible (de l'ordre de 1 m) et une saison sèche de 6 à 8 mois. Ces saisons sèches prolongées et de grandes variations annuelles rendent aléatoire la pratique d'une agriculture sans irrigation.

La Thaïlande est le pays d'Asie du Sud-Est dont la plus grande proportion du territoire est occupée par l'agriculture : de 20 à 25 millions d'ha selon les sources, 40 à 50 % de la superficie du pays. Les défrichements, partis au milieu du xx<sup>e</sup> siècle du bassin central de la Chao Phraya pour coloniser des espaces rizicoles, ont gagné basses et moyennes terrasses pour y installer des cultures commerciales de versants (manioc, maïs, canne à sucre) : entre 1950 et 1980, les superficies agricoles ont été multipliées par 5 par conversion de terres. Dans la péninsule, les plantations d'hévéa (et de palmiers à huile) et les vergers l'emportent sur les rizières et les cultures de versants. L'expansion agricole a entraîné une forte diminution d'un couvert forestier appauvri dès le xix<sup>e</sup> siècle par les coupes commerciales d'espèces nobles (planche 23). Pour les années 1990, les estimations du couvert forestier varient

de 15 % à presque 30 % de la superficie totale en raison des divergences sur la définition de la forêt. La mangrove a également été touchée par un déboisement (prélèvement de bois, implantation d'infrastructures, dont touristiques, exploitations minières et salines, aquaculture) qui, entre 1975 et 1990, a divisé par deux la superficie totale de son couvert (moins de 2 millions de km<sup>2</sup> aujourd'hui). L'aquaculture, cause principale de la conversion des mangroves, a affecté tout le littoral du pays, s'étendant progressivement vers l'est et le sud.

Le phénomène du déboisement a dominé les débats, assez récents en Thaïlande, sur l'environnement et a mobilisé institutions gouvernementales et universitaires, organisations non gouvernementales et communautés rurales. Pour préserver les ressources, le gouvernement avait promulgué au début des années 1960 des lois créant des parcs nationaux et des réserves d'animaux (près de 15 % de la superficie totale), avant d'instaurer le principe de « réserves forestières », gérées commercialement. Ces mesures soulèvent de vives oppositions de la part des cultivateurs installés dans ces espaces bien avant la création de telles réserves, indignés par les concessions faites à des entreprises industrielles (replantations en eucalyptus ou en bambou pour la pâte à papier) ou touristiques (installations dans les parcs) et inquiets des répercussions de grands aménagements projetés (barrages). Les litiges sur la terre, l'eau, la forêt ou la mangrove ont pour protagonistes divers acteurs (planche 62). Leur multiplication traduit l'importance des déséquilibres sociaux et écologiques créés par une croissance économique impressionnante mais mal contrôlée dans le domaine de la gestion des ressources naturelles. À la déforestation, l'érosion, les glissements de terrain et les inondations, s'ajoutent des problèmes localement aigus de salinité des sols, de pollution des eaux provoquée par une industrialisation incontrôlée et une utilisation irraisonnée d'intrants chimiques dans certaines zones agricoles, aquacoles et d'élevage.



## 9. Les provinces et leur chef-lieu

La Thaïlande est divisée en 76 provinces (*changwat*). Résultat d'un long processus de mise en place du système d'administration amorcé à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle (planche 21), le maillage a peu évolué de 1933 à 1992 : sept créations par scission (surtout dans le Nord-Est) et une fusion. Si l'*amphoe* est la subdivision historique de la province, des réformes visent à accroître la représentativité et l'autonomie des gouvernements locaux au niveau encore plus fin du *tambon* (planche 22).

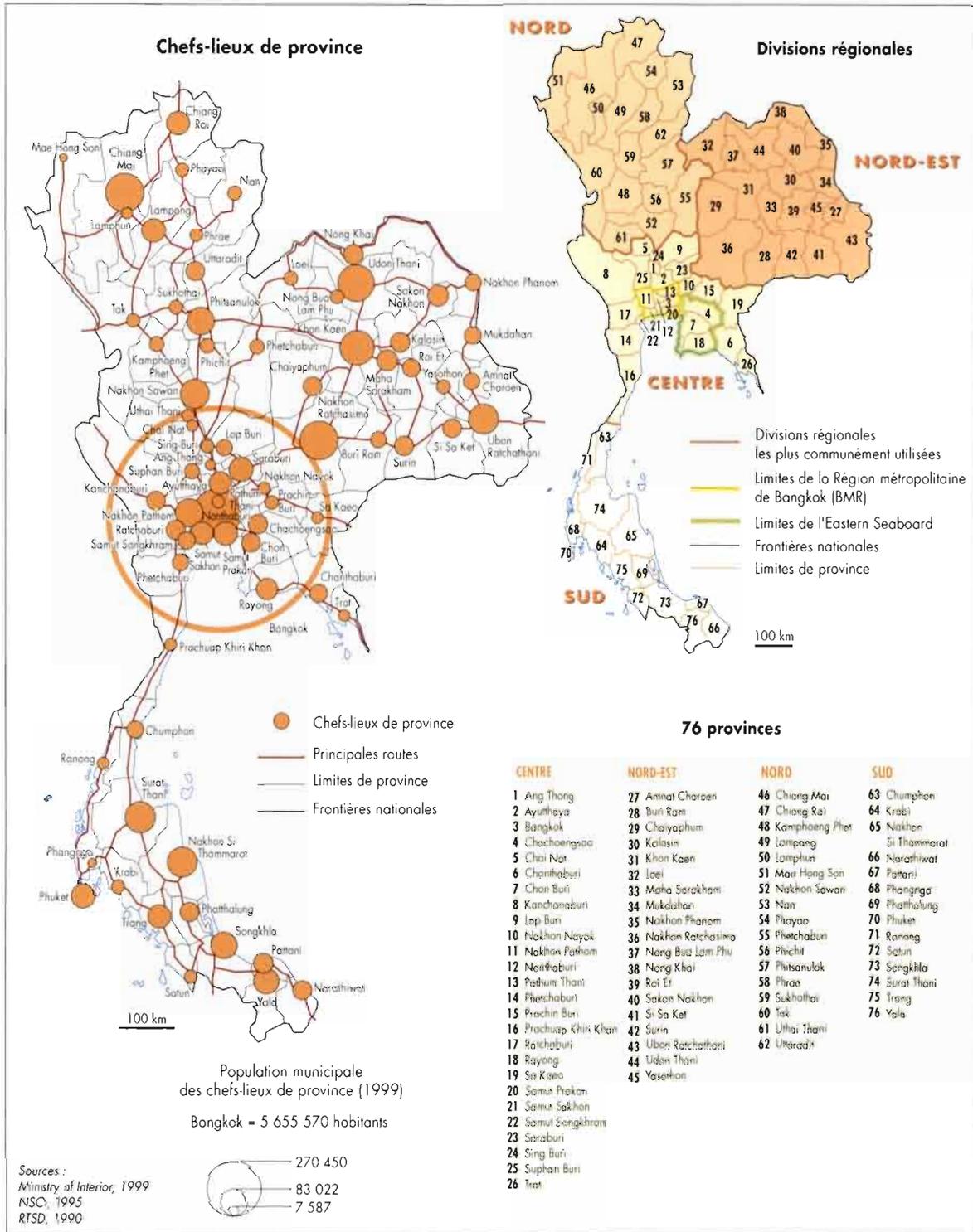
La planification s'exerce au niveau provincial. Des tentatives de plans régionaux dans les années 1960 et 1970 concernaient les régions qualifiées de « périphériques » : le Nord, le Nord-Est et le Sud ; officiellement, ces trois entités restent désignées de cette manière, à des fins de regroupements statistiques et, généralement, avec la même délimitation. Plusieurs administrations et le Bureau national de la statistique (NSO) considèrent en outre une quatrième entité spatiale, le Centre, qui englobe Bangkok. Toujours à ces mêmes fins, et en illustration des effets différentiels de la croissance de la population et des activités économiques, le Centre peut à son tour être découpé en quatre espaces : Ouest, Centre (ou Centre supérieur), Est, Région métropolitaine de Bangkok (ou Bangkok et Périphérie, ou encore Bangkok et Proximité) (planche 56). Dans le cadre de cette dernière subdivision, Bangkok et Samut Prakan, pôles historiques de la croissance, peuvent être considérés séparément (planche 43). Dans cet atlas, ces quatre grandes régions sont ainsi désignées : Nord (17 provinces), Nord-Est (19 provinces), Sud (14 provinces) et Centre (26 provinces), alors que les références à la localisation sont indiquées comme nord, nord-est, sud et centre.

Des distinctions analogues concernent l'aire métropolitaine. Alors que la Région métropolitaine de Bangkok (BMR) des planificateurs est bien délimitée – Bangkok et ses cinq provinces contiguës (Samut Prakan, Pathum Thani, Nonthaburi, Nakhon Pathom, Samut Sakhon) – les analyses cartographiques révèlent une région métropolitaine de Bangkok qui n'est pas bornée par des limites provinciales et qui présente une géométrie

variable selon les observations. La BMR ne dispose cependant ni d'administration indépendante ni de représentants (planche 58) ; de même pour l'Eastern Seaboard, « région industrielle urbaine » promue dans les années 1980 par l'État en liaison avec l'exploitation des réserves pétrolières du Golfe de Thaïlande (chapitre 3).

Les chefs-lieux provinciaux portent le même nom que les provinces dont ils sont le centre administratif et politique. Tous ont le statut de municipalité qui leur permet de prétendre à un soutien financier de l'État et de disposer d'équipements particuliers (santé, éducation, etc.). Certaines villes sont plus peuplées que des chefs-lieux provinciaux (planche 16). La primauté de Bangkok est écrasante avec plus de 5,5 millions d'habitants (20 fois plus que Nonthaburi, sur son pourtour ; 30 fois plus que Nakhon Ratchasima, troisième ville du pays et la première des régions périphériques). Les voies de communication, dont seuls les axes majeurs sont ici représentés, structurent une répartition axiale du réseau urbain. Bangkok, mais aussi Nonthaburi et Pathum Thani sont des carrefours d'un réseau routier de configuration radiale (planche 24). Plus au nord, Ayutthaya et Nakhon Sawan sont des nœuds importants du réseau comme Phitsanulok et Chiang Mai dans le Nord, Nakhon Ratchasima et Khon Kaen dans le Nord-Est et, dans une moindre mesure, Surat Thani dans le Sud. L'émergence de réseaux terrestres à l'échelle de l'Asie du Sud-Est continentale devrait renforcer la position de certains d'entre eux comme Phitsanulok et Khon Kaen (planche 6).

L'analyse cartographique de l'ensemble de la Thaïlande est faite à plusieurs échelles. La plus grande (une carte par planche) est le 1/6 250 000. Deux échelles intermédiaires, le 1/7 400 000 et le 1/10 000 000, sont utilisées pour les plus grandes des cartes figurant sur des planches à deux ou trois cartes (ou 2 cartes et un graphique ou un tableau). La plus petite échelle est le 1/15 400 000 sur les planches à quatre cartes (ou 3 cartes et un graphique). Les cartes objets de déformation volontaire n'ont pas d'échelle, non pertinente dans ce cas.



# Chapitre 2

## La population

---

La Thaïlande n'est pas occupée que par les Thaïs, originaires vraisemblablement du bassin du Chàngjiāng [Yang Tsé Kiang], même s'ils forment la très grande majorité de la population. On y trouve une véritable mosaïque ethnique, linguistique, culturelle et religieuse en dépit de la diffusion, conduite dès le règne du roi Chulalongkorn (1868-1910) dans l'objectif d'unité nationale, d'une langue et d'une culture unificatrices (**planche 10, Les principaux groupes ethnolinguistiques**). La Thaïlande est connue comme l'une des dernières monarchies bouddhistes theravāda (avec depuis 1993 le Cambodge du roi Sihanouk) dont les fondements idéologiques reposent sur la nation (*chat*), la religion (*satsana*), la monarchie (*pramahakasad*). Le bouddhisme, religion nationale, a depuis longtemps bénéficié du soutien des rois dont la Constitution exige qu'ils soient bouddhistes, même s'ils sont considérés comme les protecteurs de toutes les religions pratiquées par la population. Les mouvements réformateurs et progressistes qui s'expriment depuis les années 1960, face en particulier aux défis du monde moderne, mais aussi les divers scandales qui ont touché des abbés et des bonzes populaires mettent à mal l'autorité du Patriarche Suprême (*somdet phra sangkharat*) et du Conseil des Anciens (*mahatherasamakhom*). S'il existe bien un canon, un clergé, des temples, il n'y a pas à proprement parler de rituels d'entrée dans cette religion et l'absence de pratique comme l'adhésion à d'autres systèmes de

croissance, notamment en des esprits et en des forces surnaturelles, sont relativement bien acceptées.

Les croyances propres des Chinois, qu'on les rattache au bouddhisme mahayana, au taoïsme, au confucianisme, ou au culte des esprits ont jusqu'ici alimenté des mouvements syncrétiques se réclamant souvent du bouddhisme. Elles pourraient connaître un regain d'intérêt et participer d'un mouvement de sinisation de plus en plus manifeste dans un royaume caractérisé par un esprit de grande tolérance religieuse (**planche 11, Les religions**). Le dynamisme de l'islam ne doit pas être sous-estimé même s'il ne concerne que quelques régions, l'influence des chrétiens est sans commune mesure avec le petit nombre des fidèles faisant de la Thaïlande le pays le moins christianisé d'Asie du Sud-Est (**planche 12, Islam et christianisme**). Très minoritaires sont les hindous (21 500 en 1990) alors que les divinités, les langues classiques de l'Inde et d'autres symboles de l'hindouisme sont très présents dans la culture thaïe. Avec les sikhs, ils constituent cependant un groupe économique puissant (finance, industrie du textile, immobilier).

Au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, la Thaïlande est un territoire sous-peuplé. La population (1 à 3 millions) se regroupe autour des centres politiques, le long des cours d'eau et du Mékong dans les vallées et bassins du Nord et du Nord-Est, dans le delta de la Chao Phraya. Elle se répand à partir de ces noyaux de peuplement, à mesure que la zone cultivée progresse à la

### Jeunes moines au Wat Phra Keo à Bangkok

La population est à 95 % bouddhiste. Les institutions bouddhistes ont joué un grand rôle dans la scolarisation des jeunes ruraux jusque dans les années 1960 : le temple (*wat*), au cœur de la vie communautaire, était le centre de l'éducation villageoise. Les grands monastères urbains abritent encore des écoles. Le noviciat pour quelques mois ou plusieurs années reste indissociable des étapes cruciales de la vie d'un homme.

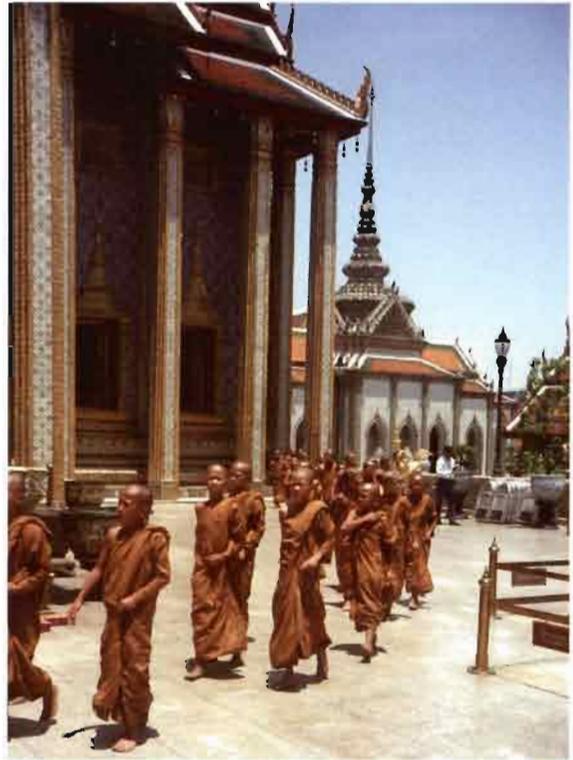


Photo Doryane Kermel-Torrès



Photo Doryane Kermel-Torrès

### Accueil de migrants, pour le nouvel an bouddhiste (*songkran*), dans leur village du Nord-Est

Les centres urbains, surtout dans la région métropolitaine de Bangkok, attirent les ruraux, en majorité du Nord-Est et du Nord. Les liens avec la famille et le village restent forts, même pour les plus jeunes (retour pour événements religieux et fêtes ; refuge en cas de perte d'emploi ou de maladie). Les revenus de la migration participent en retour au maintien de certaines exploitations agricoles.

faveur d'aménagements hydrauliques dans le delta de la Chao Phraya et de défrichements en amont de la partie deltaïque, vers le nord et le nord-est. L'avancée de la frontière agricole jusqu'aux années 1980 a permis de bien répartir la population sur l'ensemble du territoire et elle a ralenti le processus d'urbanisation. Alors qu'ailleurs en Asie du Sud-Est, les contrastes sont parfois extrêmes dans la répartition de la population, entre les hautes et les basses terres, les côtes et l'intérieur, ils sont moins marqués en Thaïlande où la densité moyenne est de 110 habitants au km<sup>2</sup> (**planche 13, Répartition et croissance de la population**).

Après une fixation forcée des prisonniers de guerre du Laos, Cambodge et Viêt-nam au tout début du XIX<sup>e</sup> siècle, le repeuplement du Siam s'appuie sur l'immigration chinoise qui aurait contribué pour moitié à l'accroissement de la population au XIX<sup>e</sup> siècle. En 1949, la loi sur l'immigration ferme la frontière et, à partir des années 1960, limite l'entrée annuelle à environ 2000 Chinois. La forte hausse de la population après la seconde guerre mondiale (au moins 3% par an jusqu'aux années 1970) est essentiellement due à l'accroissement naturel, soutenu par une diminution de la mortalité grâce à l'éradication de la malaria et encouragé par une politique nataliste à vocation nationaliste. Justifiée pendant la guerre par les visées expansionnistes de Phibun Songkhram (1938-1944), la politique nataliste se maintient ensuite au nom du péril communiste. Une politique de contrôle des naissances est promulguée en 1970, entraînant un déclin rapide de la natalité puis un vieillissement de la population (**planche 14, Caractéristiques démographiques**). La croissance démographique s'abaisse à 2,7% par an entre 1970 et 1980 avant de tomber à un peu moins de 2% entre 1980 et 1990 et 1,06% entre 1999 et 2000. La courbe ascendante de la population d'âge actif s'infléchit à la fin de la décennie 1990, remettant en cause le modèle de croissance fortement utilisateur de main-d'œuvre, en particulier dans le secteur industriel dont la compétitivité est déjà érodée par rapport aux pays

voisins. Les plus de 60 ans devraient représenter près de 10% de la population en 2010 et nécessiter une réflexion quant à leur prise en charge, l'espérance de vie atteignant 70 ans chez les hommes et 75 ans chez les femmes.

La Thaïlande a l'un des taux d'urbanisation les moins élevés de l'Asie orientale, 19% selon le recensement de 1990 et 31% selon celui de 2000 (**planche 15, Population rurale et urbaine**). La population urbaine est en fait sous-estimée par une définition purement administrative des communes urbaines. Sont comptabilisées comme urbaines les populations résidant dans les municipalités (*thetsaban*), dont les limites sont souvent trop étroites au regard de l'extension physique de la ville. Depuis le Décret royal de 1953, tous les chefs-lieux de provinces et quelques autres villes sont promus municipalités par décision gouvernementale (**planche 16, Les municipalités**). Jusqu'à récemment, le gouvernement, hautement centralisé, répugnait aux dévolutions de pouvoir inhérent au statut de municipalités: de 117 en 1947, leur nombre passe à 139 en 1996. L'inclusion dans les recensements de 1980 et 1990 des districts sanitaires urbains (*sukhaphiban*), entités de desserte sanitaire de plus de 5000 habitants, cherchait à fournir un tableau plus précis de l'urbanisation mais l'insuffisance de leur nombre rendait mal compte du rythme de l'urbanisation. C'est seulement en 1999, grâce à la loi de conversion du district sanitaire en municipalité, promulguée dans le cadre de la mise en œuvre du processus de décentralisation, que le nombre de municipalités a augmenté significativement: 1 131, par la reclassification de 981 districts sanitaires. L'objectif de cette réforme est administratif et politique (chapitre 3) et, même si elle permet une meilleure appréhension de l'urbanisation, la définition des zones urbaines ne s'appuie pas encore sur des critères fonctionnels et socio-économiques.

Les migrations entre zones rurales, encore dominantes à la fin des années 1980, ont décliné en raison de l'essoufflement du défrichement agricole à partir des

années 1960 (41 % des migrations en 1990 pour 63 % en 1970) (**planche 17, Migrations interrégionales**). Elles apparaissent aujourd'hui comme des déplacements de proximité alors que les mouvements vers les villes sont à plus longue distance. Les migrants se déplacent entre les régions et se dirigent massivement vers les provinces centrales en cours d'urbanisation. Les déplacements vers les villes sont passés de 10,5 % du total des migrants en 1970 à 18,4 % en 1990, suscitant une augmentation des mouvements de retour (12,6 % en 1990 pour 5,4 % en 1970). Le recensement de la population n'est cependant pas un outil exhaustif pour l'étude des migrations. Seules les cinq années précédentes sont comptabilisées avec une définition « *de jure* », qui ne prend pas en compte le lieu de résidence « *de fait* ». Il occulte aussi l'essentiel des migrations temporaires qui font partie des stratégies des familles rurales et qui ont fortement augmenté depuis les années 1970. Il documente essentiellement les migrations permanentes ou semi-permanentes qui concernent seulement 8 % de la population de plus de 5 ans entre 1985 et 1990 et qui font apparaître un profil sélectif de migrants, jeunes, célibataires, au niveau d'étude plus élevé que la moyenne. La complexité des

mouvements migratoires est telle qu'ils modifient sans doute moins la répartition de la population que leur intensité pourrait le laisser supposer (**planche 18, Poids des migrations dans les provinces**). Autrefois prédominantes par l'importance de l'emploi agricole, les migrations saisonnières tendent à s'estomper au profit de séjours de plus longue durée. Les migrations vers les fronts pionniers agricoles et vers les régions d'agriculture intensive, l'absorption par le secteur agricole du surcroît de population active ont freiné jusqu'aux années 1980 le rythme de l'urbanisation. En 1990, 66,3 % de la population active travaille encore dans l'agriculture selon le recensement qui, s'il surstime cette proportion en se limitant à l'emploi principal, indique cependant la force de rétention de la population active par le secteur agricole.

Le profil démographique des provinces reflète bien la dynamique de l'espace thaïlandais (**planche 19, Déploiement et traits démographiques de la population**). L'extension de la mise en valeur agricole, puis l'urbanisation, ont produit une organisation auréolaire de l'espace autour de Bangkok et une individualisation de grands espaces périphériques au Nord, Nord-Est et à l'extrême Sud.

## 10. Les principaux groupes ethnolinguistiques

Comparée à ses voisins, la Thaïlande constitue un État relativement homogène sur le plan ethnoculturel. Plus de 95 % de la population se déclare bouddhiste et plus de 90 % a pour langue maternelle une langue thaïe. La scolarisation primaire en thaï central ou siamois est générale, excepté quelques populations montagnardes proches des frontières du Myanmar et du Laos. Il existe des particularismes régionaux (Taï Yuan du Nord, Lao ou Khmer du Nord-Est), mais les seules populations qui résistent à l'assimilation à la nation thaïe sont les musulmans d'ethnie malaise des cinq provinces méridionales proches de la Malaisie, et quelques groupes de montagnards du Nord installés depuis moins de 50 ans sur le territoire thaïlandais et pratiquant la culture du pavot à opium.

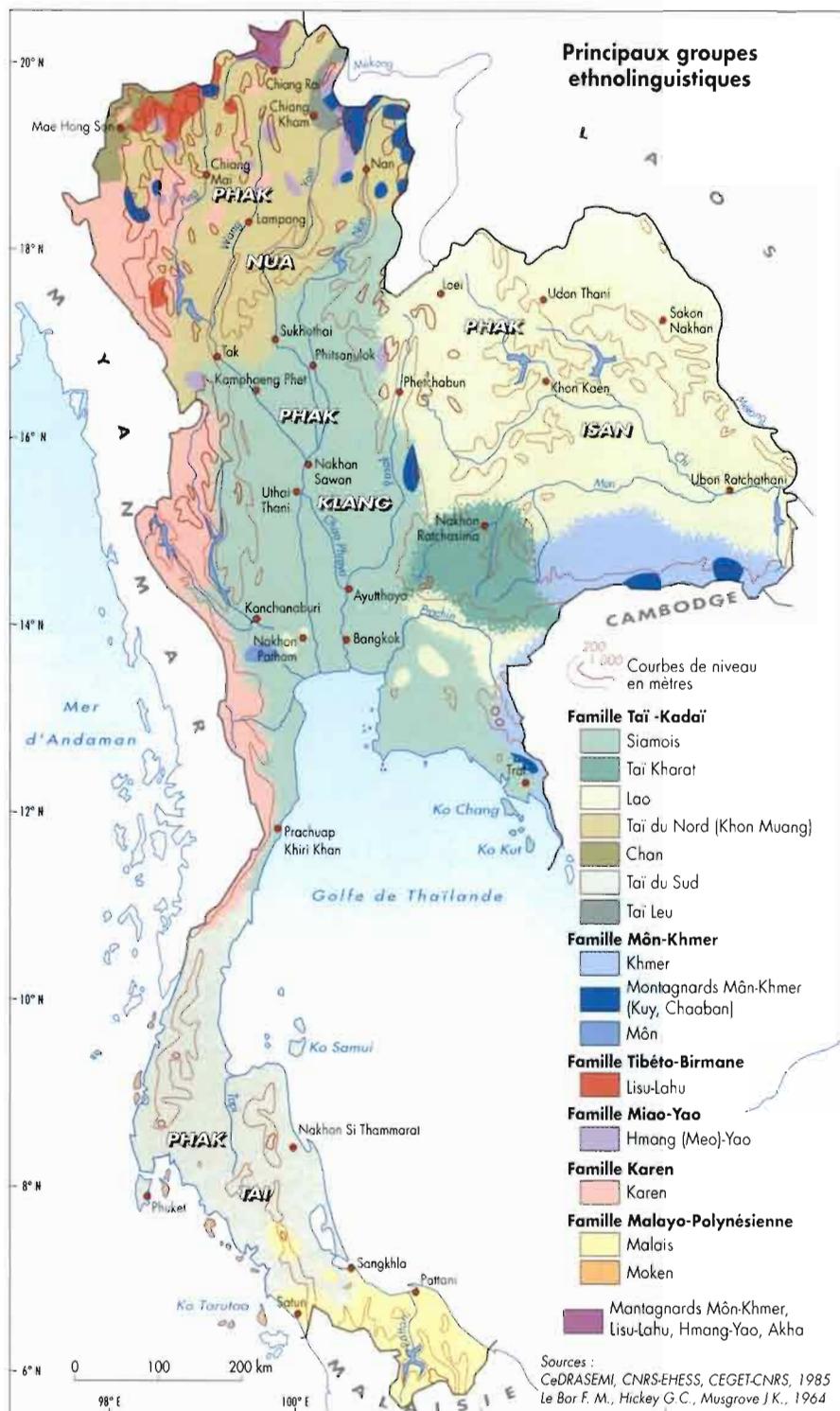
Toutes les différences culturelles sont perçues par la bureaucratie comme des menaces pour l'intégrité de la nation. L'idée d'autonomie, même uniquement culturelle, est étrangère à cet État centralisateur dont une majorité écrasante de la population est bouddhiste et parle thaï. Des différences ethnolinguistiques apparaissent, au sein même du groupe taï très largement majoritaire, mais elles sont beaucoup plus faibles que dans les pays voisins comme le Myanmar ou le Laos. L'unité prévaut largement sur la diversité, en grande partie à cause de la puissance de l'État, vecteur de la modernité. Les limites entre les unités cartographiées sont très relatives et imprécises comme le montre leur tracé. Les couleurs n'indiquent qu'une dominance relative du groupe ethnolinguistique représenté.

Le Nord et l'Ouest montagneux sont la frange méridionale de ce vaste espace polyethnique, morcelé, des « hautes terres de l'éventail nord-indochinois » qui s'étend de l'Assam au Guanxi, et englobe une partie du Viêt-nam, du Laos et du Myanmar. Les mêmes ethnies se trouvent de part et d'autre de frontières au tracé arbitraire et récent. Elles sont mobiles et d'une culture très différente de celle des Taï, en particulier les Tibéto-Birmans, les Hmong et les Yao traditionnellement animistes. L'instabilité des régions voisines, Laos et surtout Myanmar, entretient la mobilité de ces groupes et une

relative insécurité renforcée par l'existence du Triangle d'Or de la drogue. Les Taï du Nord (*Khon Muang*), du fait de la pression démographique réduisant l'accès à la terre dans les bassins et vallées, ont tendance à remonter sur les versants. La distinction des trois étages, les *Khon Muang* des basses terres, les Karen et Môn-Khmer des vallées et des versants jusqu'à 1 200 m d'altitude, les Tibéto-Birmans ou Hmong-Yao, cultivateurs d'opium des hauteurs, a tendance à s'estomper avec la meilleure accessibilité et l'intensification de l'agriculture montagnarde provoquant des migrations entre les espaces altitudinaux.

Le Nord-Est ou *Phak Isan*, dans le bassin-versant du Mékong, est peuplé en majorité de Lao ayant immigré du Laos aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles. Sur la bordure méridionale, des Khmers et des Taï Khorat (issus de Siamois) se sont installés dans la région de Nakhon Ratchasima dès le XIV<sup>e</sup> siècle. De la prise de conscience par les *Lao Isan* de leur singularité à la suite de leur scolarisation en langue siamoise (après 1921) et de leurs migrations vers la capitale, est né un régionalisme, d'autant plus qu'après la seconde guerre mondiale le sous-développement relatif de cette région par rapport au reste du territoire national s'est manifesté clairement.

Dans le Sud, la religion islamique et l'obstacle linguistique (jawi, variante locale du malais mieux parlé et écrit que le thaï) ont retardé l'intégration des quatre provinces à majorité musulmane (Pattani, Narathiwat, Yala, Satun). Des mouvements autonomistes, puis séparatistes ont périodiquement mené des actions de guérilla depuis 1948 (planche 12). La différenciation nord-sud de la péninsule se traduit par une forte dominance des Thaïlandais bouddhistes au nord alors que les provinces proches de la frontière malaise, issue du traité anglo-siamois de 1909, sont peuplées à 80 % de Thaïlandais musulmans d'ethnie malaise. Les Moken, pêcheurs de perles et de coquillages, se déplacent entre les îles de la Malaisie et celles du Myanmar mais ils ont établi deux villages dans l'île de Phuket. Leurs dialectes de la famille malaise ont de nombreux mots birmans et môn-khmers, et ils sont animistes.



## 11. Les religions

Le bouddhisme est la religion déclarée de 95 % des Thaïlandais et ses adeptes sont nettement majoritaires dans presque toutes les provinces. Les Mōns leur transmièrent aux XII<sup>e</sup> et XIII<sup>e</sup> siècles le bouddhisme Theravāda, seule école encore existante du bouddhisme dit du « Petit Véhicule » (Hānayāna). Sa langue sacrée est le pāli dans lequel est rédigé son canon, le Tripitaka. Les monastères (*wat*) abritent la communauté des moines (*sangha*); le moine (*bhikku*) est la figure centrale du bouddhisme.

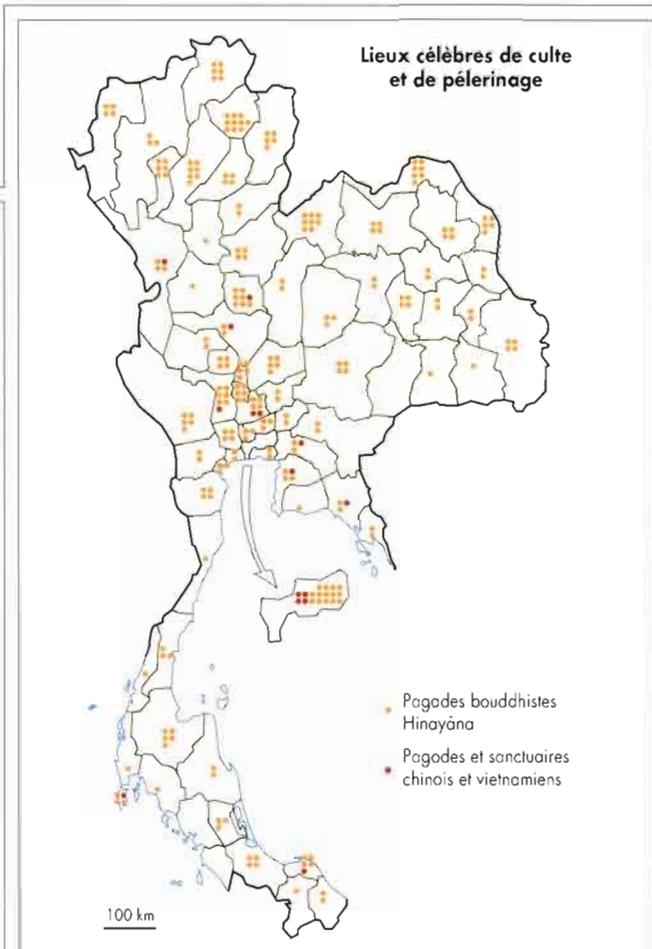
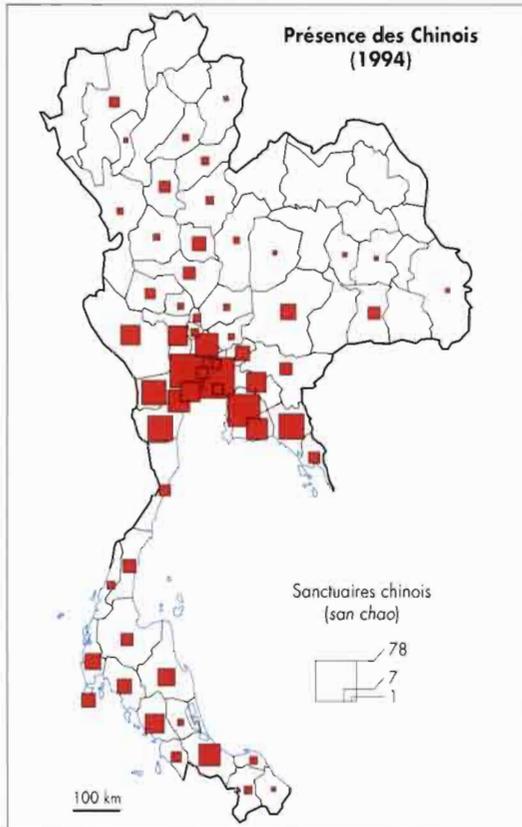
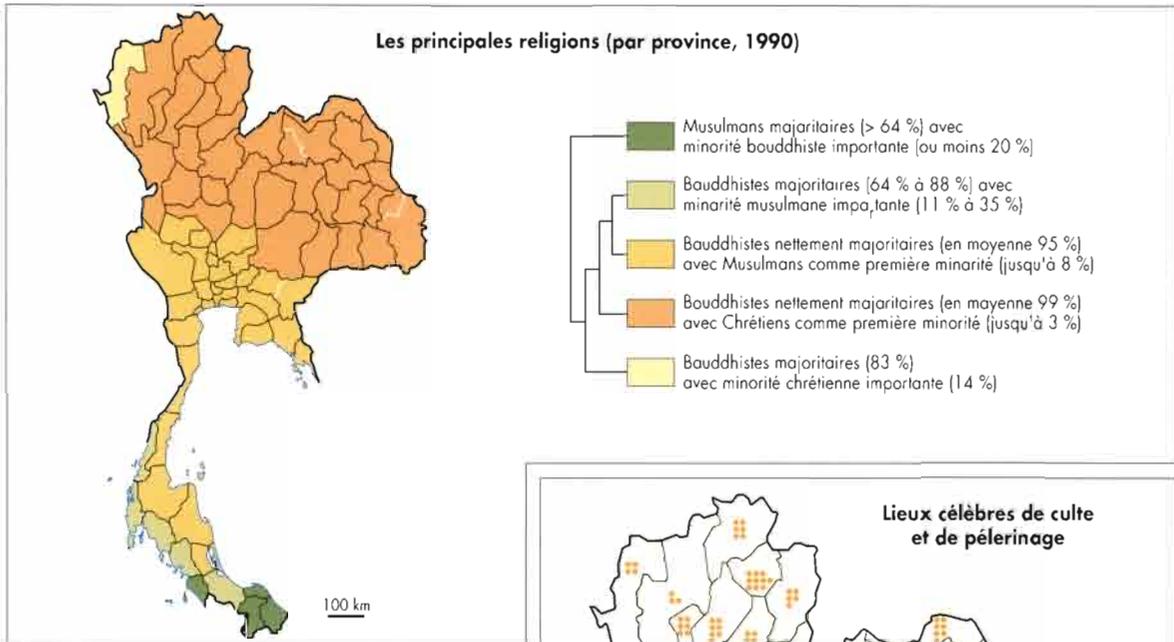
Les Thaïlandais se déplacent beaucoup pour visiter les pagodes célèbres et faire des pèlerinages : les lieux sacrés du centre sont bien desservis depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. L'islam sunnite est la deuxième religion, même si la proportion des musulmans dans le pays fait l'objet de controverses entre l'administration et les institutions musulmanes (4 % à 10 %). Constituant la première minorité (près de 2 240 000 personnes en 1990), d'un poids très variable dans plus de la moitié du pays, les musulmans sont majoritaires dans les provinces méridionales de Pattani, Narathiwat, Yala et Satun, et nombreux dans certaines provinces du Centre (planche 12). Les chrétiens représentent en 1990 à peine 0,5 % de la population soit près de 290 000 personnes, essentiellement catholiques. Première minorité dans le Nord-Est et le Nord, ils comptent pour 14 % de la population de Mae Hong Son.

Les croyances des Chinois sont très diffuses et le surnaturel est présent partout : quand un lieu de culte est nécessaire pour protéger un quartier ou un marché, un petit sanctuaire suffit. La répartition des *san chao* montre que les Chinois sont peu nombreux dans les régions les plus peuplées du Nord et surtout du Nord-Est, même si des communautés se rencontrent dans toutes les villes provinciales et dans beaucoup de districts ruraux. Ils sont présents dans presque tous les quartiers de Bangkok, où se concentre la moitié des Chinois du pays. De tous les États d'Asie du Sud-Est, c'est en Thaïlande que les Chinois sont les plus influents. Leur puissance est moins liée à leur nombre qu'à leur dynamisme, à leurs modes de solidarité, s'exerçant dans des associations, et,

aujourd'hui, à leur richesse. Estimés à 14 % de la population, ils contrôlèrent plus de 80 % du marché des capitaux, soit autant que les Chinois à Singapour, où ils représentent près de 78 % de la population.

Les Chinois proviennent surtout des provinces côtières de Guangdong, Fujian, Guangxi et insulaire de Hainan, les Teochiu étant majoritaires pour des raisons historiques devant les Hakka, les Hainanais, les Hokkien et les Cantonais. Venus en grand nombre dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle pour travailler dans les mines d'étain et les plantations d'hévéas du Sud, les rizeries et sur les chantiers ferroviaires, les Chinois avaient progressivement assuré l'essentiel du commerce. Puis, ils ont diversifié leurs activités (banque, industrie manufacturière, administration, professions libérales). Dès 1987, ils furent les premiers à profiter de la décennie glorieuse de l'économie qui est leur œuvre, et donc le produit d'une certaine culture chinoise.

Les sentiments anti-Chinois ne furent jamais très répandus en Thaïlande même si certaines professions leur furent longtemps fermées. Des gouvernements nationalistes ou conservateurs (1938-1944, 1948-1957, 1976-1977) prirent des mesures d'assimilation forcée (thaïsation des noms, fermeture d'écoles chinoises, limitation du temps d'enseignement du chinois). Le rétablissement en 1975 des relations diplomatiques avec la Chine, puis le lâchage par cette dernière du Parti communiste thaïlandais, menant une guérilla rurale, la vigueur des relations économiques à partir de 1987 réduisirent à néant le « problème chinois ». Dès 1988, les écoles chinoises se multiplièrent et une université fut ouverte à Bangkok. Les hommes d'affaires chinois se sont rapprochés du politique en finançant des partis et en se présentant à la députation. Sur les 22 premiers ministres depuis 1932, 14 au moins étaient d'origine chinoise. En raison d'un mouvement subtil de sinisation depuis les années 1970, l'assimilation réussie des Chinois, par l'école et les mariages mixtes, est un modèle rejeté par certains analystes. L'élaboration d'une nouvelle identité sino-thaïe devrait être d'autant plus facile que les Chinois ont déjà largement influencé la culture thaïe.



Sources : Ministry of Interior, 1994 - NSO, 1990  
 Prophot Trinarong, 1959 - IAI, [circa 1990]

© IRD/MGM-Libergéo, 2005

## 12. Islam et christianisme

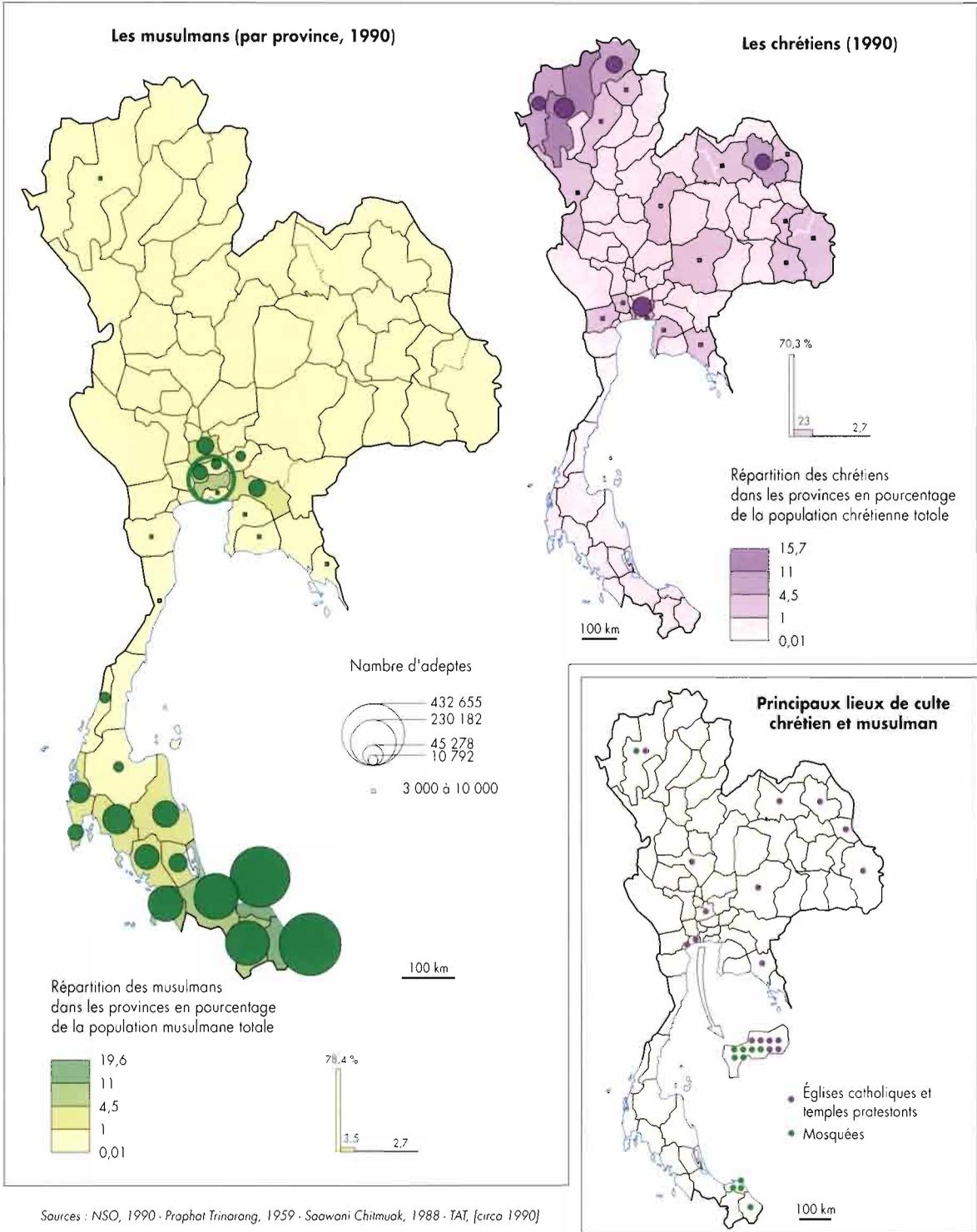
La répartition des musulmans montre que l'islam ne se limite pas à quelques provinces limitrophes de la Malaisie. Si leur poids apparaît clairement au sein des provinces peu peuplées de Pattani, Narathiwat, Yala et Satun, leur présence est indéniable dans d'autres provinces méridionales : Songkhla compte plus de musulmans que Yala et Satun mais un peu moins que Bangkok. Ces cinq provinces du Sud (plus de 60 % des musulmans) constituent le cœur de populations autochtones ou implantées de très longue date et converties au cours de l'histoire par province entière.

Ce sont des Malais musulmans, de langue jawi dont le mouvement séparatiste a été nourri par les politiques ultra-nationalistes des années 1930 aux années 1950 et soutenu par l'État voisin de Kelantan en Malaisie et quelques pays arabes depuis les années 1970. Malgré une insécurité endémique (enlèvements, incendies d'écoles et autres bâtiments publics), rappelant que certains musulmans n'étaient pas satisfaits de la thaïsation, la politique plus conciliante des années 1980 et 1990 avait permis de placer le débat sur le terrain électoral : le Sud a bénéficié de la présence au pouvoir de deux premiers ministres non musulmans, issus de la région, le général Prem Tinsulanonda (1980-1988) et Chuan Leekpai (1992-1994, 1998-2001). Multiplication des incidents dans les provinces les plus méridionales, déploiement des forces armées, instauration régulière du couvre-feu, l'année 2004 marque un tournant. L'escalade de la violence s'y traduit par la mort de plusieurs centaines de personnes.

Dans des provinces à très forte majorité bouddhiste, les musulmans sont issus de populations migrantes, réfugiées ou déportées. Dans les districts de Minburi et de Nong Chok, dans le Nord-Est de Bangkok, nombreux sont les descendants des prisonniers de guerre déportés de Pattani au XIX<sup>e</sup> siècle. Dans les provinces centrales de Chachoengsao et d'Ayutthaya, les villages de musulmans d'origine malaise sont relativement nombreux. Des musulmans originaires du sous-continent indien se sont installés dans les villes des provinces frontalières du Myanmar et à Bangkok autour de la mosquée Harun. Les

Chams, originaires surtout du Cambodge, ne sont que quelques milliers, dans la province de Trat et surtout à Ban Khrua, au centre de la capitale. Dans les provinces septentrionales de Chiang Mai et Chiang Rai, une minorité de Chinois du Yunnan ou Chinois *ho* est de religion musulmane. D'autres musulmans sont originaires de Java et de Sumatra, d'Arabie ou de Perse. Le grand brassage des origines, joint à la conversion des conjoints bouddhistes, est tel que *mutsalim* (musulman) tend à être présenté comme la seule catégorie identitaire, l'origine ethnique étant passée sous silence.

Arrivé au Siam en 1555 avec des dominicains portugais suivis au début du XIX<sup>e</sup> siècle par les protestants de l'American Presbyterian Society, le christianisme n'a jamais réussi à s'implanter en milieu bouddhiste theravāda. Les missionnaires ont plutôt cherché à convertir les minorités montagnardes du Nord (Karen) ainsi que les Chinois du Centre et du Sud du pays. Dans le Sud-Est, surtout à Chanthaburi, le catholicisme est pratiqué par des communautés vietnamiennes et chinoises immigrées au XVIII<sup>e</sup> siècle. De nombreux villageois du Nord-Est d'origine vietnamienne sont catholiques, et Sakon Nakhon compte autant de catholiques que Bangkok. Les catholiques sont relativement nombreux parmi les enseignants, les médecins, les intellectuels, les hommes politiques d'origine chinoise et vietnamienne. Les missionnaires ont joué un rôle essentiel dans l'introduction au Siam de la médecine et de l'éducation modernes : le Bangkok Nursing Home des protestants et l'hôpital Saint Louis des catholiques sont les institutions les plus connues dans ce domaine. C'est dans le secteur de l'éducation que leur influence reste la plus forte : une grande partie de l'élite est passée par une de leurs écoles (Mater Dei, Saint John) ou de leurs universités (Assumption Commercial College) et dont l'accès est devenu trop difficile pour les chrétiens peu fortunés. Si le christianisme essaie encore de convertir les montagnards réputés animistes, il tente surtout de s'adapter à l'urbanisation inévitable d'une partie de ses fidèles tout en préservant son influence notamment dans le domaine de l'éducation.



### 13. Répartition et croissance de la population

La Thaïlande compte 60 606 947 habitants en 2000. À l'inverse de ses voisins, la population est répartie de façon équilibrée sur le territoire, grâce à la forte mise en valeur agricole du pays. Cependant, une concentration de population apparaît autour de la capitale, dans le Nord-Est et dans les provinces où sont les grandes capitales régionales (Nakhon Ratchasima, Chiang Mai, conurbation de Songkhla-Hat Yai).

Les densités véritablement urbaines, supérieures à 1 000 habitants au km<sup>2</sup>, concernent Bangkok et, légèrement inférieures, les provinces contiguës de Samut Sakhon, Samut Prakan, Nonthaburi qui font partie de la Région Métropolitaine de Bangkok (BMR). Une forme moins dense d'urbanisation borde les axes de communication jusqu'à la province de Sing Buri au nord. Ailleurs, seule la province de Phuket affiche des densités aussi élevées en raison d'importants flux migratoires provoqués par le développement touristique. Au-delà de Sing Buri, les densités de la Plaine centrale, qui demeure la première région agricole du pays, s'abaissent en deçà de 200 habitants au km<sup>2</sup> tout en restant supérieures à la moyenne nationale de 110 habitants au km<sup>2</sup>.

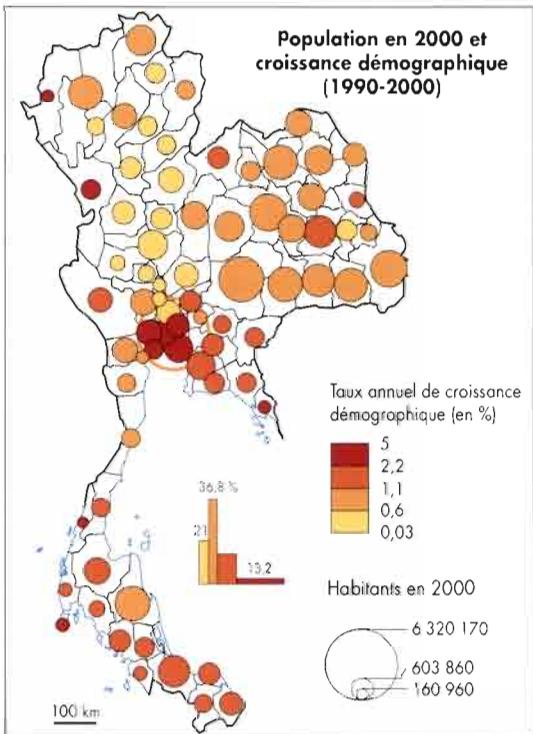
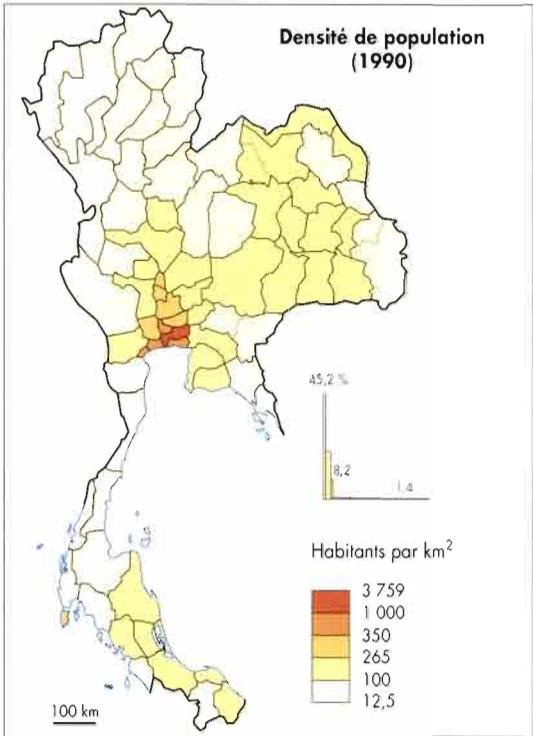
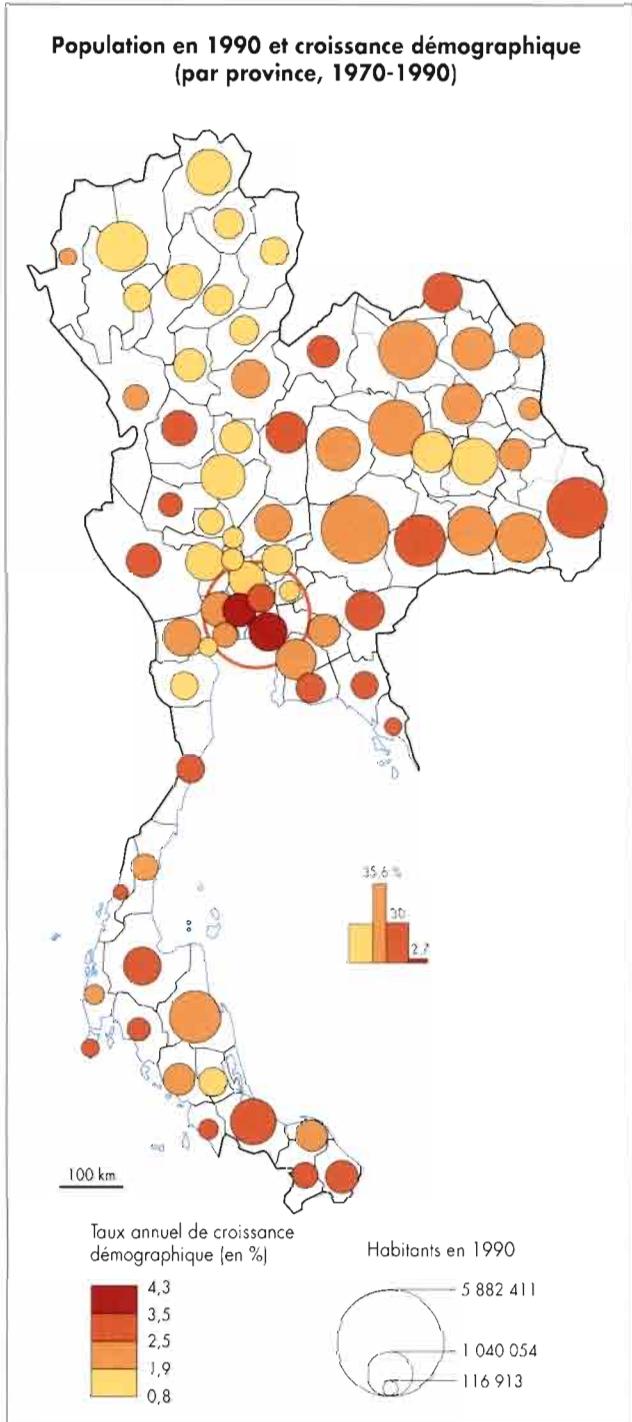
Des densités de 100 à 200 habitants au km<sup>2</sup> s'observent dans des provinces du Nord-Est et du Sud (planche 63). Les densités relativement élevées du Nord-Est, encore largement agricole malgré un milieu contraignant, sont une caractéristique de l'espace thaïlandais. Au Sud, elles sont dans les provinces les plus anciennement peuplées de la côte orientale. Le Nord et l'Ouest du pays ont de faibles densités. Dans le Nord, les reliefs de l'éventail nord-indochinois et de la cordillère centrale isolent des bassins d'effondrement très peuplés mais séparés par des hautes terres moins occupées. À l'ouest, de petites vallées concentrent l'essentiel de la population, laissant sous-peuplés de vastes espaces autrefois forestiers.

La dynamique de peuplement est liée à deux facteurs prépondérants : l'avancée de la frontière agricole et l'attraction du pôle de Bangkok. Comme ses voisins, la Thaïlande a longtemps été sous-peuplée, la population se

regroupant autour de centres de pouvoir installés dans des plaines, des vallées et le long des voies d'eau. La mise en valeur du territoire y a été soutenue au XIX<sup>e</sup> siècle par des politiques d'expansion agricole et le creusement de canaux d'irrigation et de drainage. L'avancée de la frontière agricole s'est poursuivie jusque dans les années 1980 en direction des espaces périphériques (planche 31). Elle explique la forte croissance de la population du pourtour de la Plaine centrale (Kanchanaburi, Uthai Thani, Kamphaeng Phet), du Sud-Est (Chanthaburi, Trat), du Nord-Est (Nong Khai, Loei) et de quelques provinces du Sud. Là, le déplacement de populations venues de la côte orientale pour ouvrir des plantations d'hévéas rend compte de la forte croissance démographique, dans les années 1990, de l'intérieur et de l'Ouest de la péninsule.

La force d'attraction de Bangkok explique l'augmentation de sa population (planche 18) et celle des provinces limitrophes et des provinces les plus proches à l'est et à l'ouest au cours des années 1990. Cette dynamique a d'ailleurs été reconnue par les planificateurs qui désignent par « région métropolitaine étendue » la région, plus vaste que la BMR, qui comprend les provinces avoisnantes telles que Chon Buri, Ayutthaya, Ratchaburi. Le développement de l'Eastern Seaboard, visant à décongestionner le port et la ville de Bangkok, a déjà attiré une population nombreuse à Chachoengsao, Chon Buri et à Rayong.

Dans les provinces du Nord et du reste de la Plaine centrale, l'accroissement de la population apparaît en revanche lent. Le déclin de la fécondité, observé en Thaïlande depuis le milieu des années 1970, y a été particulièrement rapide. Il s'ajoute aux forts taux d'émigration. La part de ces provinces dans la population totale a effectivement diminué depuis 1970. Dans le Nord-Est, la fécondité demeure élevée, compensant une forte émigration régionale et permet à cette région de maintenir sa suprématie numérique dans la population totale. La fécondité reste aussi élevée dans le Sud, particulièrement dans les provinces musulmanes de l'extrême Sud, et la redistribution de la population s'y fait essentiellement au sein même de la région.



Sources NSO, 1970, 1990, 2000

© IRD/MGM-Libergéo, 2005

## 14. Caractéristiques démographiques

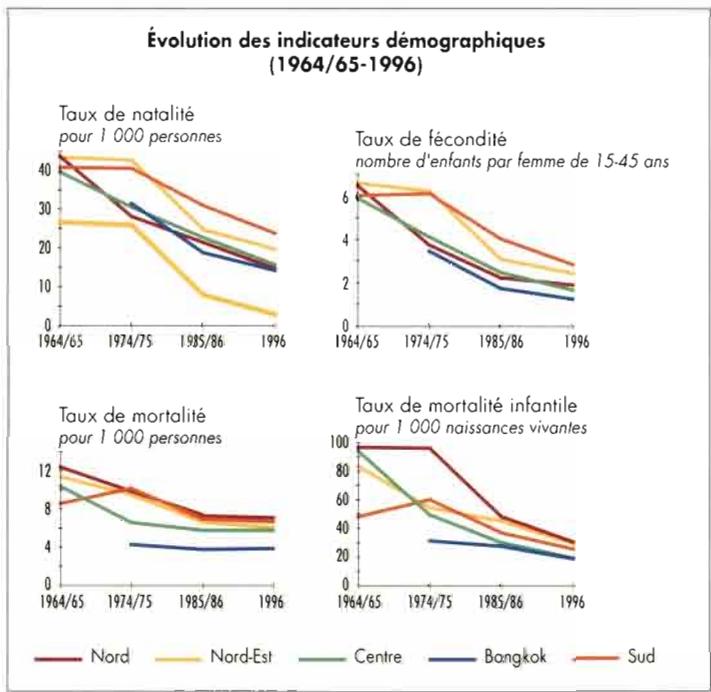
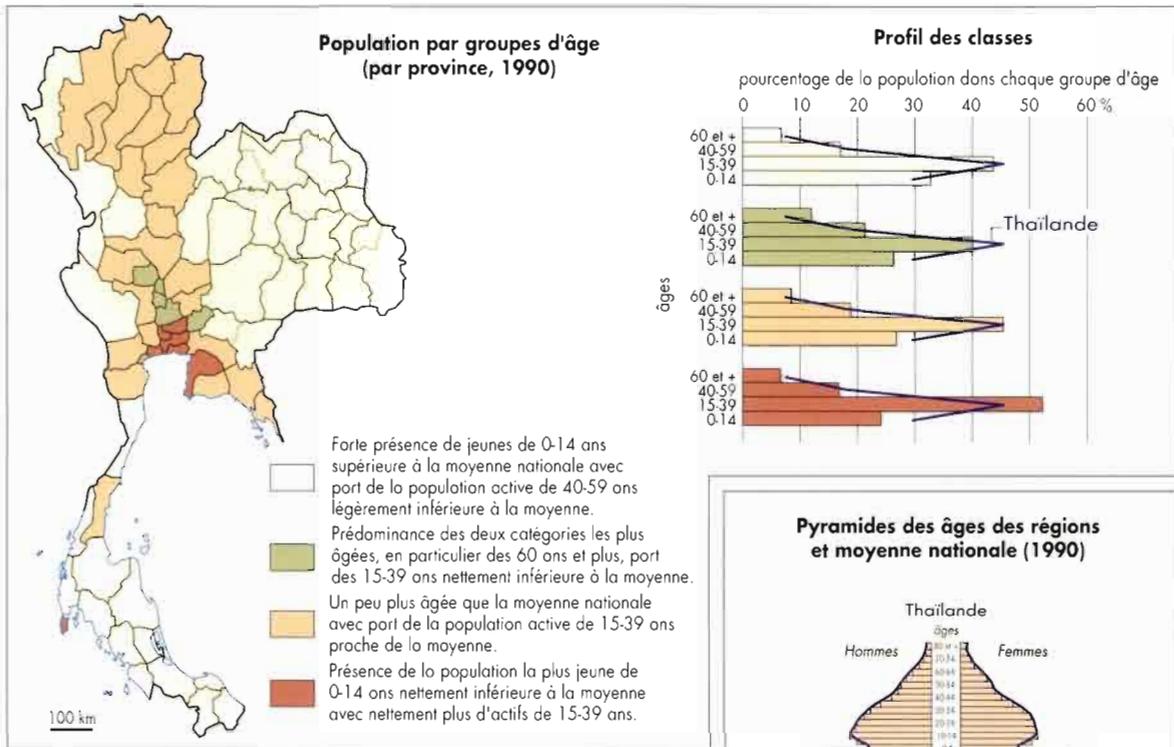
La Thaïlande a connu une véritable révolution démographique à partir des années 1970, le pays ayant enregistré le plus fort déclin de fécondité des pays en développement. La réceptivité des mentalités, le niveau d'alphabétisation, l'efficacité du réseau national d'information, le développement rapide des communications sont autant de facteurs qui expliquent une rapide adoption par les femmes des moyens contraceptifs accessibles dans les cliniques de planning familial. 15 % des femmes mariées en âge de procréer utilisaient des contraceptifs en 1970, 68,4 % lors du recensement de 1990. Le déclin de la fécondité a été si rapide que la Thaïlande est entrée dans la décennie 1990 avec une fécondité inférieure au seuil universel de remplacement (2,1 enfants par femme). Un décalage chronologique existe entre régions et entre zones rurales et urbaines comme le montrent les enquêtes régulières du Bureau national de la statistique (NSO) : en 1996, le taux de fécondité était de 1,3 enfant par femme dans les municipalités (poids de Bangkok dont les immigrants ont une fécondité faible) contre 2,3 enfants en zone rurale. Cependant, le déclin se constate partout, plus rapide depuis le début de la décennie 1990 dans le monde rural qui tend à rattraper l'urbain. Les taux de mortalité, encore plus forts en zone rurale (6,5 ‰) qu'en zone urbaine (4,1 ‰), se rapprochent aussi.

Le déclin des taux de fécondité et de natalité est général, plus tardif dans le Nord-Est et le Sud, y créant une forte pression démographique sur les terres cultivées et entraînant des migrations vers les fronts pionniers agricoles. La pauvreté et le faible niveau de développement du Nord-Est ne suffisent pas pour expliquer ce comportement car ils concernent aussi le Nord : la diversité des situations locales semble influencer les taux calculés à l'échelle régionale. La forte présence d'une population musulmane dans le Sud rend compte des écarts avec la moyenne thaïlandaise. La natalité élevée ne peut être attribuée à des interdits religieux au vu des excellents résultats des politiques de limitation des naissances dans les pays musulmans voisins (Malaisie, Indonésie). Ce comportement, lié aussi à un moindre

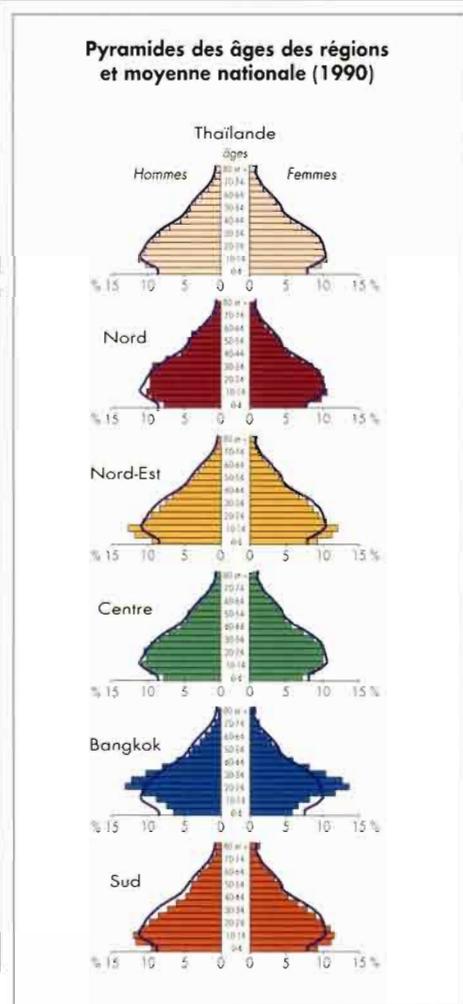
niveau de développement, est plutôt l'expression d'une différence par rapport aux autres Thaïlandais.

L'évolution des comportements vis-à-vis du mariage (âge plus tardif, fréquence du célibat), qui pourrait faire baisser le nombre moyen d'enfants par femme, plaide pour la poursuite du déclin de la fécondité. Mais des tendances sociales lourdes, idéalisant la famille de deux enfants, devraient freiner le processus. Le vieillissement de la population, augmentant le nombre de décès, ne permet pas d'envisager un abaissement sensible du taux de mortalité (6 ‰). Bangkok, où des capitaux ont été investis précocement dans des infrastructures sanitaires modernes, a connu dès les années 1960 une chute spectaculaire des taux de mortalité et de mortalité infantile. Le niveau de la mortalité infantile (moins de 1 an), touchant les garçons plus que les filles, s'élève encore en 1995-1996 à 26,1 ‰ et à 31,4 ‰ si l'on considère la mortalité des moins de 5 ans, et demeure partout préoccupant, même en ville (15,2 ‰), et particulièrement dans les régions périphériques où la pauvreté rurale reste endémique. Les minorités montagnardes du Nord et de l'Ouest ont, pour autant que l'on puisse le savoir compte tenu des difficultés d'enregistrement des nouveau-nés, des taux de fécondité et de mortalité infantile très supérieurs à la moyenne, du fait de la pauvreté et de la difficile accessibilité aux services de santé.

Le déclin de la fécondité se traduit par un rétrécissement de la base des pyramides des âges nationales et régionales, excepté dans le Nord-Est et le Sud où la fécondité reste forte. La carte des classes d'âges comme les pyramides régionales révèlent le profil spécifique de Bangkok et des provinces limitrophes : un déficit dans les classes d'âge les plus jeunes et une surreprésentation des jeunes adultes, venus se former ou travailler. Au-delà, les populations plus âgées sont mieux représentées, à cause du départ des jeunes adultes vers la capitale et du retour de Bangkok d'émigrants en fin d'activité. Les jeunes enfants sont à l'inverse surreprésentés dans presque toutes les provinces du Nord-Est et du Sud.



Sources : NSO, 1965, 1975, 1986, 1990, 1996



© IRD/MGM-Libergéo, 2005

## 15. Population rurale et urbaine

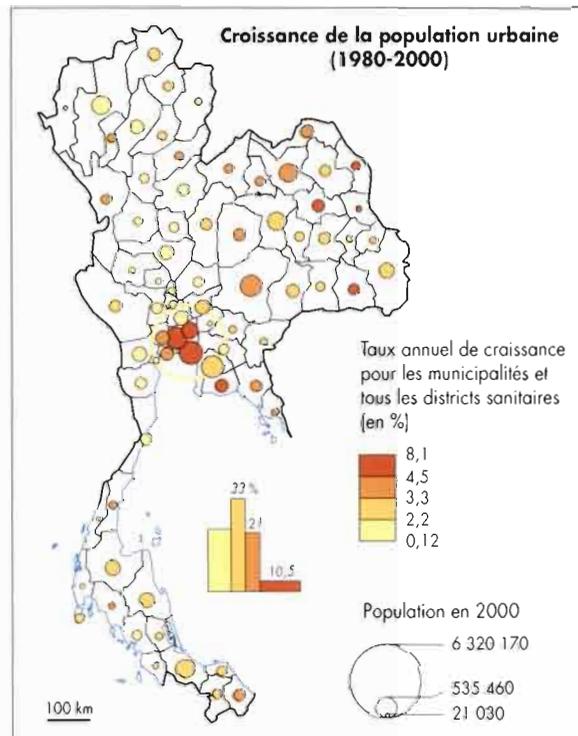
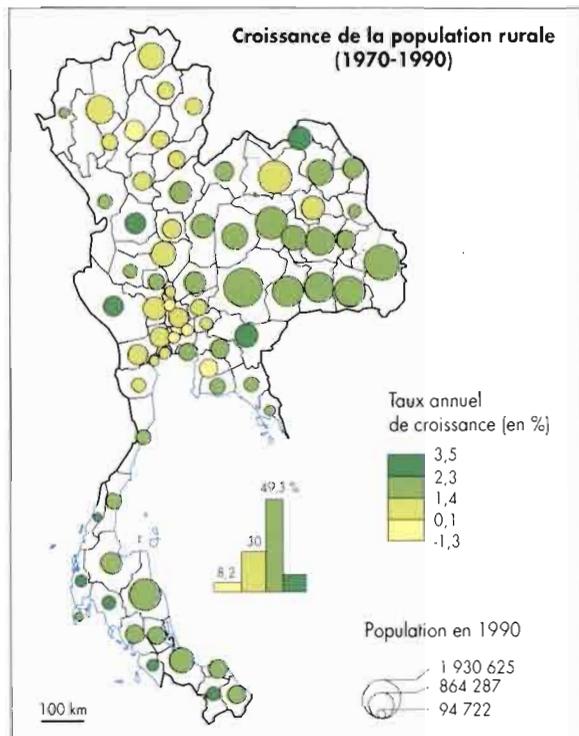
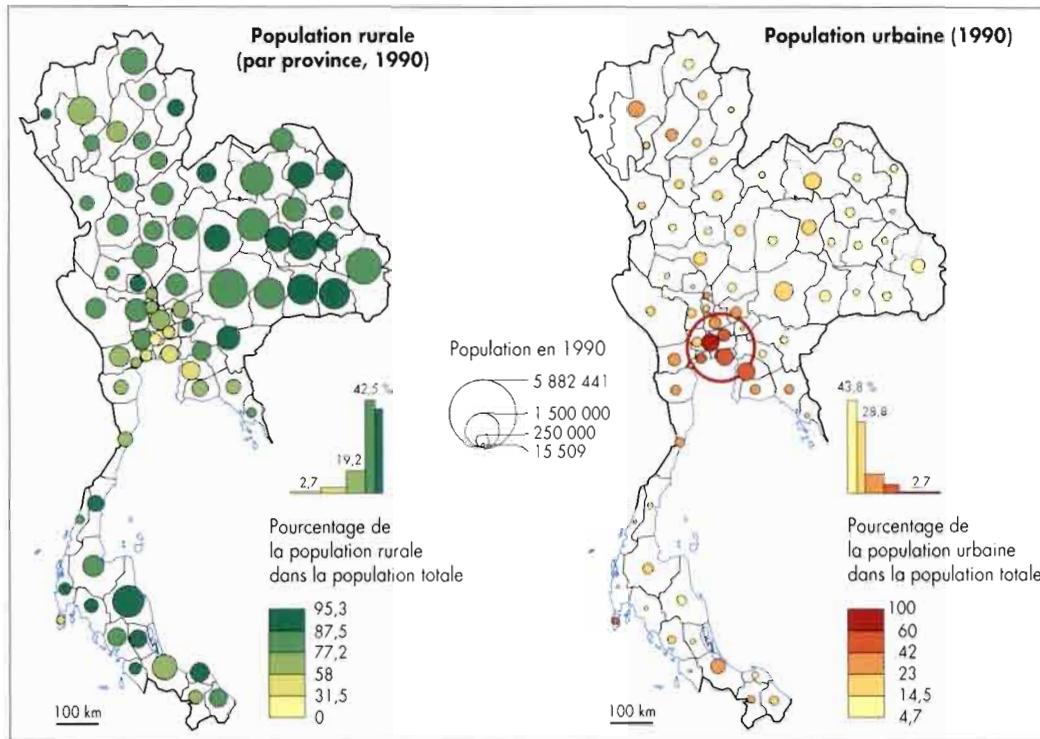
La Thaïlande est un pays où la majorité de la population réside encore dans des zones rurales. Avec une mise en valeur agricole couvrant plus de 40 % du territoire, c'est l'un des pays d'Asie du Sud-Est dont le domaine agricole est le plus étendu et où, de fait, la population est la mieux répartie sur le territoire. L'avancée de la frontière agricole au niveau national et la mise en valeur de terres au niveau local ont permis dans un premier temps d'absorber la croissance de la population rurale. Les migrations vers Bangkok ont ensuite pris le relais, alors que depuis les années 1990, les mobilités urbaines se doublent du développement des activités non-agricoles parmi les habitants des zones rurales, rendu possible par la percolation de la croissance jusqu'aux villages ; ce processus de diversification des emplois dans les zones rurales a freiné l'extension de l'urbanisation.

Les provinces du Nord-Est regroupent la population rurale la plus nombreuse et la plus dense. Les provinces de l'extrême Nord, et celles de la façade orientale de la péninsule, anciens centres de peuplement historiquement liés à la riziculture, comptent toujours une abondante population rurale. La carte de la population urbaine comparée à celle de la population rurale révèle des axes d'urbanisation en cours de structuration, davantage identifiés dans la planche 16 sur les municipalités : l'axe Bangkok-Udon Thani, plus affirmé que les axes Bangkok-Chiang Mai et Surat Thani-Songkhla, alors qu'autour de Bangkok, la structure apparaît auréolaire, les provinces les plus urbanisées se situant à proximité immédiate de la capitale. Suivant les voies de communication quittant Bangkok en étoile, le tissu urbain est dense en direction de l'ouest vers Ratchaburi, du nord vers Ayutthaya, et du sud-est où les infrastructures de l'Eastern Seaboard ont favorisé l'urbanisation en ruban le long des canaux et de la route côtière reliant Bangkok à Rayong (planche 58). Un quasi-continuum urbain s'observe ainsi de Chon Buri à Pattaya, via des municipalités nouvellement reconnues et des districts sanitaires urbains parfois très peuplés comme Ao Udon (plus de 71 000 habitants). Depuis la mise en œuvre de l'Eastern Seaboard, la population

urbaine de Chon Buri et de Rayong a doublé, passant de 378 300 en 1980 à 760 500 en 2000.

La croissance de la population urbaine entre 1980 et 2000 (2,4 %) a été le double de celle de la population rurale (1,2 %) et supérieure à celle de la population totale (1,5 %). L'appréciation de la dynamique urbaine est cependant biaisée par une définition de « l'urbain » trop administrative et variable entre les recensements. Alors que le recensement de 1970 ne considérait comme urbaine que la population des municipalités (tous les chefs-lieux provinciaux et d'autres grandes villes), les recensements de 1980 et 1990 ont introduit la population de quelques districts sanitaires et celui de 2000 la population de tous ceux ayant le statut de municipalité. À des fins comparatives, la population des districts sanitaires en 1980 a été incluse dans la carte montrant la croissance de la population urbaine entre 1980 et 2000.

Le rythme de croissance de la population rurale est rapide dans les provinces où le taux de natalité reste élevé, dans le Nord-Est et le Sud, et aussi dans les provinces originellement peu peuplées et qui ont reçu beaucoup de migrants venus défricher des terres : Nong Khai, Kamphaeng Phet, Phetchabun, Kanchanaburi et plus récemment Mae Hong Son, Tak, ou les provinces du Sud-Est le long du golfe de Thaïlande et la côte occidentale de la péninsule, toutes zones pionnières, plantées de cultures commerciales (hévée, canne à sucre, palmier à huile). Néanmoins, la population urbaine augmente plus rapidement que la population rurale dans presque toutes les provinces, surtout dans celles peu urbanisées, dans celles de l'axe d'urbanisation du Nord-Est et dans les provinces limitrophes de Bangkok, bénéficiaires de la dynamique de périurbanisation : en 2000, les 8 millions d'urbains de la Région métropolitaine de Bangkok (BMR) représentent 45 % de la population urbaine du pays. Le processus d'urbanisation est souvent reconnu *a posteriori*, par la création de nouveaux districts sanitaires urbains ou de municipalités, notamment dans les régions de peuplement récent où de nouvelles entités administratives ont été créées.



© IRD/MGM-Libergéo, 2005

## 16. Les municipalités

Le semis urbain thaïlandais se caractérise par la primauté de Bangkok et une répartition axiale structurée par les voies de communication. L'extrême primauté de la capitale puise ses racines dans la localisation de la ville et dans un mode centralisé de gestion du territoire (chapitre 7). Outre la concentration des activités et des pouvoirs de décision, elle apparaît clairement sur le plan démographique puisque Bangkok et les cinq provinces limitrophes regroupent un peu plus de 50 % de la population municipale du pays en 1996. La primauté de la province de Bangkok s'est stabilisée au profit d'une zone métropolitaine étendue, polarisant le territoire.

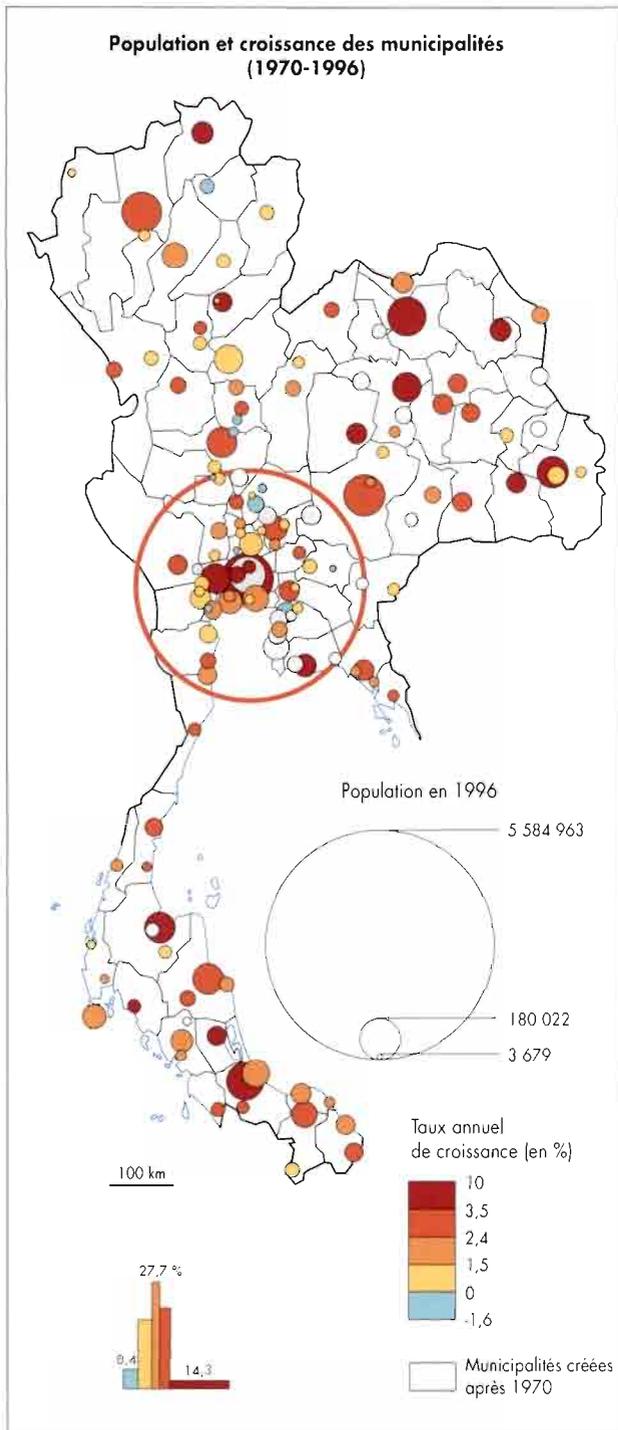
Bangkok exclue, la courbe rang-taille apparaît assez régulière avec une concentration des chefs-lieux provinciaux au sommet, sauf pour les provinces peu peuplées ou nouvellement créées. Les villes de 2<sup>e</sup> rang entre 140 000 et 290 000 habitants, Nonthaburi, Nakhon Ratchasima, Chiang Mai, Udon Thani, Hat Yai, Pak Kret (province de Nonthaburi), se détachent nettement; il n'y a pas ensuite de rupture majeure. La répartition spatiale des villes de 2<sup>e</sup> rang est conditionnée par la distance à Bangkok: la Plaine centrale n'en compte pas, en dehors des grandes villes de banlieue Nonthaburi et Pak Kret, fonctionnellement liées à la capitale où la concentration des fonctions empêche le développement d'autres centres de commandement régionaux.

Au-delà de Bangkok, le semis de villes est plus lâche. Quelques-unes étaient les capitales d'anciens royaumes périphériques (Chiang Mai, Nakhon Si Thammarat), mais la plupart ont été développées par la volonté centralisatrice de l'administration. Grâce à un dense maillage administratif, le semis de petits centres urbains est régulier. Au cours du processus de décentralisation, 981 districts sanitaires ont été transformés en municipalités en 1999: à peine urbaines, près de la moitié d'entre elles a moins de 5 000 habitants. Les axes routiers structurent fortement le système de villes: l'axe nord de Bangkok à Chiang Mai via Ayutthaya et Phitsanulok; l'axe oriental principal de Bangkok à Nong Khai via Nakhon Ratchasima, Khon Kaen et Udon Thani, et sur lequel se

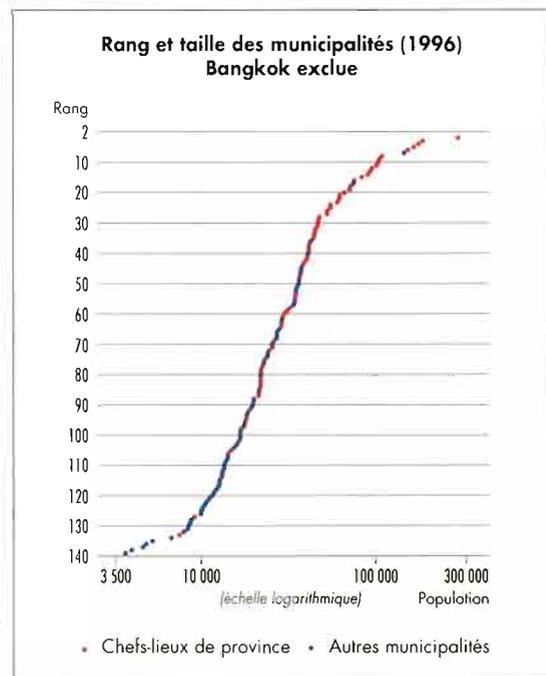
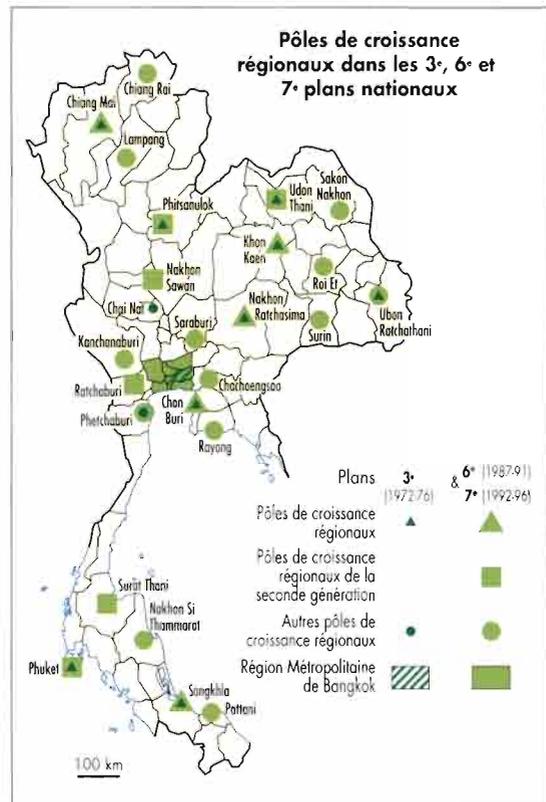
branchent des axes secondaires dont celui de Nakhon Ratchasima-Ubon Ratchathani; l'axe méridional des provinces orientales de la péninsule, de Surat Thani à Narathiwat, via Nakhon Si Thammarat, Songkhla-Hat Yai. Les principales villes de ces axes ont eu des rythmes de croissance rapides depuis les années 1970, dont ne rend pas toujours compte leur population officielle. La taille de la plupart des municipalités, surtout des capitales régionales, est sous-estimée par des limites administratives qui tardent à tenir compte leur extension spatiale.

Acteurs publics et privés participent à la croissance des municipalités (2,4 % par an de 1970 à 1996). Les chefs-lieux régionaux ont été dotés d'équipements publics correspondant à leur rang administratif. La hiérarchisation des villes par la politique des pôles de croissance, pratiquée dès les années 1970 jusqu'au 6<sup>e</sup> Plan (1987-1991), a aussi favorisé le développement des villes sélectionnées, même si les investissements n'ont pas toujours été à la hauteur des prévisions (chapitre 3). Cette politique, élargie à de nombreuses villes avant que les efforts d'aménagement ne se concentrent sur une région métropolitaine de Bangkok étendue, n'a pas freiné le processus de concentration autour de la capitale, du fait notamment de la persistance d'une hyper-centralisation politique, économique et administrative.

Les villes du Nord-Est et du Sud ont eu dès les années 1970 des taux de croissance supérieurs à la moyenne nationale grâce aux effets induits de l'avancée de la frontière agricole, de la progression de l'agriculture commerciale et de la bonne santé de l'économie nationale. Depuis la fin des années 1980, la croissance des secteurs industriel et tertiaire a pris le relais de l'agriculture pour des villes comme Nakhon Ratchasima, Hat Yai ou Udon Thani. Les villes proches des frontières du Nord et du Nord-Est bénéficient de perspectives nouvelles de par l'ouverture des pays voisins et la mise en place d'axes routiers et aériens dans le cadre de la construction de leur coopération (planches 5 et 6). Au Sud, les relations économiques avec le Nord de la Malaisie renforcent aussi la dynamique urbaine.



Sources : Ministry of Interior, 1970, 1996 - NESDB, 1971, 1987, 1992



© IRD/MGM-Libergéo, 2005

## 17. Migrations interrégionales

Les migrations interrégionales impliquent un déplacement entre des régions définies par le Bureau national de la statistique (NSO) au cours des cinq années précédant chaque recensement de la population. En 1985-1990, les flux prédominants concernent le Nord-Est, dont le solde est négatif avec toutes les régions, le Centre et Bangkok. Les échanges entre ces deux dernières régions sont très intenses en raison de l'urbanisation des provinces limitrophes de la capitale et du retour de natifs du Centre ayant émigré à Bangkok. Le Nord-Est, densément peuplé et moins développé, est leur plus gros pourvoyeur d'immigrants. Les migrations vers le Centre sont urbaines, mais aussi agricoles de par le dynamisme d'un secteur agricole très diversifié.

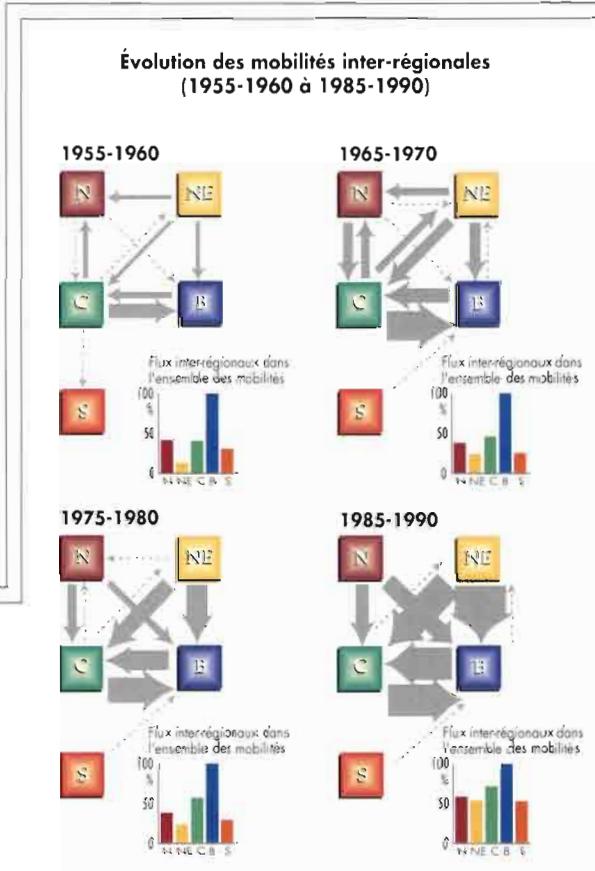
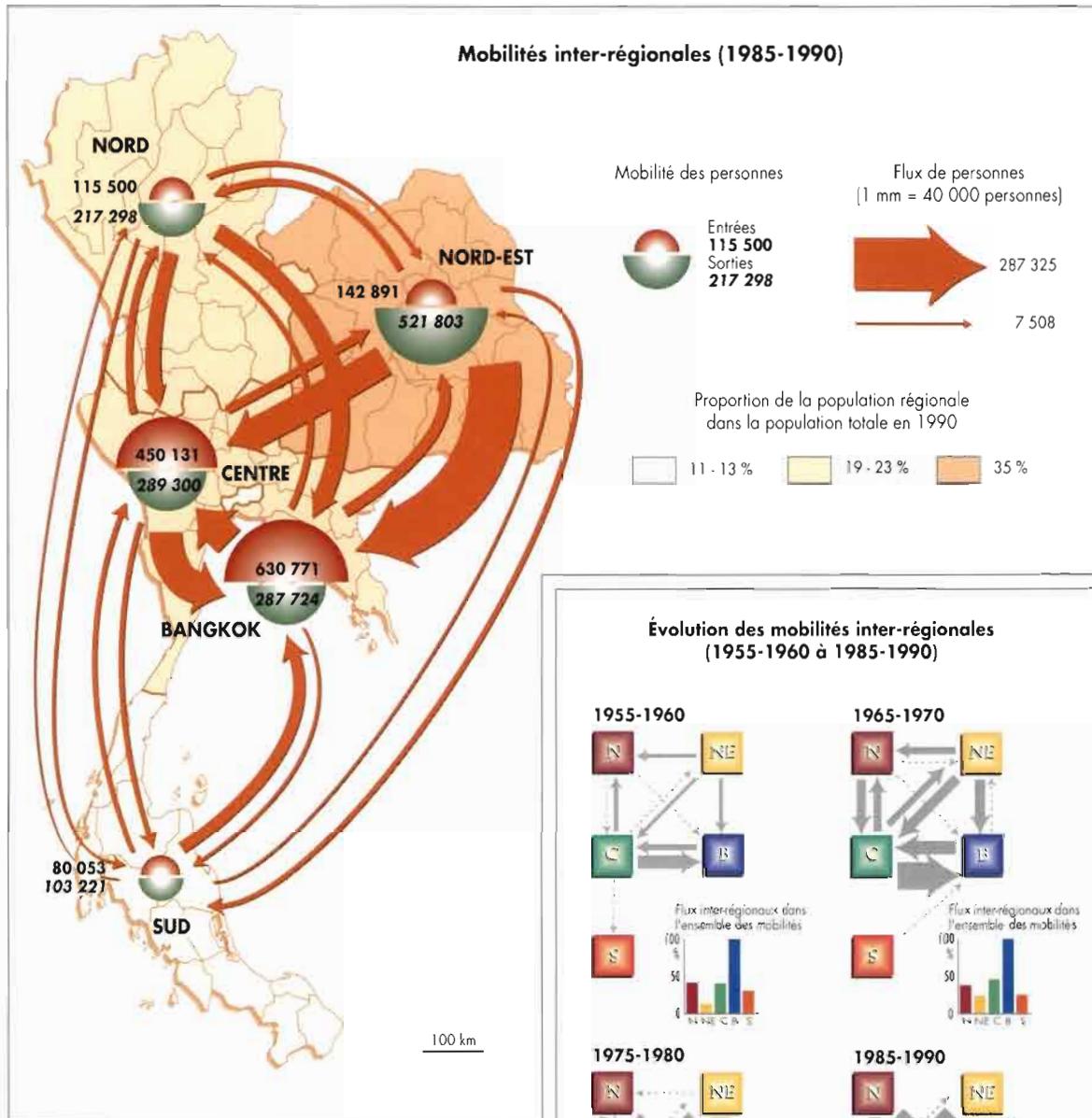
L'évolution des migrations interrégionales s'est traduite par une amplification des mouvements migratoires, malgré un palier en 1975-1980, et un changement de nature. Les migrations se produisent dès les années 1950 vers les fronts pionniers agricoles du Nord (d'autant que le Nord de la Plaine centrale est rattaché à cette entité), du Centre, du Nord-Est et elles s'accroissent avec le développement et la pression démographique sur les terres déjà cultivées. Le Centre apparaît alors comme une destination majeure, la mise en valeur des terres non rizicoles s'y faisant à un rythme accéléré, en direction des marges de la plaine jusqu'à atteindre l'Ouest et le Sud-Est où se sont développées les premières plantations de manioc et de canne à sucre. Jusqu'aux années 1980, l'essentiel des migrations se produit vers ces marges, à l'intérieur même des ensembles régionaux. Dans le Nord, les cultures ont progressé des étroits bassins d'effondrement vers les reliefs alentour. Dans le Nord-Est, l'écoumène s'est étendu au détriment de la forêt, vers les reliefs occidentaux du Phetchabun et vers le nord au-delà des monts Phu Phan. Dans le Sud, la mise en exploitation des terres de l'ouest puis du centre de la péninsule explique que les migrations y soient longtemps restées intra-régionales.

D'autres facteurs ont contribué à limiter les migrations interrégionales. Ainsi, le Nord-Est a bénéficié à la fin des années 1960 de la dynamique créée par l'installation

des bases militaires américaines et de programmes de développement.

C'est au cours des années 1970 que Bangkok commence à supplanter les autres destinations, alors que le nombre total de migrants diminue, indiquant le début de la fermeture de la frontière agricole et la stabilisation du peuplement rural. Le solde migratoire de Bangkok est positif avec toutes les régions. La capitale est la première destination des émigrants du Nord-Est, plus gros pourvoyeur de migrants interrégionaux, et elle apparaît comme une destination en forte progression en 1975-1980. Par ses activités agricoles, le Centre reste une région attractive, d'autant que le départ des natifs du Centre vers Bangkok crée dès les années 1970 une pénurie saisonnière de main-d'œuvre agricole, attirant des migrants du Nord et du Nord-Est. Les migrations vers la banlieue de Bangkok, les provinces limitrophes puis celles de l'Eastern Seaboard, s'intensifient dans la décennie suivante. La monopolisation, par Bangkok et le Centre, des migrations interrégionales s'accroît dans les années 1980.

En 1985-1990, les migrations interrégionales ont nettement surpassé les mouvements intra-régionaux. L'attraction de Bangkok se renforce à mesure que les nouvelles terres agricoles se raréfient, qu'une économie plus diversifiée prend le relais de la colonisation agricole : l'amélioration du réseau routier facilite les migrations à plus longue distance vers Bangkok et ses provinces limitrophes dans le Centre. Le Sud, isolé par la distance, connaît des mouvements migratoires importants, mais intra-régionaux surtout, notamment de la côte est, plus anciennement peuplée et mise en valeur, à la côte ouest. Il n'échappe toutefois pas à la tendance générale de l'allongement de la distance avec la généralisation des migrations vers Bangkok. Autre particularité du Sud, la moitié des mouvements migratoires se dirige vers la Malaisie. Région attractive jusqu'aux années 1950, le Sud a depuis un solde migratoire négatif, d'autant que les taux de natalité, qui y sont demeurés élevés, accentuent localement la pression démographique sur les ressources.



Sources :  
Goldstein S., Goldstein A., 1986  
NSO, 1990

Flux égal ou supérieur à 3 %  
des flux inter-régionaux  
pour chaque période

3 à 5 %  
supérieur à 5 %  
(0,7 mm = 30 000 personnes)

© IRD/MGM-Libergéo, 2005

## 18. Poids des migrations dans les provinces

Les mouvements de la population vers la frontière agricole et la zone métropolitaine de Bangkok sont les deux flux migratoires marquants depuis les années 1950. La carte de la proportion de résidents nés dans une autre province recoupe celle des taux de croissance de la population (planche 13). Elle montre la forte croissance de la population des marges de la Plaine centrale, du Nord-Est et du Sud-Ouest, liée à l'expansion spontanée ou organisée de la frontière agricole.

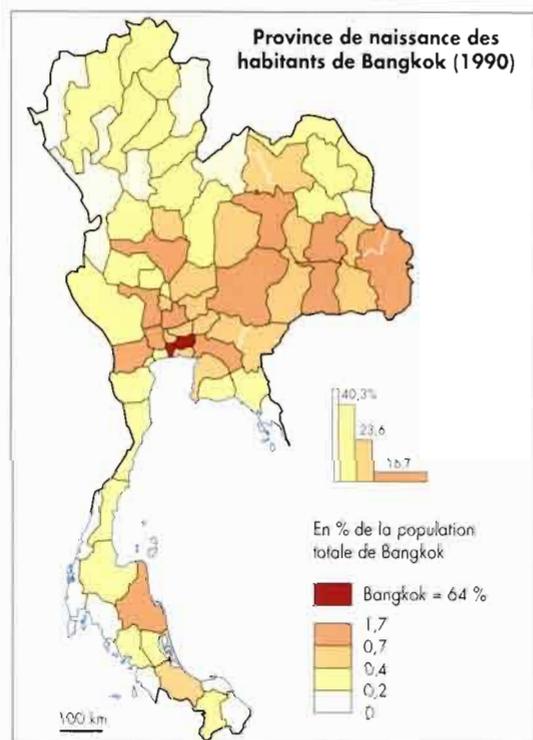
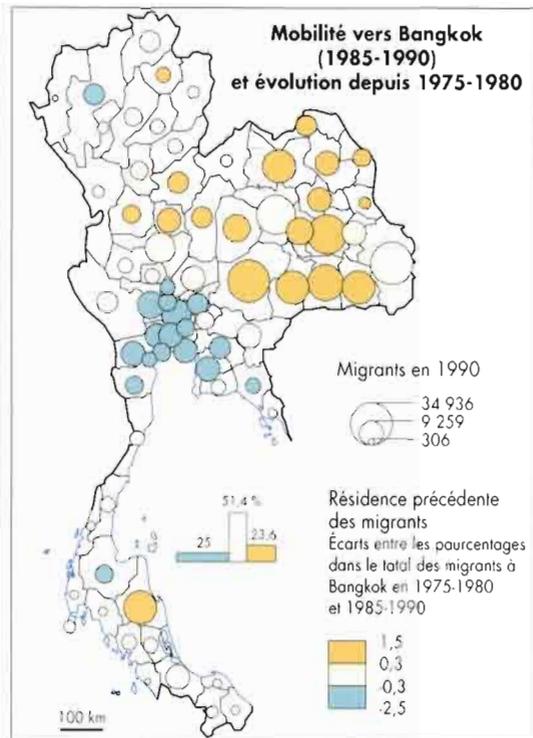
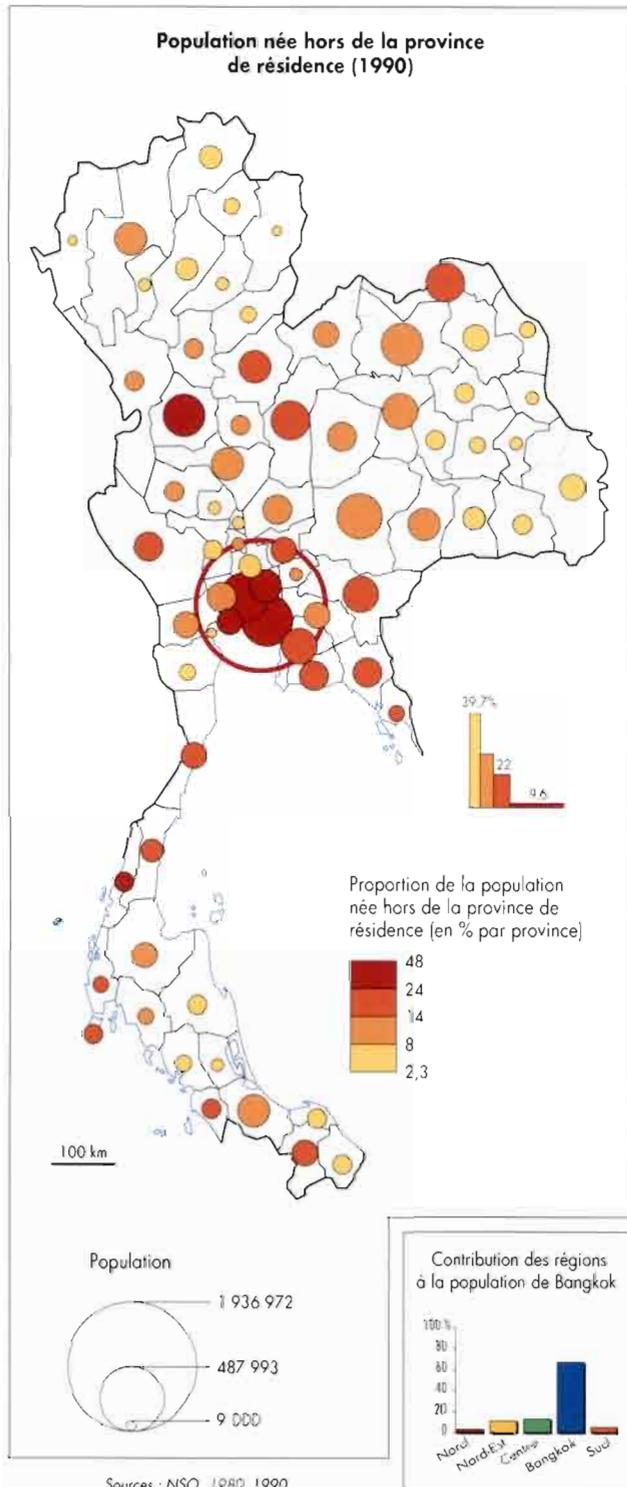
La forte proportion de migrants dans la population de Kamphaeng Phet ou de Phetchabun est liée à la faiblesse du peuplement d'origine et aux fortes densités des provinces voisines plus anciennement peuplées d'Ayutthaya, Nakhon Sawan et Phichit, qui ont déversé dans les premières leur excès de population. Exemple de programme de redéploiement de la population, le Self-Help Resettlement de Thung Pho Thaley à Kamphaeng Phet a réinstallé, aux côtés d'un peuplement jusque-là cantonné aux abords immédiats de la Mae Ping, des populations du Centre et du Nord-Est. Au Sud-Est, dans les provinces de Prachin Buri, Chanthaburi, Trat, Rayong, l'agriculture s'est diversifiée grâce à des conditions topographiques et surtout climatiques favorables (planche 8). L'Ouest puis le Centre de la péninsule sont les zones d'expansion de l'hévéaculture depuis le début du  $xx^e$  siècle et actuellement le dernier front de colonisation agricole. Dans le Nord-Est, une importante population du cœur sec et surpeuplé du plateau de Khorat a, une fois cultivées les terres les plus proches, défriché la forêt de la province frontalière de Nong Khai, étendant un peuplement jusque-là cantonné aux rives du Mékong. Les mobilités vers Bangkok et ses provinces limitrophes sont quant à elles des migrations urbaines qui, d'une façon générale, tendent à surpasser dans cette région les migrations vers les zones rurales. La corrélation est fortement positive entre le nombre de migrants et la population urbaine de la province d'accueil (coefficient de corrélation égal à 0,89).

Les provinces proches de la capitale, celles du centre du plateau de Khorat et de la côte orientale de la péninsule (Songkhla et Nakhon Si Thammarat) sont les

principales régions d'origine des immigrants à Bangkok. Alors que les provinces proches de Bangkok constituaient jusqu'aux années 1970 ses plus gros pourvoyeurs d'immigrants, la distance de ce type de migration a tendance à s'allonger, surtout depuis les années 1980, les immigrants du Nord-Est constituant une proportion toujours plus forte des migrants vers la capitale (planche 17). Ainsi, la distance franchie par les migrants est en partie corrélée à la pauvreté de la zone d'origine, d'autant que les écarts de revenus entre Bangkok et certains espaces provinciaux des trois régions périphériques du Nord-Est, Nord et Sud non seulement persistent, mais se creusent légèrement.

Bangkok ne reçoit que la moitié des migrants vers les zones urbaines, les capitales régionales étant devenues attractives, grâce à leur dotation en équipements et à la diversification de leurs fonctions (services, commerces, universités, etc.). On observe aussi une amplification des mouvements à travers la hiérarchie urbaine, des petites villes jusqu'à Bangkok, via les villes moyennes, essentiellement pour des raisons économiques et de formation. Cependant, Bangkok polarise fortement les mouvements migratoires, temporaires ou de plus longue durée.

La part de la population de Bangkok originaire de la ville (64 %) apparaît surestimée. Beaucoup de natifs de Bangkok résident en banlieue, chassés du centre-ville par les coûts prohibitifs des logements suite à l'homogénéisation de l'utilisation du sol au profit du tertiaire supérieur (chapitre 7). Les activités industrielles essaient de plus en plus à la périphérie de la ville, plus ou moins canalisées par les schémas directeurs, vers le nord et le sud-est, provoquant aussi la réorganisation des systèmes résidentiels. Les nouveaux migrants tendent à s'installer dans la zone périurbaine, qui reçoit aussi des populations venues du centre-ville. Par ailleurs, le recensement traduit mal le phénomène des migrations de courte durée, qui concernent une bonne part des migrants provinciaux non comptabilisés dans la population de la capitale.



IRD/MGM-Libergéo, 2005

## 19. Déploiement et traits démographiques de la population

Depuis le début du xx<sup>e</sup> siècle, on assiste à la dilatation de l'espace utile. D'un axe reliant les principautés du Nord à la plaine deltaïque de la Chao Phraya, se poursuivant le long de la côte orientale de la péninsule et à partir du centre du plateau de Khorat, l'espace cultivé s'est étendu vers les marges, selon des modalités différentes. Un meilleur contrôle hydraulique a permis l'extension de la riziculture inondée sur de plus vastes surfaces de basses terres et les cultures commerciales se sont développées grâce à la mise en valeur des reliefs et des sols peu propices à la riziculture. La colonisation paysanne de nouvelles terres se poursuit à un moindre rythme dans l'extrême nord-ouest et s'intensifie dans l'intérieur péninsulaire et dans le sud-est. Les villes ont pris le relais des fronts pionniers pour polariser les migrations, surtout Bangkok et sa zone d'influence immédiate (provinces limitrophes et Eastern Seaboard), bien que le processus d'urbanisation s'accélère aussi ailleurs.

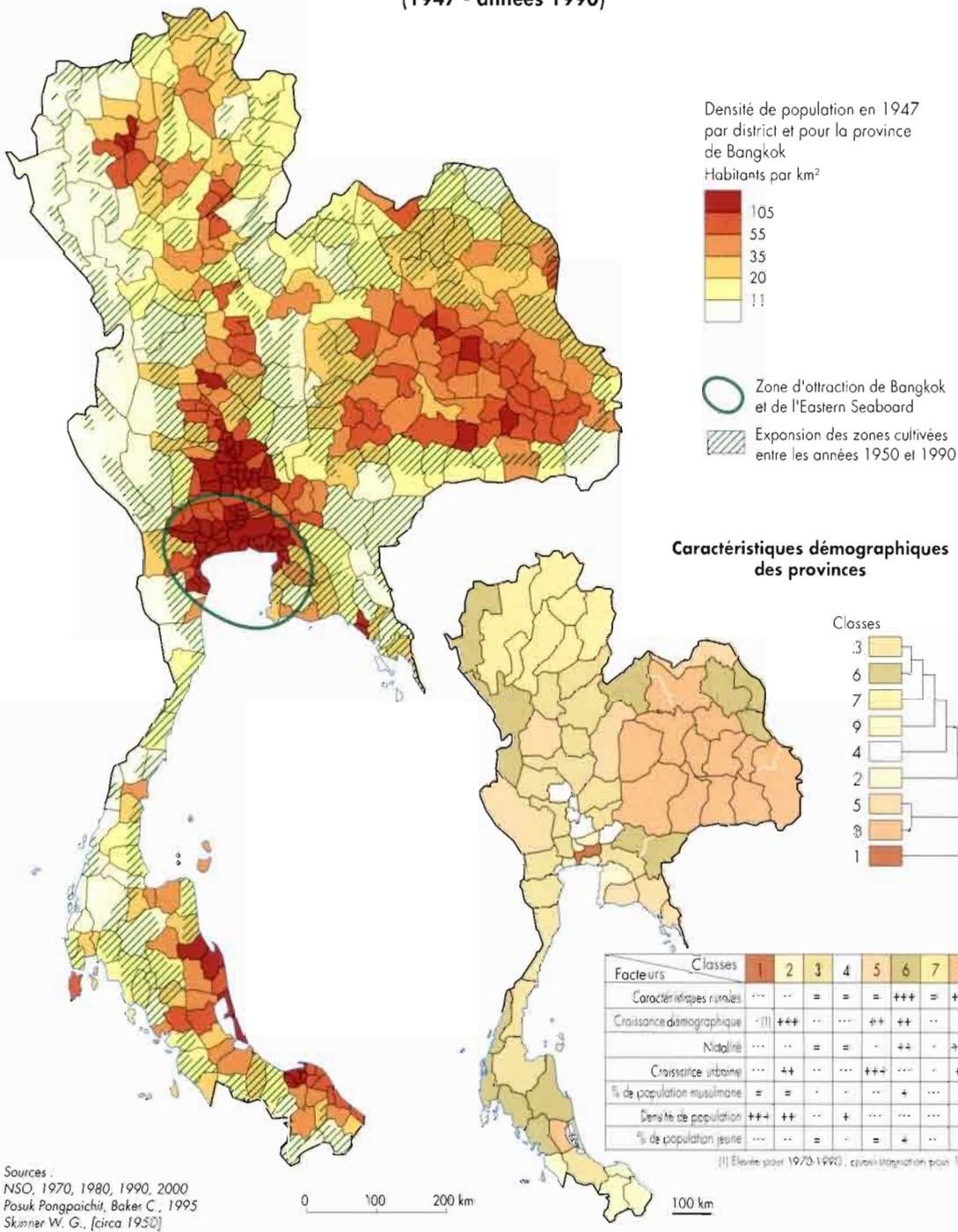
L'organisation auréolaire de l'espace thaïlandais autour de Bangkok, à laquelle s'ajoute une individualisation d'espaces périphériques étendus (nord, nord-est) ou plus petits (extrême sud), se confirme avec le profil démographique des provinces. L'analyse en composantes principales des variables démographiques, de migration et d'urbanisation fait ressortir en premier les contrastes entre provinces rurales (forte proportion de population rurale, forte natalité, nombreux jeunes) et urbaines (fort pourcentage de population urbaine, grande taille des chefs-lieux provinciaux, fortes densités, surreprésentation des jeunes adultes). Elle dégage ensuite les provinces dont la croissance démographique est rapide, puis le rôle de la natalité (nombre de naissances par femme) et celui de l'immigration (surreprésentation des jeunes adultes) dans ce dynamisme démographique.

Au centre, Bangkok a le profil de la grande métropole : l'accroissement de sa population, très rapide jusqu'en 1990, vient essentiellement de l'immigration de jeunes adultes alors que la natalité est faible. La ville s'étend hors de ses limites administratives dans les provinces limitrophes de la classe 2. Là, la croissance démographique et

l'urbanisation sont très rapides depuis 1970 dues à de forts courants migratoires et à l'essaimage des activités industrielles et des lotissements résidentiels. Le dynamisme urbain de la capitale se concentre dans cette première auréole et la primauté de Bangkok empêche le développement d'autres villes importantes à proximité. Au-delà, les classes 3 et 4 organisent, selon un axe nord-sud, des provinces rurales peu dynamiques, vieillissantes, et foyers d'émigration vers Bangkok. Les provinces de la classe 4, dans la plaine deltaïque agricole de la Chao Phraya et proches de la capitale, ont des densités encore élevées, des taux d'émigration vers Bangkok et de non natifs plus élevés que ceux des provinces de la classe 3, plus éloignées et où la croissance démographique est plus faible.

Les provinces de la classe 5, sur le pourtour de la Plaine centrale, à la frontière laotienne et dans le Sud-Est, ont bénéficié d'une colonisation agricole très active jusque dans les années 1980. L'urbanisation, alors quasi inexistante, y est aujourd'hui dynamique, d'autant qu'est incluse dans cette classe Rayong qui a bénéficié des infrastructures de l'Eastern Seaboard. Le front actif de colonisation agricole regroupe les provinces de la classe 6, très rurales, peu densément peuplées mais en forte croissance démographique par accroissement naturel. Les provinces de la classe 7, rurales, vieillissantes, avec une population concentrée dans les vallées, apparaissent moins dynamiques malgré la présence de Chiang Mai. La classe 8 regroupe surtout les provinces du plateau relativement déshérité de Khorat, où les densités de population sont élevées, la natalité forte et qui est la principale région d'émigration vers Bangkok. D'importantes villes secondaires s'y sont développées à la faveur des équipements routiers des années 1960-1970, de la politique des pôles de croissance et des relocalisations industrielles internes. Les provinces de l'extrémité méridionale du pays (classe 9) se distinguent essentiellement des autres provinces rurales à forte natalité par leur forte proportion de population musulmane.

### Densité de la population et expansion des zones cultivées (1947 - années 1990)



# Chapitre 3

## L'État et la construction du territoire

---

Qu'il s'agisse du quadrillage administratif du royaume ou de sa couverture en infrastructures, la construction territoriale par l'État a été marquée par la nécessité d'incorporer des espaces en marge et d'y établir l'autorité du pouvoir central. Dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, des mesures ont été prises pour moderniser le royaume, unifier et contrôler un territoire dont les frontières n'ont été définies que progressivement et sous la contrainte.

La démarcation précise des frontières s'est faite, comme dans les autres pays de la péninsule Indochinoise, sous les pressions des puissances coloniales à la fin du XIX<sup>e</sup> et au début du XX<sup>e</sup> siècle. C'est toutefois en tant qu'État formellement indépendant (avec la Chine) que le Siam s'est vu amputer par les empires britannique et français de ses territoires tributaires (**planche 20, Changements de limites et de frontières, XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle**). Quelles que soient les véritables raisons du maintien de l'indépendance politique (habileté de la diplomatie siamoise, désir des Français et des Anglais de garder un territoire tampon entre leurs empires), la délimitation de tracés frontalières linéaires s'opposait à la conception qu'avaient les États de l'Asie du Sud-Est de leur souveraineté territoriale et des frontières. S'appuyant sur une idéologie empruntée pour partie au brahmanisme et surtout au bouddhisme, les « États agraires » (d'Ayutthaya constitué au XIV<sup>e</sup> siècle au royaume du Siam au XIX<sup>e</sup> siècle) regroupaient des principautés définies davantage par

leur centre que par leurs frontières (**planche 21, La formation du territoire de l'État-nation**). Les efforts pour résister aux menaces coloniales sur les périphéries, l'incorporation progressive de ces dernières à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle dans le périmètre de souveraineté exclusive du Siam ont créé un système extrêmement centralisé qui n'est pas sans rappeler les dispositifs administratifs coloniaux français et britanniques. Même si aujourd'hui, et contrairement à certains de ses voisins, la Thaïlande a réussi à établir et à faire respecter sa souveraineté territoriale à ses frontières, certaines de ses marges restent encore incomplètement intégrées (**planche 10**).

L'imposition d'un système uniforme d'administration centrée sur Bangkok, l'autorité du puissant ministère de l'Intérieur (créé en 1892) sur chaque niveau et dans toutes les sphères de la fonction publique ont déclenché une dynamique centralisatrice sans équivalent en Asie du Sud-Est continentale. L'administration est présente jusqu'à la maille la plus fine des villages par une interpénétration de deux systèmes : la déconcentration de l'administration centrale et diverses formes de gouvernement local (**planche 22, L'administration territoriale**). Régulièrement réitéré, le principe de la décentralisation démocratique est resté largement inappliqué en raison de l'opposition du ministère de l'Intérieur au nom du risque d'inefficacité et surtout de menaces pour la sécurité et l'unité nationales. Les réformes de

Photo Alain Vergues



### Leçon dans une école des montagnes de Chiang Rai

Un bon réseau d'écoles et une scolarité obligatoire expliquent un taux d'alphabétisation de la population de près de 95 %. Preuve d'une volonté d'homogénéisation linguistique, la scolarité se fait en thaï et ne tient pas compte des identités régionales et locales. Elle s'efforce d'incorporer les ethnies minoritaires établies dans les zones montagneuses du Nord.

Photo Doryane Kermel-Torrès



### Siège administratif du district (*amphoe*) de Nam Phong (province de Khon Kaen)

Au chef-lieu de l'*amphoe*, qui regroupe plusieurs sous-districts (*tambon*), se trouvent les services des ministères les plus importants (Intérieur, Agriculture, Industrie, Santé publique, Éducation, Industrie, Commerce) sous la houlette du *nai amphoe*, représentant du ministère de l'Intérieur. Le gouvernement a lancé une réforme visant à donner plus d'autonomie au *tambon*.

1995 pour accroître la représentativité et l'autonomie des gouvernements locaux, et dont l'esprit a été confirmé dans la Constitution de 1997, émanent de la société civile (*prachasangkhom*) dont les constituants ont des attentes différentes. Revendiquée par des groupes au nom de la démocratie et incorporée dans la plate-forme électorale de certains partis, la décentralisation est défendue à des fins clientélistes autant par des politiciens que par des hommes d'affaires qui leur sont proches. La question de la déforestation, et par conséquent de la protection des forêts et du reboisement, est un autre domaine qui participe du processus de démocratisation en ouvrant à la société civile des sphères réservées jusque-là à l'État (**planche 23, La déforestation**). En raison de l'ampleur du phénomène et des préoccupations environnementales, la forêt thaïlandaise a fait l'objet d'une attention croissante depuis plus d'une décennie, en particulier de la part du département royal de la Foresterie mais aussi de certaines organisations non gouvernementales. Les mesures prises en termes de « conservation » des forêts soulèvent des contestations et des controverses sur les droits d'utilisation des ressources que la méconnaissance de l'étendue du couvert forestier et l'absence de consensus sur la définition de la forêt ne contribuent pas à tempérer.

La plupart des grands aménagements convergent vers Bangkok, transformant la capitale et sa région en un véritable carrefour à l'échelle de l'Asie du Sud-Est et à celle de l'Asie orientale. Toutefois, ces témoins d'une centralisation politique et d'une concentration économique extrêmes (configuration radiale des axes et des réseaux majeurs, concentration des équipements) ne peuvent occulter les réalisations dans les périphéries. Certaines d'entre elles, amorcées dès les années 1950 (percées routières) et poursuivies jusque dans les années 1970 (écoles, dispensaires, desserte en eau, électrification), étaient dictées par des considérations d'ordre stratégique et sécuritaire. Le développement rural fut conduit par les militaires avec l'aide

américaine pour enrayer la progression du communisme dans le Nord-Est et le Nord et contrer des revendications séparatistes dans le Sud. Tout en intégrant dans le tissu commercial des centres provinciaux marginalisés par l'absence de desserte ferroviaire et en améliorant les conditions de vie, ces réalisations ont contribué à renforcer la primauté de Bangkok (chapitre 7) et les inégalités régionales, dont la réduction a régulièrement figuré à l'agenda des planificateurs du Bureau national du développement économique et social (NESDB). Celui-ci, créé en 1959, demeure un outil principal de la planification nationale et de l'aménagement du territoire. L'action de la puissance publique a toujours été handicapée par l'absence de planification régionale et surtout par la crainte de compromettre la croissance économique nationale en mettant un frein à l'expansion du pôle central : les pouvoirs publics, depuis le 7<sup>e</sup> Plan surtout, ont pour objectif de faciliter le développement des zones touchées par la métropolisation en créant des infrastructures et en établissant des centres sous-régionaux.

À défaut de pénaliser la région de Bangkok, les tentatives de réduction des inégalités régionales ont privilégié la stimulation de la croissance provinciale en renforçant les fonctions urbaines et industrielles de pôles régionaux de croissance par les investissements publics (planche 16). Mise en œuvre à partir du 4<sup>e</sup> Plan (1977-1981), cette stratégie a donné des résultats en deçà de ceux escomptés même si elle a autorisé l'équipement de certains centres urbains et, couplée à une politique de déconcentration industrielle, a facilité leur industrialisation. Au début des années 1980, ont été définies des « régions industrielles urbaines » dans lesquelles l'État était chargé de créer, par les infrastructures, les conditions favorables à l'investissement privé dans l'industrie et les services. L'Eastern Seaboard (Chachoengsao, Chon Buri, Rayong) est la première et la plus développée d'entre elles. Conçu à la fois comme un espace de déconcentration économique de Bangkok et comme un pôle industriel lié à

l'exploitation des réserves pétrolifères du Golfe de Thaïlande, son aménagement a été retardé par la récession économique et la mise sous ajustement structurel de la Thaïlande (1981-1986) qui ont ajourné l'exécution des projets publics et privés.

L'invitation aux capitaux privés, nationaux comme étrangers, à participer à l'extension et à la modernisation des infrastructures, à la fourniture de services et d'équipements s'est faite de plus en plus pressante aux cours des années 1980. C'est à partir du 6<sup>e</sup> Plan (1987-1991), et pour faire face notamment à l'insuffisance budgétaire, que des activités considérées comme relevant du domaine public (énergie, télécommunications) ont été ouvertes au secteur privé. Celui-ci intervient maintenant dans tous les domaines touchant aux infrastructures et aux équipements de nature sociale, avec une intensité toutefois inégale selon les secteurs et les zones. La privatisation des entreprises publiques, pratiquement cantonnées aux services par le retrait de l'État de sa fonction d'entrepreneur à la fin des années 1950, est depuis le milieu des années 1980 un objectif affiché dont la mise en pratique s'avère irrégulière. L'endettement des agences publiques est un handicap pour la Thaïlande qui espère renforcer son rôle de plaque tournante régionale dans les communications (**planche 24, Les réseaux de transport**) et dont l'insuffisance des ressources énergétiques et les contestations sur certaines ressources intérieures (préoccupations environnementales, conflits sur l'usage de l'eau...) incitent à recourir davantage au potentiel des pays voisins (**planche 25, Infrastructures et réseaux de l'énergie**). Le débat sur

l'ouverture du capital de la compagnie aérienne nationale a révélé une circonspection quant à une prise de participation étrangère, alors que les répercussions budgétaires de la crise de 1997 ont amené le Bureau de l'investissement (BOI) à assouplir certaines des restrictions aux investissements étrangers et à revoir sa carte de promotion des investissements (**planche 26, La politique de promotion de l'investissement**).

La bonne couverture du territoire en écoles et en établissements de santé comme la décentralisation de l'enseignement universitaire ne dissimulent pas les difficultés de la puissance publique à faire face à la rapidité de la croissance urbaine (**planche 27, Les équipements scolaires et médicaux**). Cette caractéristique, qui suscite une immixtion inégale dans l'espace du secteur privé, se vérifie dans le secteur des télécommunications qui a vu, dès le début des années 1990, s'instaurer un partenariat entre le public et le privé (**planche 28, Les infrastructures de la poste et des télécommunications**): l'inégale desserte des postes et du réseau téléphonique traduit par ailleurs une activité économique d'intensité variable. Si l'électrification touche presque tout le territoire depuis plus de deux décennies, l'approvisionnement en eau souligne la vigueur des contrastes entre Bangkok et le reste du pays, et surtout entre les villes et les campagnes (**planche 29, L'approvisionnement en eau et en électricité**).

Certaines des variables traitées dans ce chapitre de façon analytique sont incorporées dans une analyse en composantes principales dans le chapitre 6, Le secteur tertiaire. Elles permettent de compléter l'analyse spatiale de la dotation en équipements (planche 57).

## 20. Changements de limites et de frontières (XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles)

Les frontières des États du Sud-Est asiatique n'ont été cartographiées et délimitées précisément sur le terrain que très récemment. Traditionnellement, les unités territoriales (*muang*) n'étaient pas nécessairement jointives, des espaces forestiers vides ou très peu peuplés pouvant s'intercaler entre elles. La limite entre deux territoires était discontinue et marquée le long d'une voie de communication par des arbres ou des colonnes de pierres érigées dans ce but (passes des Trois Pagodes, de Singkhon entre le Siam et la Birmanie). Des gardes locaux symbolisaient la limite de la souveraineté. La zone frontière était une zone tampon, peu occupée, sans délimitations strictes entre deux souverains rivaux, ou une zone de libre circulation et installation pour les populations locales entre deux royaumes amis, une délimitation trop stricte étant considérée comme inamicale. Ces marges de la zone d'influence du pouvoir central n'étaient pas perçues par celui-ci comme vitales, tant que la zone centrale n'était pas entamée ou menacée.

La présence autour du Siam d'une couronne de petits États ou de principautés tributaires est un phénomène majeur dont il faut tenir compte pour la définition des frontières. Faibles mais autonomes, ils se soumettaient à ceux qui pouvaient leur infliger des dommages ou les protéger. Il y avait donc à la marge du royaume des zones de recouvrement de souverainetés et d'ambiguïté.

À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, le Siam est entré en compétition avec les pouvoirs coloniaux britannique et français pour incorporer ces petits États, pour définir des frontières délimitant clairement des zones de souveraineté exclusive. Cela amena le roi Chulalongkorn (1868-1910) à mettre en œuvre une politique de réformes administratives pour incorporer des territoires tributaires, aux statuts divers, en un système uniforme de provinces rattachées à un État centralisé (système *thesaphiban*). Cette clarification ne se fit pas sans difficultés voire coups de force (en particulier le blocus en 1893 de l'embouchure de la Chao Phraya à Paknam par des canonnières françaises). Le Siam a perdu alors tout droit sur ses tributaires de la rive gauche du Mékong. Ses frontières

ont été définies entre 1893 et 1909 par une série de traités avec la France et la Grande-Bretagne qui ont cherché par la suite à maintenir leur influence sur des régions bordières de leur empire.

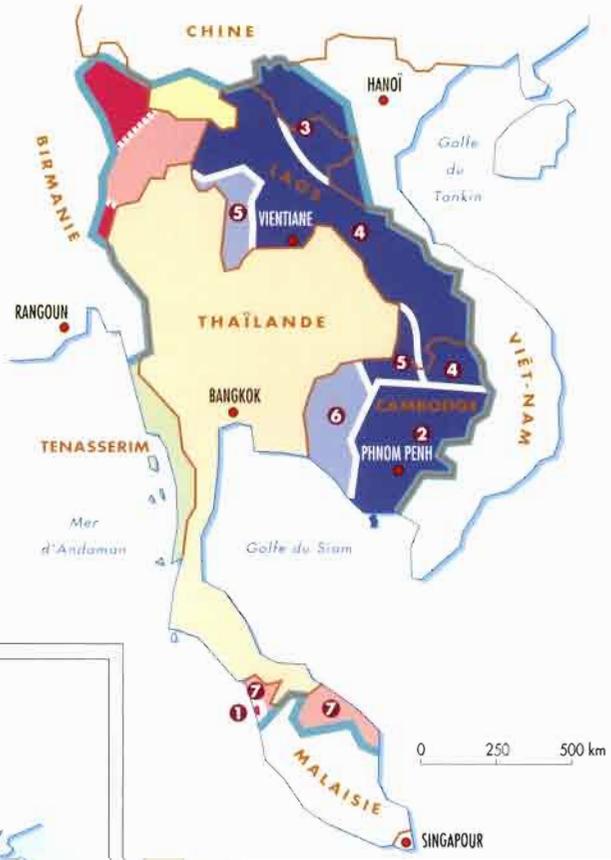
La délimitation précise des frontières a supposé des progrès décisifs en matière de cartographie. Cela faisait partie du processus de modernisation dans lequel s'était engagé le Siam depuis le règne de Mongkut (1851-1868) et surtout sous celui de Chulalongkorn. Un groupe de cartographes fut constitué en 1875 au sein de la Garde Royale, une école de cartographie ouverte en 1882 et un Département royal de cartographie (RTSD) créé en 1885. La délimitation d'un territoire national siamois avec des frontières linéaires s'imposait désormais à la cour de Bangkok comme aux puissances impérialistes voisines : la première carte moderne du Siam fut produite sous la direction d'un officier anglais McCarthy en 1887. Le royaume est apparu alors comme l'espace intermédiaire qui subsistait entre les empires coloniaux britannique et français.

En 1943, le régime du maréchal Pibun Songkhram, allié du Japon, qui avait des visées expansionnistes panthaïes (d'où le nom de Thaïlande remplaçant celui de Siam en 1939), obtint les provinces de l'Ouest du Cambodge (Battambang, Siem Reap), celle de Sayaburi (Laos) sur la rive droite du Mékong et les sultanats du Nord de la Malaisie (Kedah, Kelantan, Trengganu, Perlis). La doctrine du nationaliste *luang* Wichit Wathakan prônait le regroupement au sein d'une « Grande Thaïlande » des territoires tributaires du Siam au XIX<sup>e</sup> siècle et même de tous les groupes ethnolinguistiques taï de la péninsule Indochinoise et du Sud de la Chine. Après la défaite nipone, la Thaïlande dut abandonner définitivement en 1946 de telles revendications territoriales. Cependant, sa supériorité militaire par rapport à la plupart de ses voisins (Myanmar, Laos, Cambodge) et surtout son niveau de développement, nettement plus élevé, lui permettent d'exercer une influence économique et politique dans une zone qui correspond à peu près à celle de ses anciens territoires tributaires des siècles précédents.

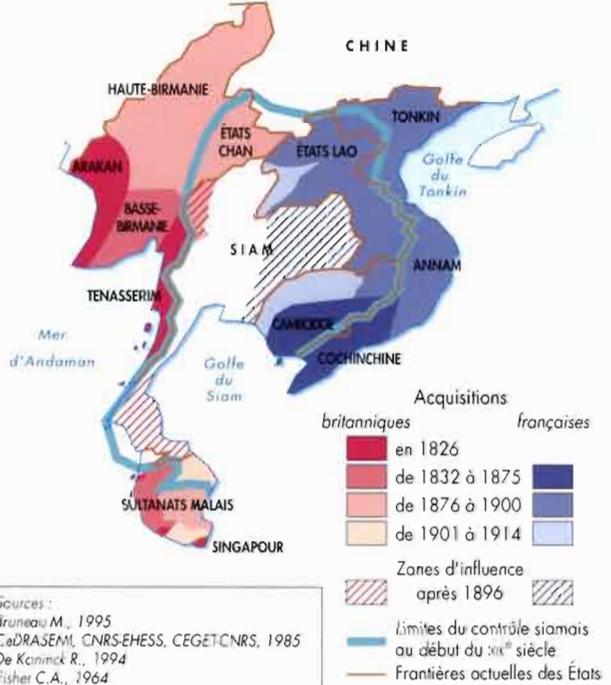
### Groupes ethnolinguistiques tai dans la péninsule Indochinoise et la Chine du Sud



### Un territoire à géométrie variable



### Progression des empires coloniaux français et britannique autour du Siam



- Territoire actuel de la Thaïlande
  - Territoires (Sip Song Panna) rattachés au Yunnan chinois au XIX<sup>e</sup> siècle
  - Territoires cédés à l'Empire français (1867-1909)  
 Repris en 1943, restitués en 1946
  - Territoire cédé à la Birmanie en 1793
  - Territoires cédés à l'Empire britannique (1785-1909)  
 Repris en 1943, restitués en 1946
  - Limite approximative du Siam de Rama 1<sup>er</sup> en 1785 ; aire d'extension maximale au XIX<sup>e</sup> siècle
  - Limites approximatives de la zone d'occupation thaïlandaise dans les États Chan, Keng Tung et Mong Pan en 1943
  - Anciennes frontières des États
  - Frontières actuelles des États
- 1 Cédé à la Grande-Bretagne par le sultan de Kedah (1785-1800)
  - 2 Territoire du Cambodge sous protectorat français (1867)
  - 3 Districts tai noirs pris par la France en 1888
  - 4 Rive est du Mékong cédée à la France (1893)
  - 5 Rive ouest du Mékong cédée à la France (1904)
  - 6 Provinces ouest du Cambodge cédées à la France (1907)
  - 7 États malais cédés à la Grande-Bretagne (1909)

Sources :  
 Bruneau M., 1995  
 CaDRASEMI, CNRS-EHESS, CEGET-CNRS, 1985  
 De Koninck R., 1994  
 Fisher C.A., 1964

## 21. La formation du territoire de l'État-nation

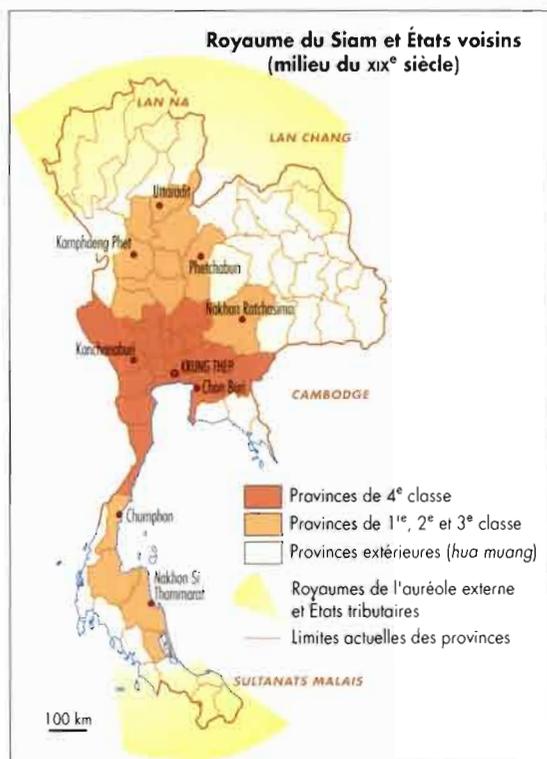
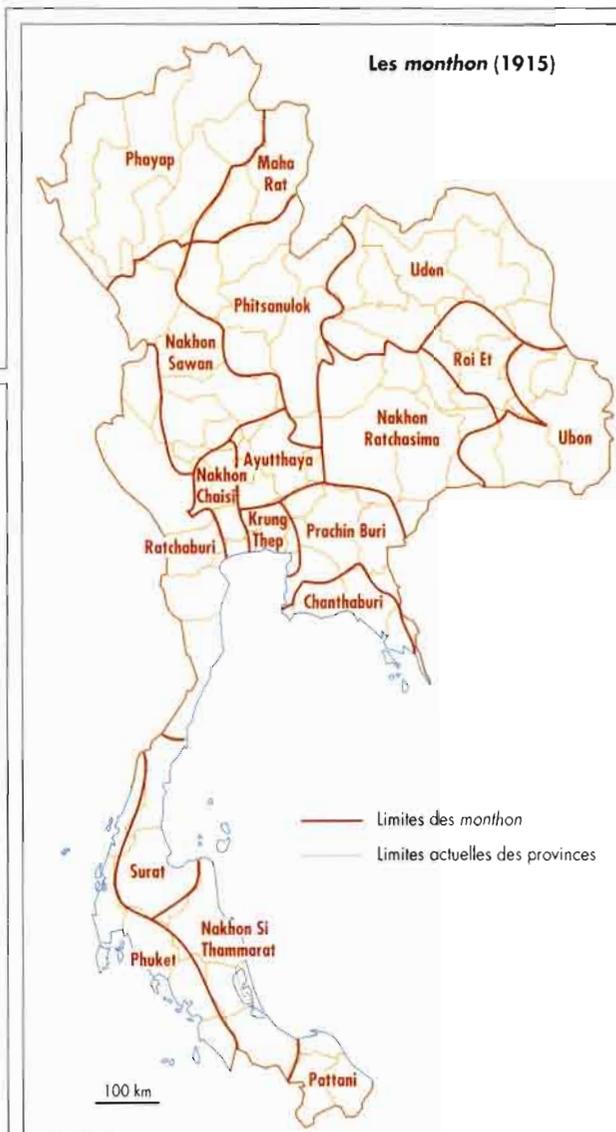
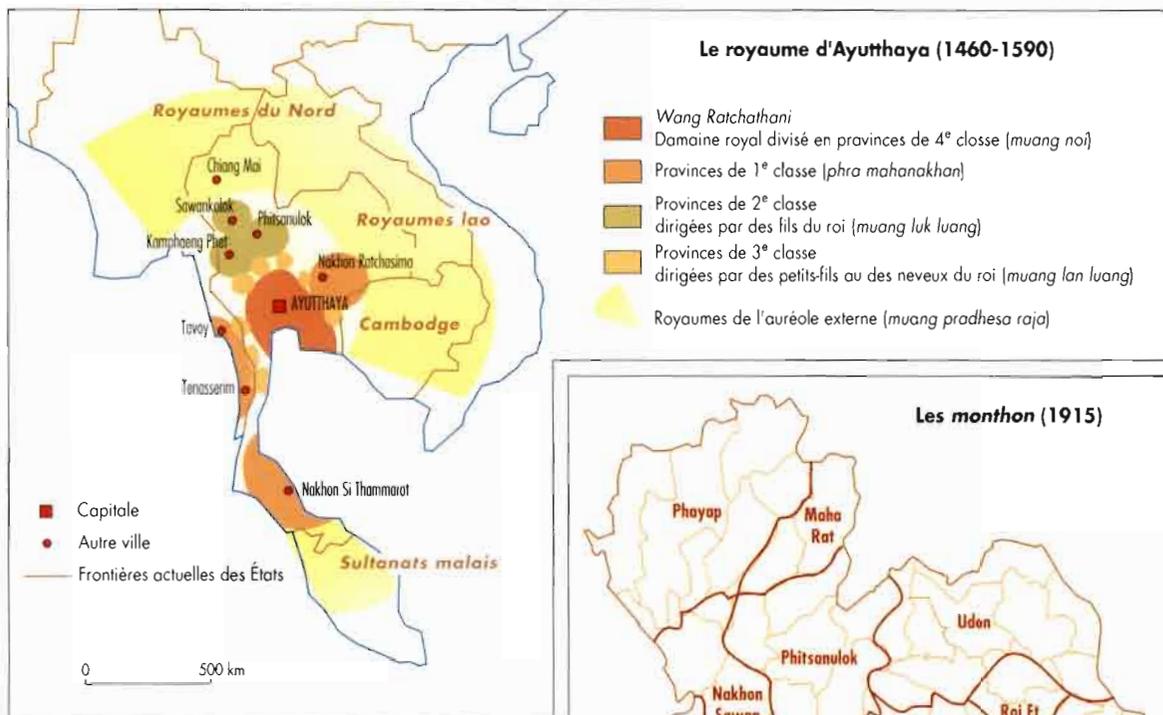
Le territoire de la Thaïlande moderne a son origine dans le royaume d'Ayutthaya, apparu au XIV<sup>e</sup> siècle dans le delta de la Chao Phraya. Pris une première fois par les Birmans en 1569, le royaume était organisé en 1590 selon un modèle en trois auréoles concentriques. C'était un conglomérat de villes (*muang*) exerçant chacune un pouvoir et une protection sur un territoire. La capitale Ayutthaya, plus importante, exerçait une suzeraineté sur les autres, d'autant plus étroite qu'elles étaient proches. Le domaine royal (*Wang Rachathani*) au centre, autour de la capitale, était divisé en 33 petites provinces de 4<sup>e</sup> classe administrées par des fonctionnaires directement responsables devant le roi. Une seconde auréole était constituée par les provinces de 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes régies par un prince ou un haut dignitaire reproduisant en plus petit la capitale (cour, armée) et assez autonomes. La troisième auréole, externe, comprenait des royaumes ou principautés (Lan Na, Keng Tung, Sipsong Chauthai), tributaires d'Ayutthaya mais jouissant d'une indépendance de fait, d'autant plus que les doubles, voire triples allégeances avec les États voisins étaient fréquentes.

Ce modèle fut reproduit par le royaume de Thon Buri puis celui de Bangkok (Krung Thep), qui succéda à Ayutthaya après son pillage par les Birmans en 1767. La carte du royaume du Siam au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle représente les frontières nationales et provinciales actuelles qui ne reflètent pas exactement celles de l'époque dont la cartographie n'était pas précise. On y distinguait quatre ensembles. Au centre, les provinces de 4<sup>e</sup> classe dont les gouverneurs, désignés tous les quatre ans, étaient sous l'autorité directe de la capitale. Les provinces de la 1<sup>re</sup> à la 3<sup>e</sup> classe faisaient partie du royaume depuis le XV<sup>e</sup> siècle. Les provinces extérieures (*hua muang*), situées essentiellement dans le Nord-Est et rattachées au royaume dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, jouissaient d'une autonomie de fait car administrées par des dynasties de gouverneurs. La périphérie la plus externe apparaissait dans la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle sous la forme d'États tributaires, principautés ou petits royaumes : royaume de Luang Prabang et du Cambodge, principautés du Nord

(Chiang Mai, Lampang) et sultanats malais (Trengganu, Kelantan).

Le processus d'unification et d'homogénéisation du territoire national a été engagé à partir de 1892 par la politique de réformes du roi Chulalongkorn, en particulier par l'application du système d'administration provinciale *thesaphiban* inspiré des structures de l'Empire britannique. À partir de 1899, le maillage territorial des *monthon*, englobant l'ensemble des provinces et des États tributaires fut mis en place. L'objectif était d'assurer une véritable centralisation en nommant à la tête de chacune de ces unités un commissaire royal chargé de coordonner l'administration de regroupements de provinces, de collecter plus efficacement l'impôt et d'établir un lien direct avec le ministère de l'Intérieur, car les gouverneurs des provinces, très bien implantés localement et souvent héréditaires, étaient difficilement contrôlables par le centre. En 1915, 18 *monthon* recouvraient pour la première fois et de façon homogène l'ensemble du royaume, abolissant le modèle traditionnel en auréoles concentriques de contrôle décroissant du pouvoir central. Progressivement ramenés à 10, ils furent supprimés en 1933, quand les 70 provinces (*changwat*) furent pleinement intégrées au système d'administration locale contrôlé par le ministère de l'Intérieur.

Le territoire de l'État-nation thaïlandais s'est donc constitué au cours des cinq derniers siècles à partir de royaumes dont le cœur était dans le haut (Ayutthaya) puis dans le bas delta de la Chao Phraya (Thon Buri et Bangkok). Ces États agraires en auréoles concentriques avaient une capitale qui jouait le rôle d'un port-comptoir cosmopolite, abritant diverses communautés marchandes (Chinois, Malais, Indiens, Occidentaux). Cette participation précoce au commerce international, au même titre que les sultanats malais, a jeté les bases de structures capitalistes et entrepreneuriales permettant à la Thaïlande de s'ouvrir assez tôt à la modernité et de se doter d'un maillage territorial unifié comparable à celui des États-nations européens.



Sources : Bruneau M., 1988 ; RTSD, 1974 ; Tombiah S.J., 1976

© IRD/MGM-Libergéo, 2005

## 22. L'administration territoriale

L'administration du territoire est organisée en cinq niveaux : le centre, les provinces (*changwat*), les districts (*amphoe* en zones rurales et *khet* à Bangkok), les sous-districts (*tambon*) et les villages (*muban*). Le nombre d'entités rassemblées par le niveau supérieur est fonction de la superficie, de la population et de la volonté de l'État de mettre en place les services nécessaires aux nouvelles unités.

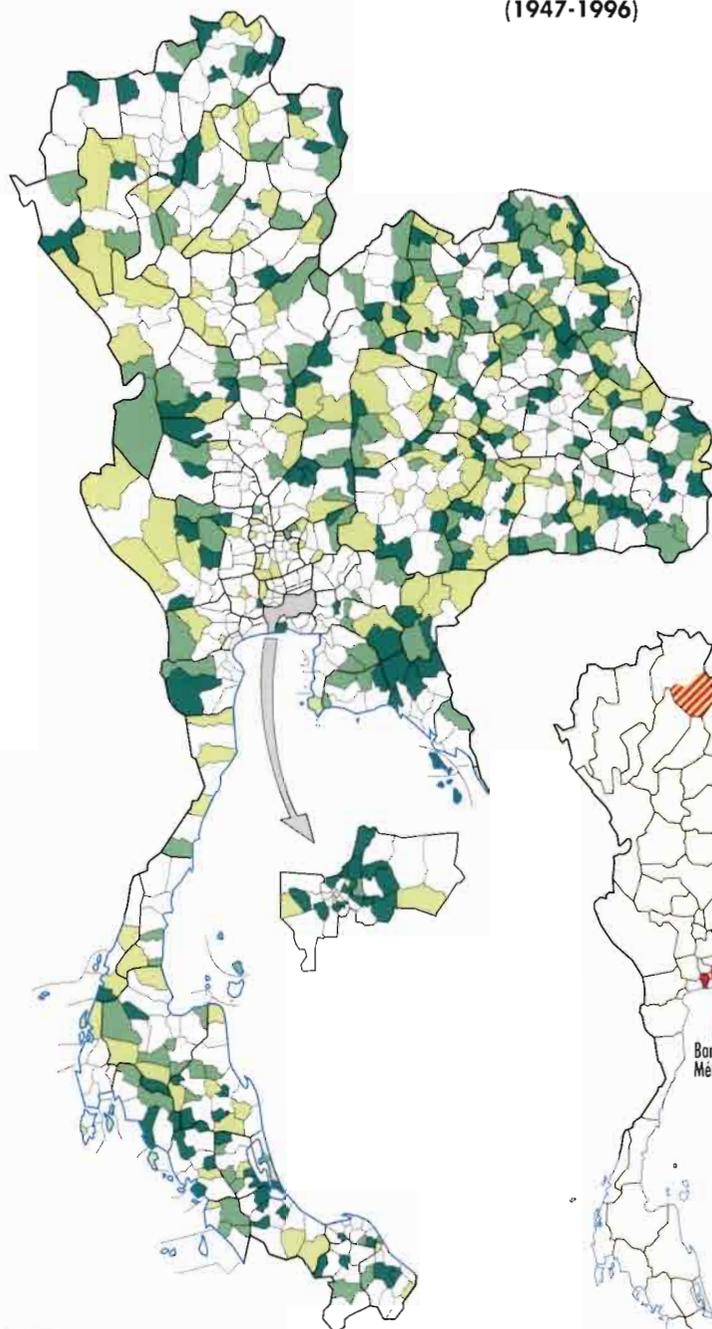
Alors que le regroupement de Bangkok et de Thon Buri se justifiait par l'exigence d'une gestion unique des problèmes liés à une urbanisation rapide, la création entre 1933 et 1992 de sept provinces a doublé les représentants (gouverneurs, fonctionnaires ministériels) et certains équipements (sanitaires, éducatifs) inhérents au statut provincial. Il en va de même pour les districts qui constituent l'unité administrative formelle la plus petite sous l'autorité de la province. Leur chef est fonctionnaire du ministère de l'Intérieur, comme le gouverneur, et chargé du maintien de la paix et de la coordination des fonctionnaires ministériels.

Historiquement, l'*amphoe* est un élément crucial du contrôle et de l'équipement du territoire. Sa subdivision est décidée par le ministère de l'Intérieur. La finesse du maillage, déjà en place en 1947 dans le delta et le long de la Chao Phraya jusqu'à Chai Nat, traduit l'ancienneté du peuplement alors que la subdivision de districts à partir de 1980 à Bangkok est liée la croissance rapide de la population dans des zones d'habitat récent. La dynamique de création des districts lors des deux premières périodes est justifiée par l'avancée de la frontière agricole sur le pourtour de la Plaine centrale (Kanchanaburi, Kamphaeng Phet), dans des espaces périphériques (Chaiyaphum, Nong Khai, Sa Kaeo) et le long de la frontière birmane. Elle s'explique également par le renforcement du contrôle du territoire face à la « menace » communiste dans le Nord-Est qui détient le record de création des districts, politique vigoureusement poursuivie après 1981 pour développer son équipement. Dans le Sud, les créations, plus nombreuses à partir de 1981, illustrent la poursuite de la mise en valeur agricole de l'intérieur et de l'ouest de la péninsule.

Dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, la gestion des provinces, puis celle des districts, relevait d'une logique de déconcentration de l'administration centrale alors que celle des sous-districts et des villages avait été laissée à des administrateurs élus. Les conseils de sous-districts (*sapha tambon*) avaient été rejoints dans les années 1980 par des fonctionnaires du district, affirmant l'emprise bureaucratique sur ces instances locales. Parallèlement, leur rôle était obscurci par l'intervention de l'administration centrale dans la planification. Malgré la forte réticence du ministère de l'Intérieur, la réforme de 1995 veut renforcer la représentation populaire dans ces conseils, leur donner un statut juridique et créer des Organisations administratives de sous-districts (SOA) avec un pouvoir et des dotations budgétaires supérieurs : en 1999, plus de 90 % des sous-districts étaient devenus des SOA. Outre leur jeunesse, les difficultés de ces organes témoignent d'une culture institutionnelle autoritaire (pouvoir conservé du chef de district et du gouverneur). Elles révèlent aussi la duplication des dysfonctionnements du processus électoral et de représentativité des niveaux national et provincial.

Le district sanitaire (*sukhaphiban*), première forme de gouvernement local et unité quasi urbaine, a disparu en 1999 pour être reclassé, dans le cadre de la démocratisation des organes locaux, en municipalité (*thetsaban*). Celles-ci ont longtemps constitué la forme la plus développée de gouvernement local mais leur nombre a stagné de 1946 à 1999 en raison de l'engagement financier requis du gouvernement central (chapitre 2). Les autres formes sont : l'Administration métropolitaine de Bangkok (BMA) avec un gouverneur élu depuis 1985 ; l'Organisation administrative provinciale, dont les membres élus bénéficient d'une autonomie et d'un contrôle budgétaires plus forts depuis 1997. Ces instances souffrent de compétences insuffisantes et parfois mal définies, et restent sujettes au pouvoir discrétionnaire du ministère de l'Intérieur, malgré la confirmation de leur autonomie par un gouvernement qui leur a alloué en 2001 20 % du budget central (BMA exclue).

### Création des amphoe et des khet (districts) (1947-1996)



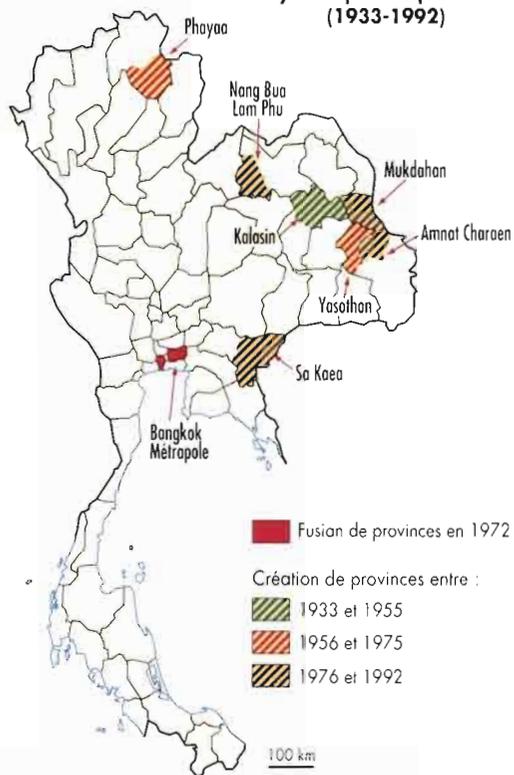
Périodes de création des districts :



— Limites de province

— Limites de district

### Dynamique des provinces (1933-1992)



Fusion de provinces en 1972

Création de provinces entre :



Sources :  
NSO, 1980, 1995a  
RTSD, 1966  
Skinner G. W., [carte 1950]

© IRD/MGM-Libergéo, 2005

## 23. La déforestation

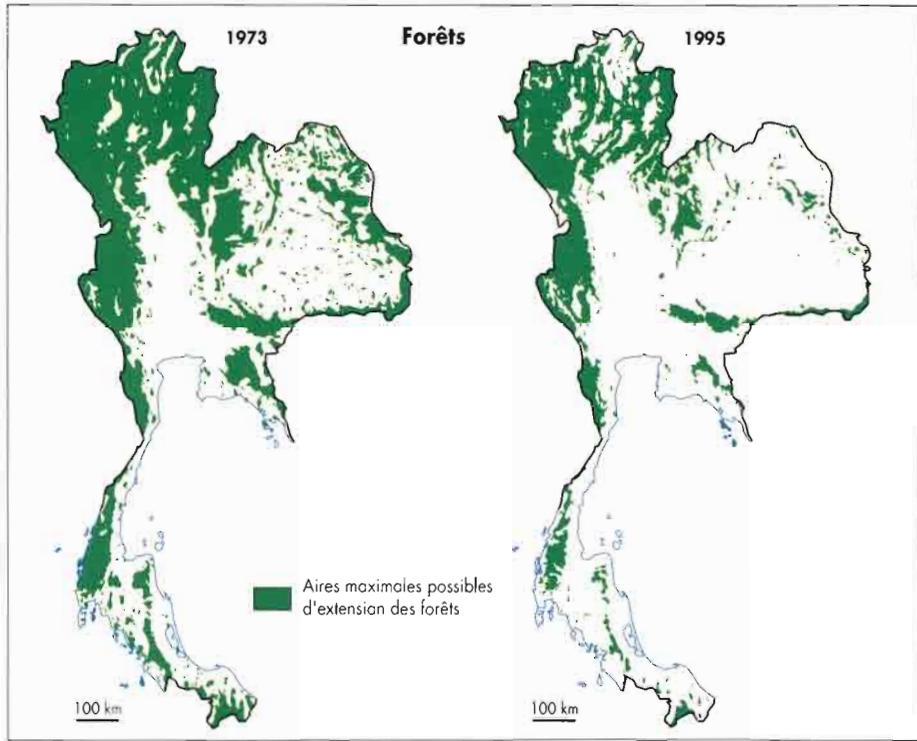
Ce qui est considéré comme «forêt» n'est pas clairement défini. Ainsi, les zones forestières dégagées en 1973 et 1995 par traitement d'images satellitales et les estimations statistiques en résultant doivent être vues comme des aires maximales possibles d'extension de forêts incluant des formations arbustives variées et différents types de dégradation.

Historiquement, le recul des forêts a suivi les étapes de la colonisation agricole mais, entre le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle et les années 1950, l'exploitation commerciale du teck est la cause principale du déboisement, même si les défrichements agricoles ont joué un rôle non négligeable. L'extension des superficies rizicoles a été forte dans les basses terres de la Plaine centrale, puis sur ses piémonts et dans les bassins et vallées du Nord et du Nord-Est. L'absence de forêts en 1973 au cœur de la Plaine centrale témoigne de l'ancienneté de la déforestation (milieu du XX<sup>e</sup> siècle).

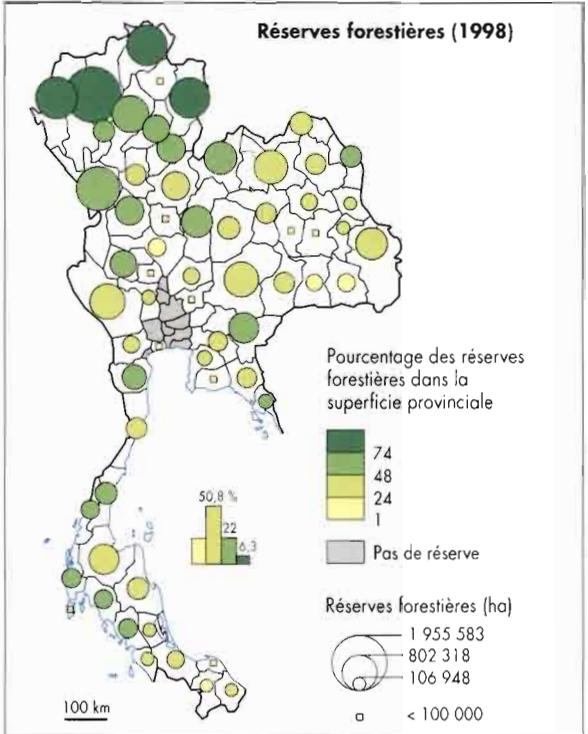
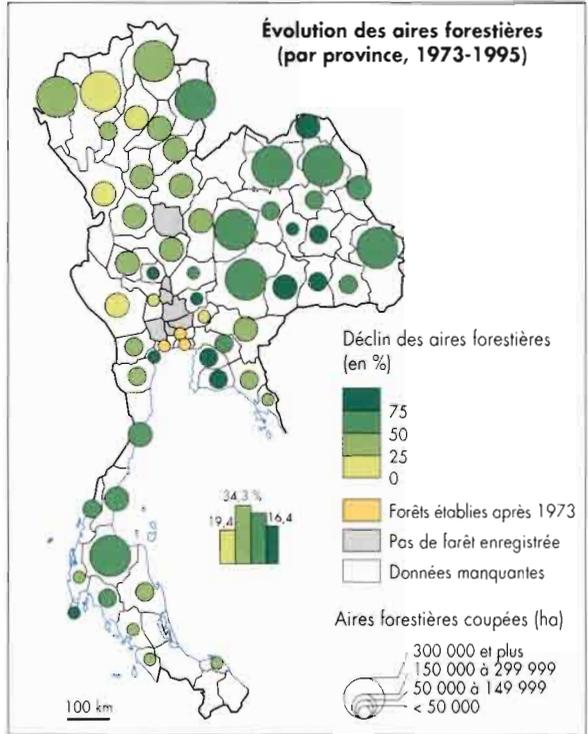
Les prélèvements forestiers antérieurs à la seconde guerre mondiale, beaucoup plus importants que ce qui est généralement reconnu, ont ouvert la voie à la colonisation agricole qui s'est accélérée jusqu'au milieu des années 1970. La déforestation a surtout touché le Nord-Est et le Sud. La progression des cultures commerciales (manioc, maïs, canne à sucre) a produit les principaux changements dans la conversion des terres sur les terrasses et les plateaux (planche 31). L'expansion agricole, accompagnant souvent l'aménagement routier, a, entre autres, suivi les routes stratégiques construites dans le Nord-Est lors de l'engagement des États-Unis au Viêt-nam. Son ralentissement à partir du milieu des années 1980 a permis au début des années 1990 une certaine stabilisation du couvert forestier à l'échelle nationale. Les territoires agricoles ont toutefois continué de s'étendre dans le Sud où plus de 260 000 ha de forêts ont été coupés entre 1989 et 1995. La diminution rapide des superficies forestières a poussé le gouvernement à interdire, dès 1973, l'exportation de bois brut, faisant de la Thaïlande un importateur net, puis à révoquer en 1989 les concessions forestières.

Le Nord-Est a été, entre 1973 et 1995, la région la plus déboisée: la perte moyenne de 60 % de ses forêts est nettement supérieure dans des provinces où les fronts pionniers étaient particulièrement actifs (Nong Khai). Dans le Nord, le déboisement autour des vallées et des plaines intramontagnardes, très important (plus de 1,5 million d'ha pour Chiang Mai, Chiang Rai et Nan), représente un peu plus de 30 % des superficies considérées en forêt. Dans le Sud, les superficies déboisées sont un peu moins étendues bien que les forêts ne soient plus qu'à l'état résiduel dans plusieurs provinces (Phuket, Songkhla, Narathiwat, Krabi).

Face à la détérioration des ressources forestières et à l'émotion de l'opinion publique, des efforts de reboisement ont été faits et le principe des «réserves forestières» a été adopté en 1991. L'objectif de ces opérations, différenciant les «forêts naturelles», à conserver, des «forêts commerciales», dans lesquelles les coupes sont autorisées, paraît difficilement réalisable à cause, notamment, des dysfonctionnements de l'appareil administratif. La superficie des réserves, sous la responsabilité du département royal de la Foresterie obligé de se reconvertir depuis l'interdiction de l'exploitation forestière, a été portée de 11 % à 45 % du territoire (plus de 23 millions d'ha en 1998). Leur distribution spatiale souligne le potentiel du Nord, le long de la frontière birmane surtout, la faiblesse de celui du Nord-Est et le déséquilibre entre les deux côtes de la péninsule, dû à une colonisation agricole plus tardive de l'Ouest. La définition des réserves est source de confusions parce qu'elles incluent des espaces cultivés et occupés par plus d'un million de familles dès le milieu des années 1980. Parmi les provinces pourvues de vastes réserves, le cas de Chiang Mai est significatif: la même source officielle estimait que son territoire était occupé en 1998 à plus de 97 % par des réserves et en 1995 à 75 % par des forêts et à 10 % par des cultures. La superposition de fait entre superficies réservées aux forêts et superficies cultivées a créé des conflits lors des tentatives gouvernementales d'expulser les populations des réserves.



Sources :  
 NASDA / FFPRI / RFD, 1998  
 Royal Forest Department, 1999  
 Thongchai Charupot, 1998



© IRD/MGM-Libergéo, 2005

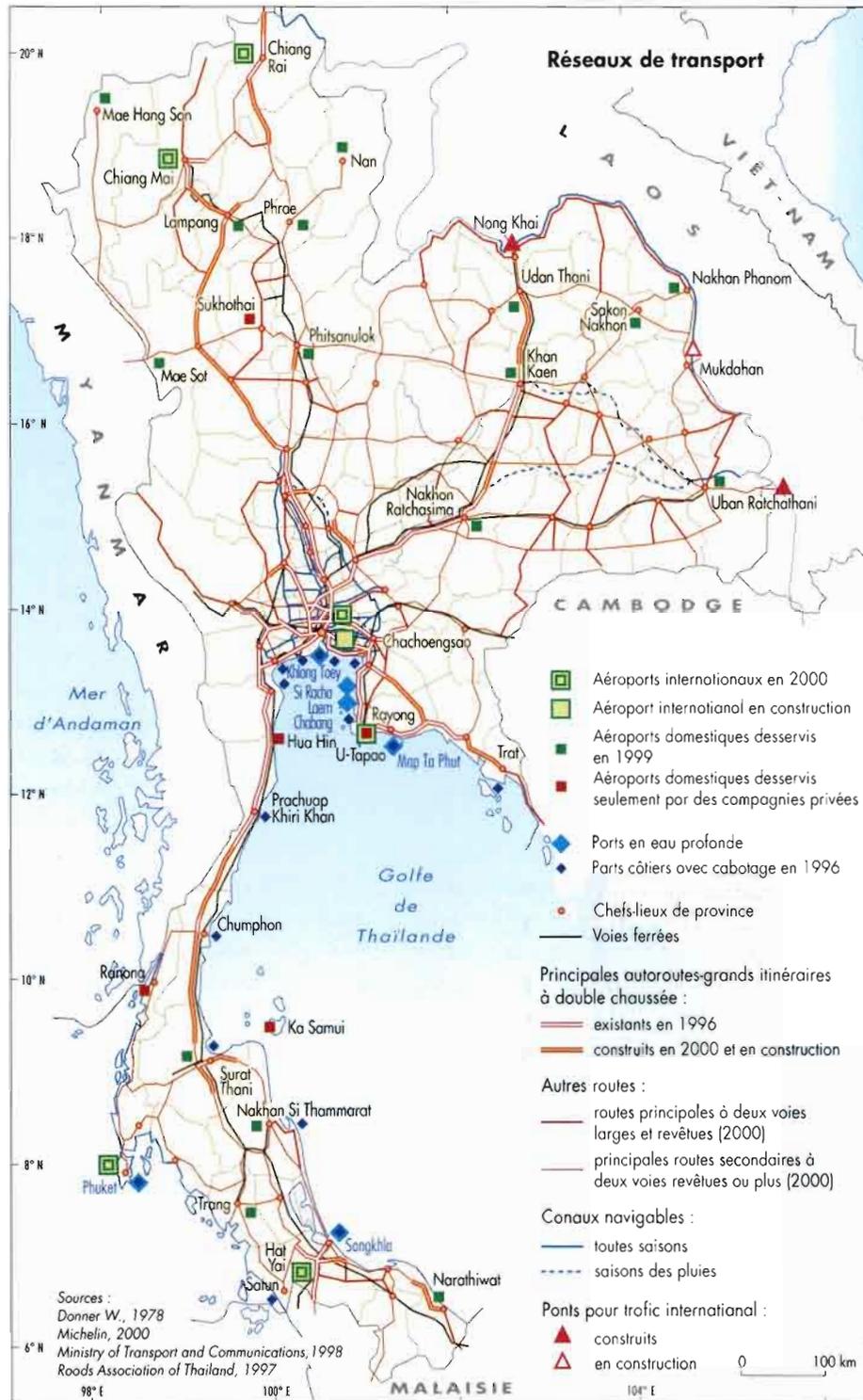
## 24. Les réseaux de transport

Les bonnes liaisons routières entre les centres provinciaux ne masquent pas la configuration radiale du réseau ferroviaire et des plus grandes artères routières à partir du nœud formé par Bangkok, Nonthaburi et Pathum Thani, que confirment les liaisons aériennes (planche 54). L'établissement de la capitale comme tête de pont des réseaux commerciaux à l'interface de l'international date de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, grâce à l'articulation des canaux (*khlong*) du delta de la Chao Phraya et du port de Bangkok. Le modèle radial est largement issu d'une volonté politique de renforcer au tournant du XIX<sup>e</sup> siècle le lien entre Bangkok et les régions périphériques. La construction des voies ferrées, reliant en 1939 le Nord, le Nord-Est et le Sud à Bangkok, avait pour objectif majeur de les intégrer pleinement à la nation, de faciliter l'exécution du programme centralisé de réformes et de faire face aux menaces d'expansion des puissances coloniales. C'est également pour des considérations d'ordre stratégique que les grands aménagements routiers ont été entrepris dès 1950 avec l'aide américaine notamment et dont ont bénéficié le Nord, le Sud et surtout le Nord-Est.

Les travaux des deux dernières décennies ont surtout porté sur l'amélioration de la desserte routière par l'aménagement des liaisons entre les villages, des grands axes et des nœuds à trafic croissant. Le rail n'a fait l'objet depuis la seconde guerre mondiale que d'extensions mineures telles que la liaison côtière à partir de Chachoengsao dans le cadre du développement de l'Eastern Seaboard. Bangkok est un goulot d'étranglement qui s'est étendu à l'ensemble de la région métropolitaine en raison du retard pris à la doter d'infrastructures compatibles avec une telle concentration de population et d'activités (planche 60) : la rapidité de la croissance urbaine et industrielle entre 1986 et 1996 a accentué la pression sur des équipements déjà insuffisants. À une échelle plus modeste, la congestion du trafic dans certains centres régionaux, tels que Nakhon Ratchasima, Chiang Mai ou Songkhla/Hat Yai a les mêmes causes.

La mise en service en 1991 et 1992 de trois ports en eau profonde sur la côte orientale du golfe de Thaïlande a permis d'adopter des infrastructures compatibles avec les nouvelles conditions du transport maritime et de pallier l'engorgement du port de Bangkok, détrôné depuis 1998 par Laem Chabang : en 2000, leur trafic respectif en containers s'élève à 1,1 et 2,1 millions de TEUs. Les nouveaux ports, largement liés aux activités industrielles de l'Eastern Seaboard, ont attiré les capitaux privés (Si Racha et Map Ta Phut). Cette récente multiplication des sites a abouti à une concentration spatiale des points d'accès aux échanges internationaux accentuée par la prééminence de l'aéroport de Bangkok dont la saturation a conduit à construire un nouveau site à l'est. Les deux ports privés du Sud, ouverts en 1988, sont limités par leurs équipements et desservent surtout leur arrière-pays.

Les appels au secteur privé n'ont pas donné les résultats espérés dans la fourniture de transports collectifs et d'infrastructures autres que le train surélevé de Bangkok, les autoroutes urbaines de la Région métropolitaine de Bangkok (BMR), et quelques équipements portuaires et aéroportuaires. Dans le cadre de la politique de libéralisation et de privatisation, la compagnie aérienne nationale a été ouverte au capital privé, des compagnies privées ont été autorisées à desservir les aéroports intérieurs et à assurer des liaisons par bus au sein de la BMR et avec les centres provinciaux. La question du financement des infrastructures est plus que jamais à l'ordre du jour alors que la Thaïlande ambitionne de renforcer sa prééminence économique et de devenir la principale porte d'accès à la péninsule Indochinoise, par une stratégie d'intégration transnationale à l'échelle de l'Asie du Sud-Est continentale (planche 6). Parmi les priorités de coopération figurent l'articulation des réseaux nationaux routiers et ferroviaires, plus hypothétique à part la connexion existant déjà avec la Malaisie, et la navigation sur le Mékong. L'ouverture au trafic international de l'aéroport de Chiang Rai, la construction du pont de Nong Khai, le financement par le Japon de la construction d'un pont à Mukdahan s'inscrivent dans cette perspective.



© IRD/MGM-Libergéo, 2005

## 25. Infrastructures et réseaux de l'énergie

La Thaïlande est un gros consommateur d'énergie et reste dépendante des importations pour environ 60 % de l'énergie qu'elle consomme, malgré la mise en valeur des ressources intérieures. La diversification des approvisionnements et la maîtrise de la demande ont été les axes majeurs de la politique énergétique dès le premier choc pétrolier. La production de lignite, en forte hausse entre 1970 et 1999 (de 0,3 à près de 20 millions de tonnes), participe pour 20 %, surtout à partir des mines du Nord, à la production d'électricité. L'exploitation dès 1981 des champs pétrolifères du golfe de Thaïlande a permis de substituer en partie le gaz au pétrole dans la production d'électricité (près de 40 %) et d'alimenter le secteur de la pétrochimie. Cependant, les ressources en brut ont été décevantes (3 % de la production de l'Asie du Sud-Est et à plus de 70 % des champs de Phitsanulok), et celles en gaz insuffisantes (près de 14 % de la production régionale et à 90 % marins).

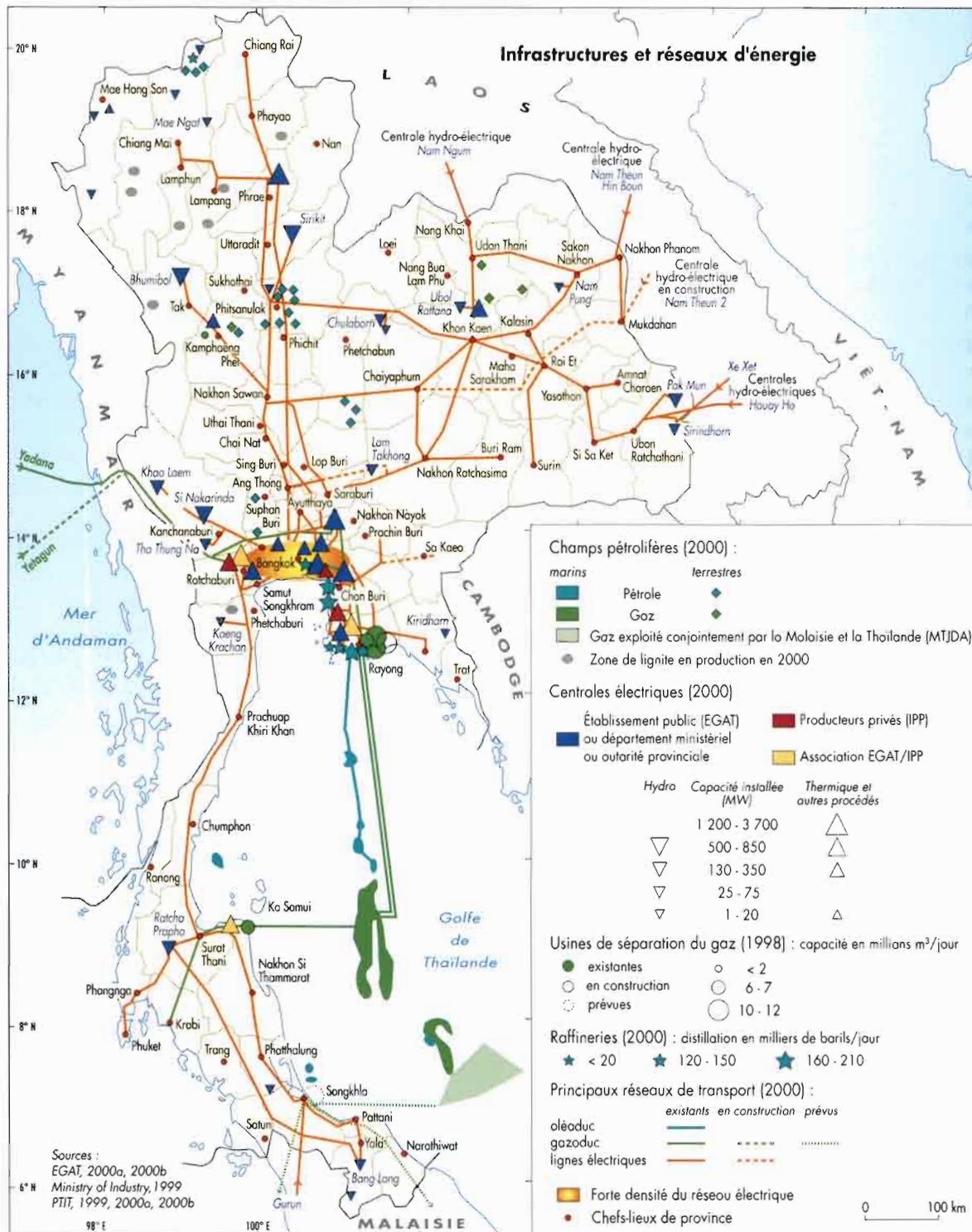
La dépendance du pétrole importé reste forte, principalement du Moyen-Orient, et la politique de l'État cherche à aligner la capacité de raffinage sur la consommation (surtout les transports). Un marché gazier régional s'est constitué par l'achat de gaz birman et l'exploration de champs marins avec la Malaisie. L'hydroélectricité (un peu plus de 10 % de la capacité électrique installée) voit son expansion limitée par la modestie des installations envisageables : la Thaïlande utilise le potentiel du Laos auquel elle achète de l'électricité depuis plus de 30 ans.

La hausse de la demande d'énergie, après une chute de la consommation due à la crise de 1997, a ravivé l'intérêt pour le gaz indonésien et l'accroissement des achats d'électricité au Laos (d'ici 2006), au Myanmar (2010) et à plus longue échéance au Yunnan à partir de centrales dans lesquelles la participation thaïlandaise représente de 25 % à 80 % des capitaux. Ces perspectives vont renforcer certaines connexions avec les réseaux des pays voisins et confirmer la configuration radiale des principales lignes électriques vers la région de Bangkok. L'articulation du Nord-Est avec le Laos s'en trouvera confortée : Khon Kaen apparaît déjà comme un nœud de

grandes lignes et Roi Et confirmera sa position. Le Nord devrait assurer la liaison avec les centrales du Yunnan (Jinghong) et du Myanmar (État Shan) et le Sud accroître son articulation avec la Malaisie.

Enjeu social et économique, la desserte en électricité a été dès les années 1960 une priorité pour un État soucieux d'assurer le contrôle de son territoire : 98 % des villages sont raccordés au réseau (planche 29). Le complexe pétrochimique, à partir des réserves pétrolifères, n'est pas aussi important qu'espéré, mais une base industrielle majeure s'est développée dans l'Eastern Seaboard où se concentrent les unités de raffinage du brut et les usines de séparation du gaz. Les modes de transport (gazoducs marins et terrestres) et les techniques d'utilisation (centrales à cycle combiné) ont aussi été modernisés.

L'industrie électrique s'est ouverte en 1992 aux capitaux privés et la part des producteurs privés est passée à 25 % de la production en 2000. Les investissements étrangers y sont particulièrement présents et les équipements, auxquels participe l'entreprise publique Electricity Generating Authority of Thailand (EGAT) par l'intermédiaire de ses filiales commerciales partiellement ouvertes aux capitaux privés, sont implantés dans des zones où les risques liés à l'approvisionnement et à la demande sont limités. La production et la distribution de l'électricité aux zones économiquement moins dynamiques relèvent des agences provinciales ou de certains ministères. Malgré les effets du choc de 1997 sur le budget public et les velléités gouvernementales, la privatisation de EGAT est retardée et son monopole sur le transport et la distribution de l'électricité est intact. Il en est de même pour le secteur pétrolier : si l'exploitation a été ouverte aux firmes étrangères dès 1971, la libéralisation de la transformation commencée en 1992 et confirmée en 1997, la privatisation de Petroleum Authority of Thailand (PTT) amorcée en 2001, cette dernière a encore le monopole de l'achat et de la distribution de gaz tout en participant, par l'intermédiaire de ses filiales, à de vastes opérations avec le secteur privé.



© IRD/MGM-Libergéo, 2005

## 26. La politique de promotion de l'investissement

La politique spatiale de l'investissement se caractérise par une zonation du territoire qui conditionne l'intensité des privilèges accordés aux entreprises par le Bureau de l'investissement (BOI créé en 1959) : subventions indirectes (allègements fiscaux, réduction de taxes à l'importation de matières premières, de produits intermédiaires et de machinerie) et de facilités (participation du capital étranger, emploi d'expatriés).

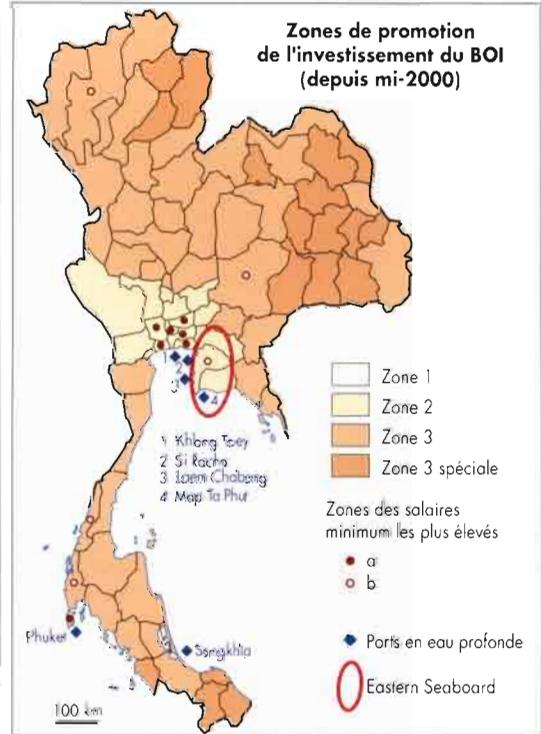
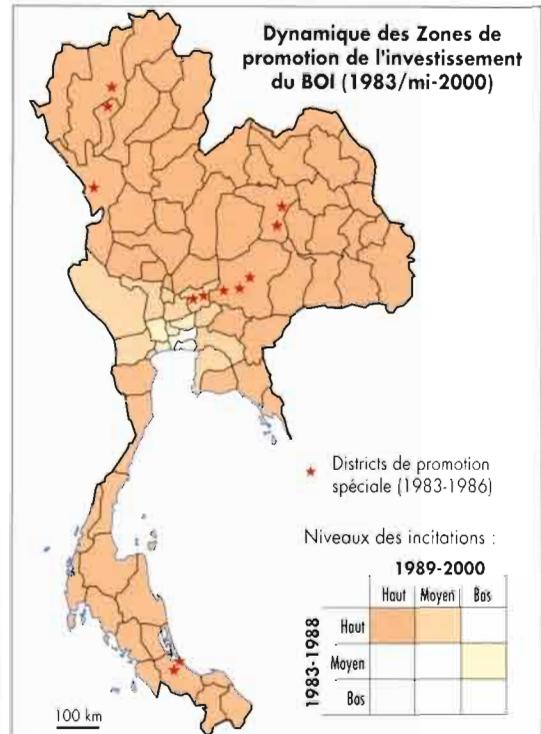
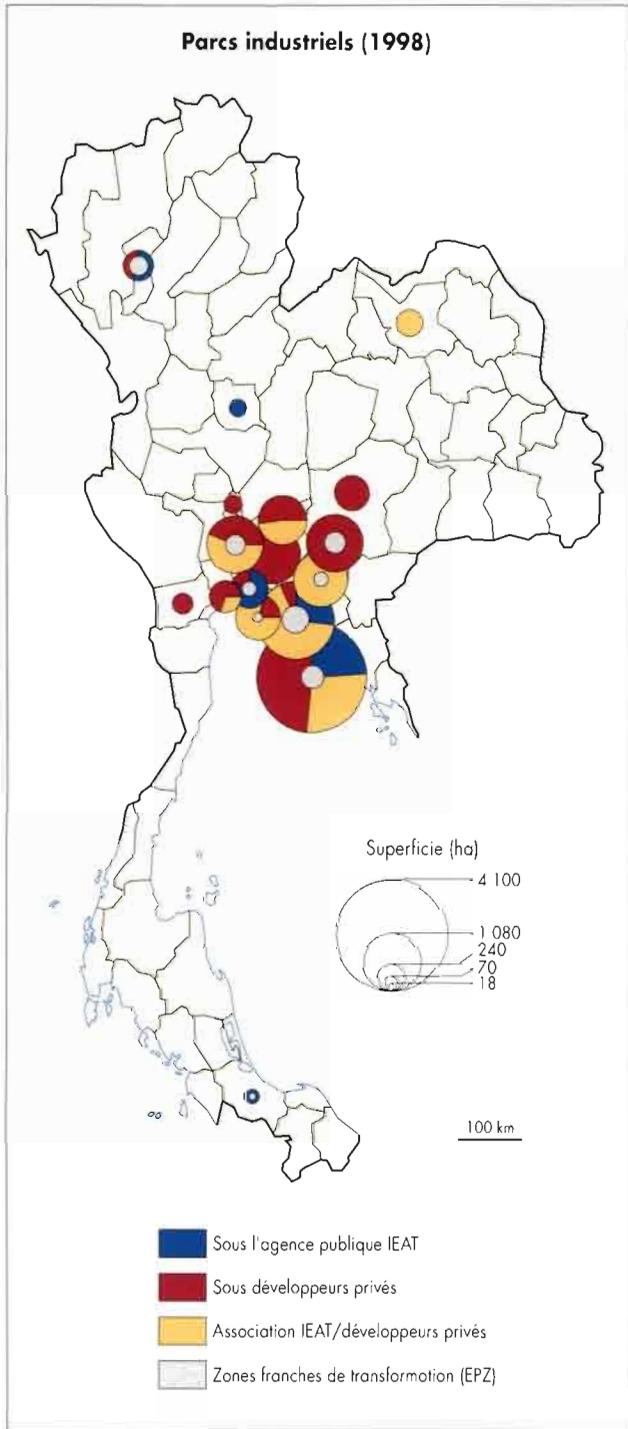
Cette politique est esquissée en 1972, après plus d'une décennie d'appui à l'investissement privé sans considération de localisation : quelques districts urbains sont désignés pour recevoir les aides publiques les plus importantes. En 1983, l'approche devient plus globale par la définition de trois zones qui, en fonction de leur éloignement du pôle Bangkok-Samut Prakan, modulent l'intensité des privilèges : néanmoins les districts de promotion spéciale reçoivent, jusqu'en 1986, les incitations les plus fortes. Des réajustements successifs tiennent compte de l'avancée du front des investissements à partir du pôle et font basculer des groupes de provinces dans des zones où les exonérations sont moins avantageuses. Toutes les provinces des régions périphériques bénéficient des incitations les plus fortes. Au-delà des objectifs affichés de rééquilibrage social et spatial, les mesures du BOI offrent la possibilité aux investisseurs, dès 1972 avec l'orientation vers l'exportation de l'industrialisation, d'accéder à la main-d'œuvre bon marché des régions périphériques et de lutter par la suite contre l'érosion progressive de leur compétitivité internationale. La politique salariale a renforcé cet avantage en fixant un salaire minimum plus bas dans ces régions (sauf cinq provinces avec une rémunération légale de 8 % à 25 % supérieure).

En 2000, une zone 3 spéciale a été créée pour accorder le plus fort taux d'incitation à certaines des provinces les plus défavorisées des régions périphériques. L'Eastern Seaboard se retrouve dans la même zone alors que Rayong avait bénéficié pendant près de deux décennies du même traitement que les régions périphériques. Compte tenu de la détérioration de la situation fiscale depuis 1997, une efficacité supérieure est attendue des

subventions accordées aux nouveaux investisseurs, notamment étrangers. La remise en cause, dans le cadre de l'OMC, des critères utilisés jusque-là militait aussi pour une prise en compte plus explicite des inégalités spatiales de développement.

Le pouvoir discrétionnaire du BOI lui a permis de précéder ou d'accentuer des orientations alors qu'elles n'étaient pas clairement affichées. Le niveau des exonérations dans les zones de privilèges bas ou intermédiaires est relevé en fonction de critères changeants mais estimés vitaux pour la croissance (importance des exportations, création d'emplois, secteurs prioritaires). L'insuffisance des ressources pour développer les zones industrielles, destinées à déconcentrer les entreprises tout en leur fournissant des équipements, s'est traduite par l'appel des pouvoirs publics au secteur privé pour les épauler et l'octroi d'exonérations qui peuvent être, dans ces zones, supérieures à celles appliquées dans les provinces d'établissement.

En 1998, les développeurs privés géraient seuls plus de 45 % de la superficie totale des zones industrielles et près de 40 % en participation avec l'agence publique Industrial Estate Authority of Thailand (IEAT). De la collaboration public-privé a résulté un important déséquilibre spatial des zones industrielles, la rentabilité à court terme de l'investissement l'emportant sur la déconcentration géographique, priorité des seuls pouvoirs publics. Les zones industrielles installées dans certains pôles des régions périphériques sous l'impulsion de l'IEAT, Nakhon Ratchasima exceptée, représentent moins de 10 % de la superficie totale. Avec une forte participation de l'IEAT, l'Eastern Seaboard, conçu comme un espace de déconcentration industrielle des provinces centrales, compte un peu plus de 50 % de la superficie des zones industrielles, dont la moitié en Zones de transformation pour l'exportation (EPZ) : les entreprises ont des avantages renforcés (franchises) selon leurs performances à l'exportation. Le capital privé est par contre majoritaire dans l'établissement des zones industrielles des provinces centrales.



Sources : BOI, 1995, 1998, 2000 - Kermel-Torrès D., Schar Ph., 1997 - Yulhasak Kanasawat, 1995

## 27. Les équipements scolaires et médicaux

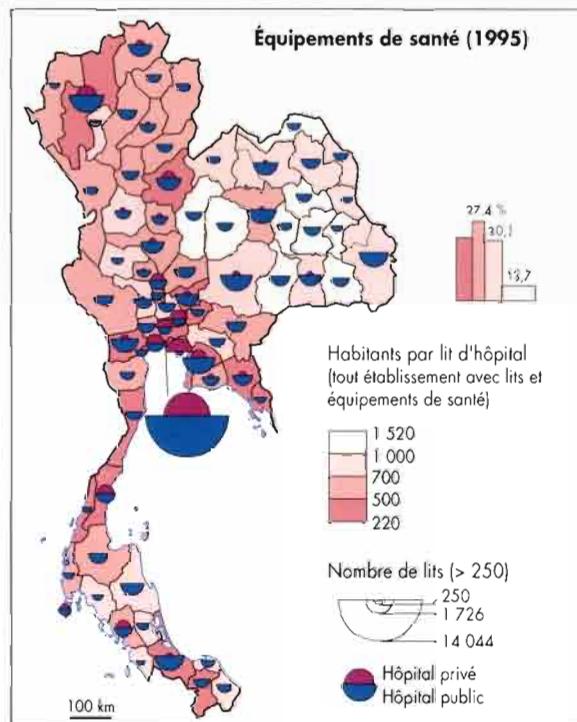
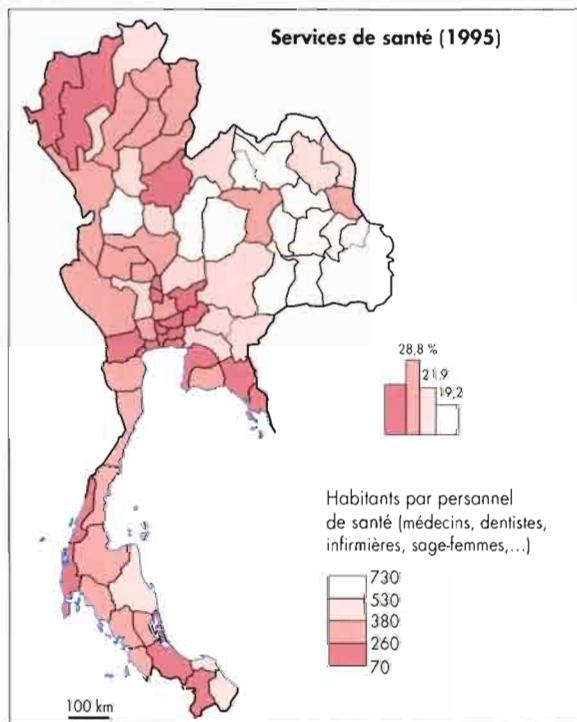
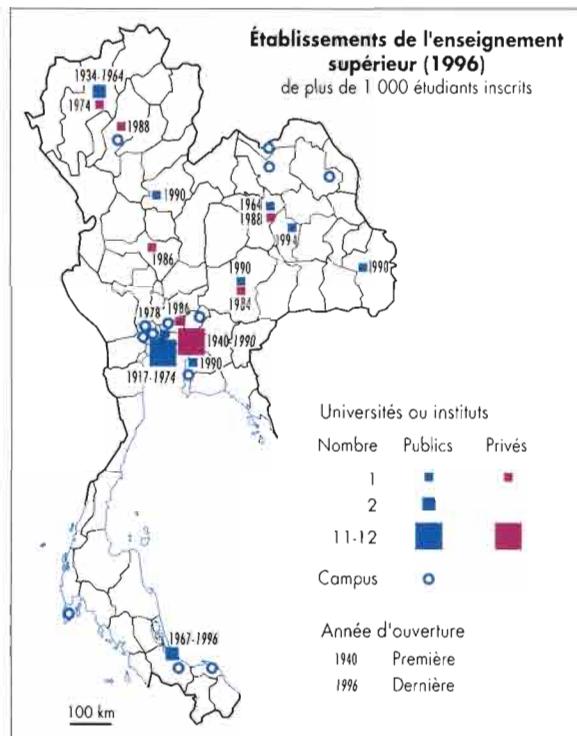
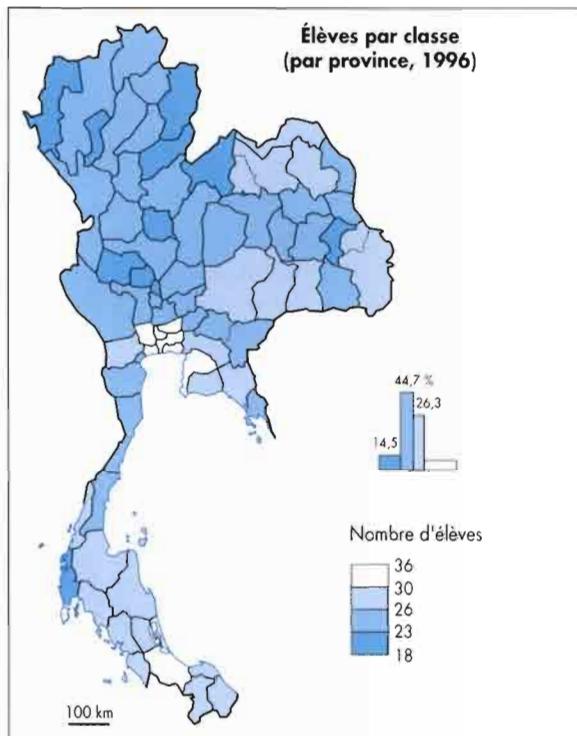
Malgré la bonne couverture du territoire en établissements scolaires due à l'effort d'équipement des années 1960 et 1970, les classes surpeuplées dans les villes et le manque de matériel éducatif pèsent sur les conditions d'apprentissage, les pouvoirs publics faisant difficilement face à la croissance urbaine. La Région métropolitaine de Bangkok (BMR), Chon Buri et Songkhla sont particulièrement pénalisées avec plus de 30 élèves par classe. Les dépenses publiques d'éducation (3,5 % du Produit intérieur brut et 19,5 % du budget de l'État en 1996) n'ont pas augmenté en part de PIB depuis 1970.

L'enseignement élémentaire mobilise encore près de la moitié des dépenses pour l'éducation. La part du supérieur s'est fortement accrue au début des années 1990, passant de 10 % en 1985 à près de 20 % en 1996. Avec 22 % des dépenses en 1996 (19 % en 1985) pour un effectif deux fois plus nombreux que celui du supérieur, la part allouée au secondaire reste faible. La BMR concentre plus de la moitié des universités. Si la politique de décentralisation universitaire reste quantitativement limitée, la dynamique territoriale induite est forte. La création dans les années 1960 d'universités régionales à Chiang Mai, deuxième en taille, Khon Kaen et Songkhla, a été suivie depuis 1990 par d'autres créations et une dissémination d'antennes de petites dimensions dans certaines provinces. L'installation de campus à la périphérie de Bangkok a répondu à l'accroissement des effectifs de la capitale.

Si l'enseignement public occupe une place croissante dans le secondaire (73 % des effectifs en 1976, 87 % en 1996), la présence du privé se maintient dans le primaire (13 % en 1996) et se renforce dans le supérieur (20 % en 1996 contre 7 % en 1986). Face à une demande croissante, la capacité d'accueil réduite des universités traditionnelles et le niveau faible des « universités ouvertes », aux effectifs non limités, laissent une place plus grande au privé. Le degré de prise en charge de l'éducation par l'État est au cœur des débats suscités par le 8<sup>e</sup> Plan pour l'éducation (1997-2001) qui préconise une autonomie de gestion des universités publiques.

La couverture du territoire en hôpitaux régionaux et provinciaux, en équipements de proximité dans les districts et les *tambon* (tous dotés d'un centre de santé depuis 1996) a été une réalisation majeure de la politique de santé publique des trois dernières décennies. Entre 1975 et 1995, la proportion des visites à l'hôpital régional ou provincial a diminué de moitié au profit des centres de santé. Le progrès dans l'accès aux soins est cependant limité par un nombre encore insuffisant de médecins : 81 % des urbains bénéficient d'un équipement avec médecin contre 47 % des ruraux. La période récente se caractérise par une forte hausse des dépenses familiales de santé liée à l'évolution des besoins accompagnant les changements sociétaux. Aussi, la priorité est-elle donnée depuis 1992 à la qualité des services et à l'assurance santé, et plus récemment au cadre de vie et aux problèmes environnementaux.

Le développement des services de santé est partout sensible : le nombre d'habitants par médecin est passé entre 1985 et 1995 de 15 700 à 10 500 dans le Nord-Est, de 13 300 à 5 600 dans le Nord, de 8 000 à 5 500 dans le Sud et de 1 500 à 1 000 à Bangkok. En dehors de la BMR, seules les provinces très touristiques, quelques villes régionales et des zones frontalières à risques sanitaires élevés ont un haut niveau d'équipement. Le Nord-Est présente un retard spécifique dû à un rattrapage plus limité du sous-équipement initial que le Nord, tandis que le Sud héritait d'une situation plus favorable. Après avoir décliné de 1970 à 1988, le secteur privé a profité de la rapide progression du niveau de vie des années 1990 pour atteindre 23 % des lits hospitaliers en 1995 contre 13 % en 1985. Il tient une place croissante dans les zones à fort pouvoir d'achat, en premier lieu dans l'agglomération de Bangkok où il concerne 40 % des lits en 1995 (avec une progression particulièrement forte à sa périphérie), ainsi que dans certaines villes régionales et régions touristiques (Chon Buri, Phitsanulok, Chiang Mai, Phuket). L'offre de services de santé reste toutefois le domaine quasi exclusif des pouvoirs publics dans la plupart des provinces.



Sources : Ministry of University Affairs, 1998 ; NSO, 1990, 1997d, 1997e, 1997f, 2000

© IRD/MGM-Libergéo, 2005

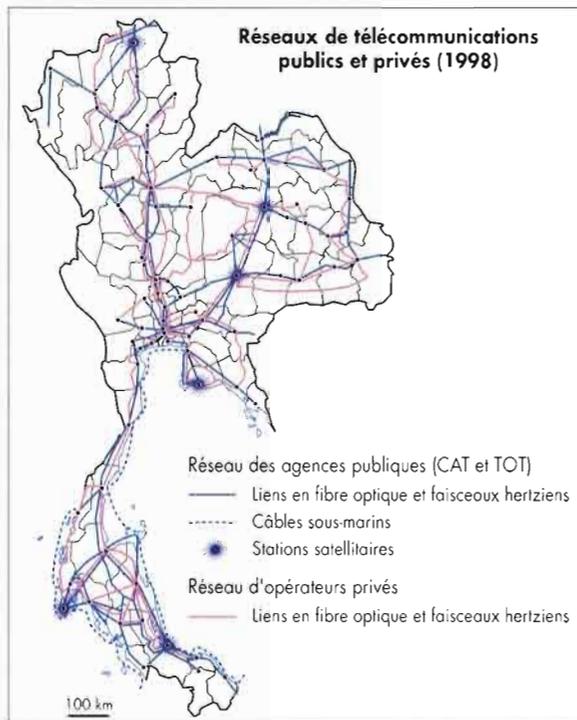
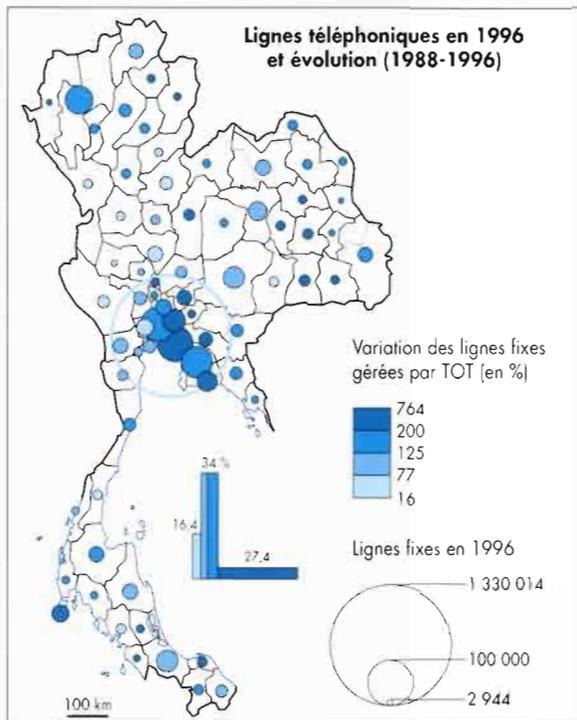
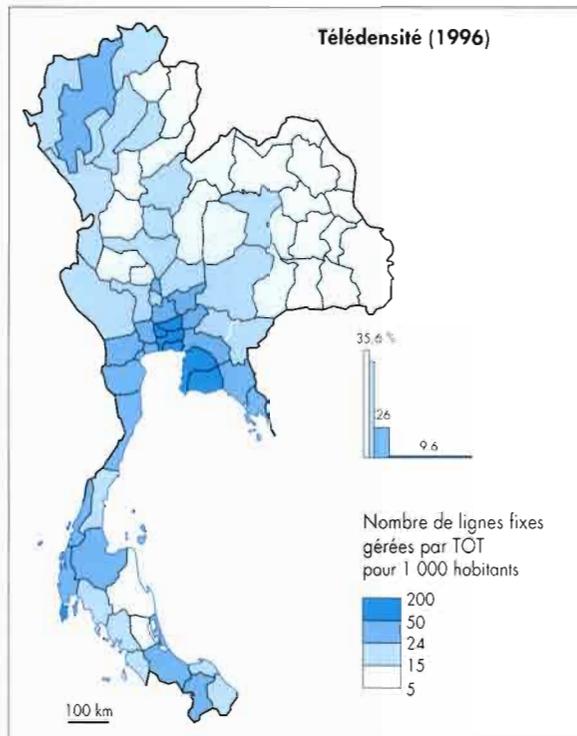
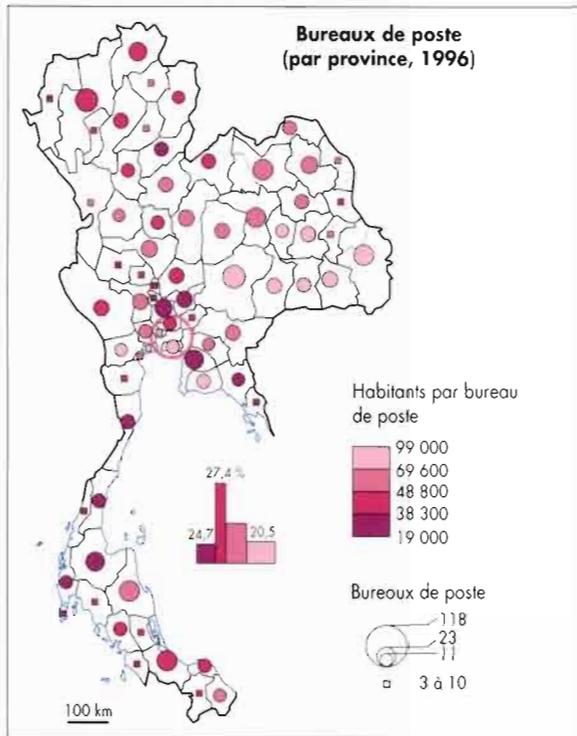
## 28. Les infrastructures de la poste et des télécommunications

La desserte en bureaux de poste est faible au niveau national (1 bureau pour 50 000 habitants) et varie fortement selon les provinces. Le sous-équipement relatif par rapport à la densité de population affecte principalement le Nord-Est et dans une moindre mesure la périphérie de Bangkok en forte croissance démographique. Il traduit, d'une part, la grande disparité des situations économiques des provinces, et, d'autre part, la difficulté des pouvoirs publics à faire face à la hausse rapide des besoins liés à la forte croissance urbaine, de la Région métropolitaine de Bangkok comme de villes régionales (comme Nakhon Ratchasima). Le sous-équipement des provinces les plus rurales est à mettre en rapport avec une activité postale qui reste faible (entre 2 et 8 envois postaux par habitant en 1996 pour les provinces du Nord-Est contre 72 à Phuket et 112 à Bangkok). Pour pallier l'insuffisance quantitative et qualitative du service public, des services postaux privés jouent très largement à Bangkok et dans les principales villes un rôle de service de proximité.

La capacité du réseau téléphonique témoigne des écarts d'activité et de niveau de vie entre les régions (5 lignes pour 1 000 habitants à Si Sa Ket contre 200 à Bangkok). L'aire du Grand Bangkok (Bangkok, Samut Prakan, Pathum Thani, Nonthaburi) se distingue par une télédensité élevée concentrant 61 % des lignes du pays en 1996. L'Eastern Seaboard, son prolongement industriel, se caractérise par une surcapacité du réseau (à Rayong, 83 % des lignes sont effectivement utilisées en 1996 contre plus de 96 % à Bangkok) due à un aménagement volontariste. Le surdimensionnement des infrastructures se retrouve à Pathum Thani, province également en plein développement à la périphérie de Bangkok. Dans le reste du pays, le niveau d'équipement remarquable de Phuket ou de Chiang Mai est lié au poids du tourisme. Aucune des provinces du Nord-Est, même les plus urbanisées, ne dispose de plus de 17 lignes pour 1 000 habitants. Malgré un nombre de lignes multiplié par 3 ou 4 au début des années 1990 dans les provinces les plus en retard (où le niveau d'équipement initial est très bas), la plupart se

situent toujours en dessous des 10 lignes pour 1 000 habitants. Avec 422 283 unités en 1994, 924 415 en 1996 et 1 105 148 en 1997 (dont 62 %, pour l'aire du Grand Bangkok), le développement rapide de la téléphonie mobile dans les années 1990 est un élément nouveau qui tend à réduire la portée des différences régionales en infrastructures téléphoniques. Afin de pallier la pénurie en lignes fixes face à une demande croissante, des partenariats entre les entreprises d'État, Telephone Organization of Thailand (TOT) et Communications Authority of Thailand (CAT), et des opérateurs privés ont vu le jour entre 1992 et 1993. Ainsi TOT a concédé pour 25 ans à Telecom Asia l'installation et la gestion des lignes nouvelles dans l'aire du Grand Bangkok et à Thai Telephone and Telecommunication le service provincial. Ces opérateurs ont en 1996 installé plus de 90 % des nouvelles lignes. Leur présence dans les infrastructures téléphoniques est passée de la gestion de 300 000 lignes en 1994 à 2,3 millions en 1997, soit 48 % des lignes du pays.

Les entreprises d'État ont également concédé le développement d'une large part des nouvelles technologies pour la téléphonie mobile et les télécommunications par satellite. Ces opérations assurent une bonne desserte du territoire toutefois limitée par la faiblesse de l'interconnexion entre les systèmes et les opérateurs. Elles préparent aussi la privatisation de TOT et de CAT prévue par le schéma directeur des télécommunications de 1997 pour l'horizon 2006. La prospective réalisée en 1997 par l'Institut de recherche sur le développement de Thaïlande (TDRI) évaluait le besoin en équipement, sur la base du maintien de la croissance économique, à 10 millions de lignes fixes en 2001 (soit de 1997 à 2001, 250 000 nouvelles lignes par an pour l'aire du Grand Bangkok et 350 000 pour la province) et 14 millions en 2006 soit 21,5 lignes pour 100 habitants. En regard des 4,8 millions de lignes existantes en 1997 (soit environ 8 lignes pour 100 habitants), ces chiffres situent l'ampleur de l'effort d'équipement nécessaire pour accompagner le développement économique et répondre à la demande sociale.



Sources : Ministry of Transport and Communications, 1998b - NSO, 1990, 1997b, 1997c, 2000

© IRD/MGM-Libergéo, 2005

## 29. L'approvisionnement en eau et en électricité

Le contraste est fort entre Bangkok et ses provinces contiguës, où presque tous les foyers bénéficient de l'adduction d'eau, et le reste du pays : en 1996, un foyer sur deux est desservi dans la région centrale et moins d'un sur quatre dans le Sud.

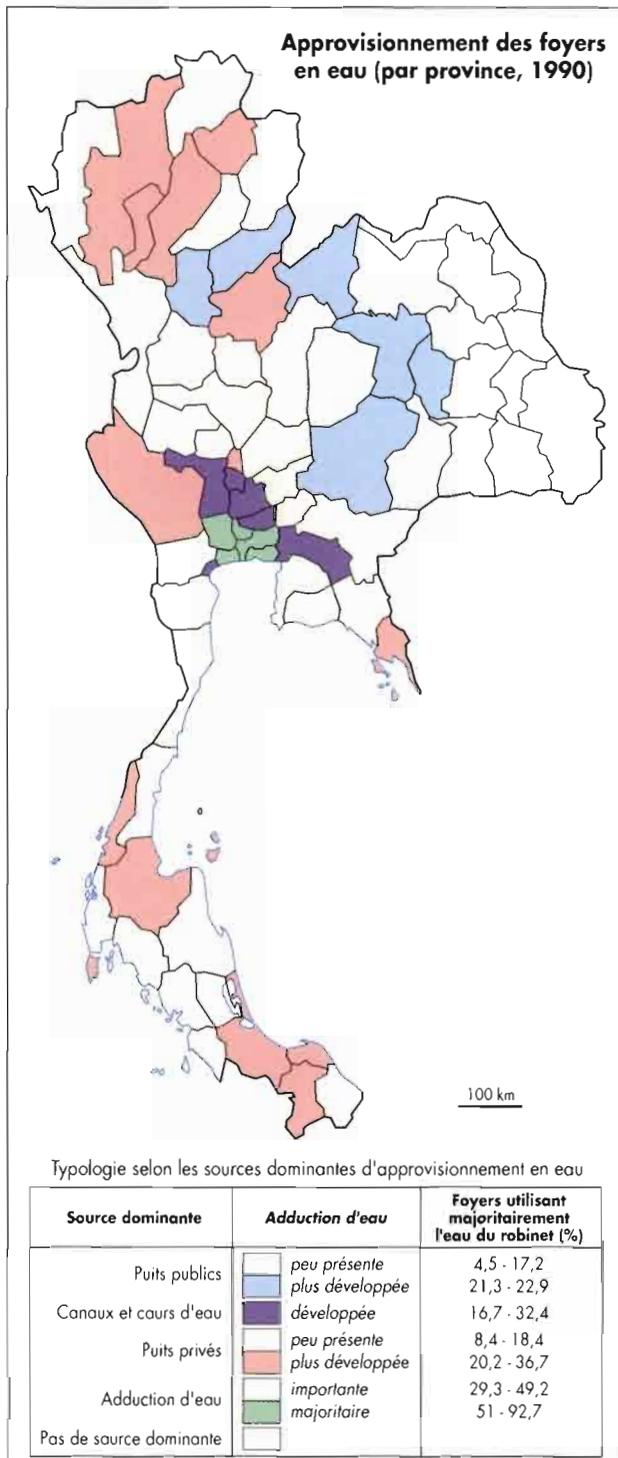
L'écart ville-campagne est important, puisqu'en 1994, 81 % des logements urbains sont dotés d'eau courante, contre 27 % des logements ruraux. Des programmes particuliers ont bénéficié à quelques provinces rurales. Du fait de la croissance de la population, du manque de planification et d'entretien des équipements comme de l'insuffisance locale des ressources en eau souterraine, l'approvisionnement reste en 1990 inadéquat dans 35 529 villages, dont la moitié sont dans le Nord-Est. Selon le ministère de la Santé publique, 1,73 million de foyers ruraux ont manqué d'eau potable en 1994. L'équipement en puits publics mené depuis les années 1960 s'avérant insuffisant, l'installation de l'adduction a été privilégiée depuis 1992 pour desservir 70 % des villages en 2001 : l'effet est particulièrement sensible dans le Nord-Est dont la part de l'adduction d'eau a été multipliée par 2,3 entre 1990 et 1996.

Le Nord-Est et le Sud ont des profils d'approvisionnement en eau opposés. Le Sud bénéficie peu des infrastructures publiques compensées par les puits privés, source principale d'eau en 1990 pour 47 à 80 % des foyers selon les provinces. L'adduction a peu progressé entre 1990 et 1996 témoignant de la faiblesse persistante des interventions publiques. Au contraire, le Nord-Est a bénéficié depuis les années 1960 d'importants programmes d'équipement : l'usage des puits publics prédomine dans toutes les provinces et l'adduction progresse nettement. Jusqu'au milieu des années 1970, pour des raisons stratégiques, le gouvernement, avec l'aide déterminante des États-Unis, y a concentré ses actions de développement rural pour contrer les mouvements insurrectionnels communistes. Le projet d'eau potable a, de 1966 à 1972, concerné 600 zones, essentiellement dans le Nord-Est, pour gagner la loyauté des populations. Depuis, il reste l'objet d'une attention privilégiée en

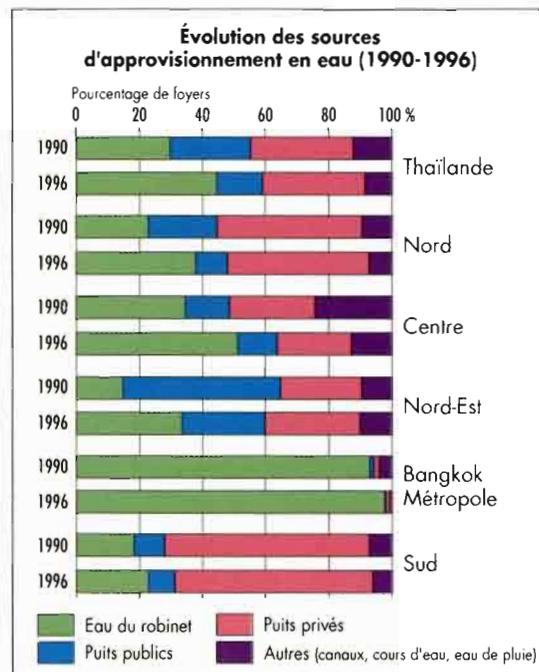
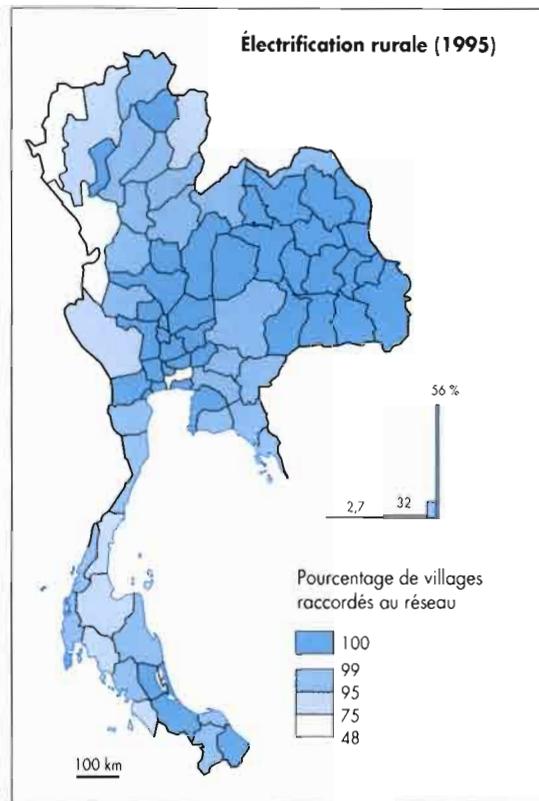
raison d'une pénurie chronique en eau. Dans le Nord, le recours aux puits privés domine, mais de façon moins marquée que dans le Sud. L'adduction d'eau s'y est développée de manière remarquable dès 1990 dans certaines des provinces les plus rurales (Mae Hong Son, Tak).

Le ministère de la Santé publique estimait en 1994 satisfaisante la qualité de l'eau potable à Bangkok et dans les principales villes, sauf dans les quartiers d'habitations précaires. Elle reste insuffisante pour l'ensemble du pays : seuls 46 % des échantillons recueillis répondaient aux normes. En 1996, 925 000 foyers, surtout dans la Plaine centrale et dans la périphérie de Bangkok, utilisaient majoritairement l'eau des canaux et des cours d'eau. Pour mieux faire face aux situations de pénurie, la gestion des équipements et les plans d'approvisionnement en eau ont été confiés en 1992 aux provinces. Pour répondre à une demande croissante et desservir plus largement le territoire, l'amélioration et l'extension des services des eaux ont été concédées en 1996, pour 25 ans, à des entreprises privées dans quelques provinces.

Avec, en 1995, 98 % des villages raccordés au réseau et 88 % des ménages reliés, la desserte en électricité des campagnes est très largement réalisée. Et ceci dès la fin des années 1970, en particulier avec les 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> Plans (1972 à 1981) qui font du développement rural une priorité. Comme pour l'eau, on retrouve ici, mais avec plus de succès, les effets des programmes d'équipement en infrastructures de base destinés à contrer les mouvements insurrectionnels, en particulier dans le Nord-Est. La mise en place d'un réseau routier étendu a alors servi de support au réseau d'électrification des campagnes. En 1995, seules 9 provinces ont moins de 95 % de leurs villages desservis. Les provinces montagneuses à la frontière birmane sont les plus sous-équipées (en particulier Mae Hong Son avec 181 villages non électrifiés sur 379). Les autres provinces en retard d'équipement ont un nombre notable de foyers non desservis alors que les villages sont raccordés au réseau. Ainsi dans le Sud, les 9/10<sup>e</sup> des villages de Chumphon et de Krabi sont desservis, mais seulement 6 foyers sur 10 sont raccordés.



Sources : NSO, 1990, 1995b, 1997a



© IRD/MGM-Libergéo, 2005

# Chapitre 4

## L'agriculture

---

L'agriculture a été le moteur majeur de l'économie jusque dans les années 1960. La forte croissance enregistrée par la suite grâce aux autres secteurs a eu tendance à occulter ses performances comme son rôle dans le processus d'industrialisation. La rapidité de réponse des agriculteurs aux incitations du marché a permis, par un renouvellement incessant des productions, de fournir les matières premières nécessaires à l'établissement de la puissance agro-industrielle nationale, de satisfaire la demande croissante et diversifiée des classes urbaines et de maintenir le rang de la Thaïlande parmi les premiers exportateurs agro-alimentaires de l'Asie.

À la fin des années 1950, l'orientation de l'économie vers une industrialisation de substitution des importations conduit l'État à instaurer une taxation des productions et des exportations agricoles qui toucha particulièrement le secteur rizicole (Rice Premium 1955-1986) : elle constitue une source de financement d'investissements lourds destinés à l'agriculture et aux autres secteurs économiques (infrastructures hydro-agricoles, de communication). Le maintien artificiellement bas du prix du riz, jusqu'à l'effondrement des cours mondiaux des années 1980, permet aussi de maîtriser le coût du travail industriel et de passer à une industrialisation tournée vers l'exportation (chapitre 5). La forte demande en main-d'œuvre de l'industrie et son déploiement vers les périphéries (années 1990) n'ont créé ni un exode rural massif ni une désaffection de l'activité agricole.

L'agriculture continue d'employer la moitié environ de la population active, malgré la faiblesse des profits engendrés par les productions traditionnelles et les fortes variations de revenus liées aux fluctuations des cours sur les marchés mondiaux (**planche 30, Ménages agricoles et produit de l'agriculture**). Outre la tendance du recensement à surestimer les actifs agricoles en se limitant à l'emploi principal, la part réelle de l'emploi agricole et la faiblesse de ses revenus doivent être modérées par l'importance de la pluri-activité (saisonnière ou temporaire) des ruraux entre les différents secteurs de l'économie qui permet le maintien d'exploitations peu rentables.

L'agriculture thaïlandaise est une agriculture paysanne dans laquelle dominent les petites et moyennes exploitations et les modes de faire valoir directs. En 1996, la superficie agricole définie par le ministère de l'Agriculture et des Coopératives est de 21,2 millions d'hectares (45 % de la superficie du pays) dont 19,7 millions pour les terres cultivables. Celles-ci ont été calculées en soustrayant de la superficie agricole les superficies occupées par le bâti, les friches et les pâtures. À partir de la signature du traité de Bowring (engagement du Siam à livrer du riz à l'Empire britannique, 1855), l'accroissement rapide des productions s'est essentiellement appuyé sur l'extension des superficies mises en culture. La colonisation agricole s'est faite en phases successives, de façon spontanée et sur une base individuelle (**planche 31, Utilisation du sol et de la terre agricole**). Le mouvement pionnier a

### Égreneuse de maïs installée dans un champ des piémonts du Nord

Pour répondre à l'intensification des rythmes de travail, nombre de tâches agricoles ont été mécanisées: battage de céréales et de légumineuses, labours avec de petits motoculteurs (le «buffle de fer» pour les rizières) ou des tracteurs (terres plus hautes). La Banque agricole a largement encouragé l'achat de matériel et des services sont aussi offerts par des agriculteurs aisés et des commerçants.

Photo Alam Vergues



Photo Doryane Kermel-Torrès



### Maraîchage et riziculture dans le périmètre irrigué de Nam Phong (province de Khon Kaen)

Dans certaines zones du périmètre, faute d'alimentation en eau suffisante pour une deuxième culture de riz, le maraîchage est adopté en saison sèche. Réalisé sur des parcelles de petite taille, il est exigeant en intrants chimiques et en force de travail. Selon les cultures, la production est soit écoulee sur les marchés urbains soit vendue à l'agro-industrie (développement de l'agriculture contractuelle).

été accompagné par l'État et a bénéficié de l'introduction de nouvelles cultures commerciales autorisant à partir des années 1950 la mise en valeur de terres peu propices à la riziculture. L'offre de terre s'est accrue plus vite que la population agricole permettant le maintien d'un ratio homme/terre favorable jusqu'à la fin des années 1980 qui marquent pour la majeure partie du territoire la fermeture de la frontière agricole (4,7 ha en moyenne par exploitation en 1990, en diminution constante depuis).

L'agriculture reste largement pluviale et soumise aux variations saisonnières, bien que le développement de l'irrigation ait été au cœur des mesures de l'État en faveur du secteur agricole. Ses investissements se sont essentiellement concentrés dans la Plaine centrale, au bénéfice de la riziculture mais sans entraîner de véritable révolution verte (**planche 32, L'irrigation**). En règle générale, l'agriculture thaïlandaise reste peu productive, la grande diversification des productions n'ayant pas été accompagnée de changements techniques notables. Les variétés à hauts rendements, à l'exception de quelques cultures ou de quelques zones irriguées, sont peu utilisées et le niveau de consommation d'engrais chimiques est, en moyenne, parmi les plus bas d'Asie malgré son augmentation rapide depuis les années 1980, liée au développement de diverses formes d'agriculture contractuelle. La petite mécanisation (tracteurs, motoculteurs, batteuses, pompes) a connu des progrès notables sur l'ensemble du territoire, renforcés dans les années 1990 par l'augmentation du coût du travail et la pénurie de main-d'œuvre. La diversification des productions a été très dynamique sous l'impulsion du secteur privé (réseaux d'intermédiaires, groupes agro-industriels) et elle reflète davantage la capacité des agriculteurs à répondre aux signaux du marché que le résultat de l'action publique. Si l'État a soutenu le secteur agricole par la construction d'infrastructures, la recherche agronomique, le crédit ou la vulgarisation agricole, le niveau de ses investissements est resté

faible en comparaison de celui d'autres pays asiatiques et les aides ont davantage conforté des changements en cours qu'elles ne les ont provoqués.

Le riz reste la première culture tant par l'importance des superficies, la main-d'œuvre employée que par sa contribution aux exportations agricoles. La riziculture est aujourd'hui confrontée à la diminution des ressources disponibles (main-d'œuvre, eau), l'élévation des coûts de production et la concurrence de nouveaux exportateurs asiatiques sur le marché mondial (**planche 33, Le riz**). La culture de la canne à sucre, qui s'est fortement développée pour répondre à la demande internationale, souffre aussi de l'augmentation des coûts de la production industrielle au cours de la dernière décennie (**planche 34, La canne à sucre**). Le manioc s'est maintenu comme culture commerciale de versants grâce à de nouveaux débouchés industriels à plus forte valeur ajoutée et à des marchés plus diversifiés : la diminution des exportations vers l'Union européenne a pu être compensée par l'essor rapide de la demande asiatique et celle des industries nationales (**planche 35, Le manioc**). Les aides publiques tendent aujourd'hui à limiter la progression de l'hévéaculture dans le Sud au profit de nouvelles plantations arboricoles (palmiers dans le Sud, planche 64) pour l'encourager dans le Nord-Est du fait de sa forte rentabilité potentielle (**planche 36, Le caoutchouc**). La progression de cultures telles que le maïs, le haricot mungo ou le soja (**planche 37, Autres cultures**) illustre la réponse paysanne à la demande des groupes agro-industriels thaïlandais, notamment du secteur de l'alimentation animale à l'origine du développement de nouvelles formes contractuelles d'élevage (**planche 38, Activités récentes de l'élevage et crevetticulture**).

Depuis les années 1990, les choix de diversification ou d'intensification des productions traduisent la plus grande intégration de l'agriculture paysanne à l'activité des firmes agro-industrielles. Ils résultent aussi plus qu'avant de la répartition de la main-d'œuvre familiale

entre activités agricoles et entre celles-ci et les occasions de travail non-agricole, de la gestion des ouvriers en fonction des potentialités des systèmes et de leur insertion dans les réseaux commerciaux. L'histoire de la colonisation agricole et les phénomènes de diversification ou d'intensification des productions s'expriment par une spécialisation marquée des régions agricoles (**planche 39, Spécialisation agricole et caractéristiques socio-économiques**).

Si la grande flexibilité des systèmes agraires et le dynamisme du monde paysan constituent des atouts pour l'agriculture thaïlandaise, l'érosion progressive de ses avantages comparatifs liée à l'élévation rapide des coûts de production, fait planer une menace sur ses capacités exportatrices dans un contexte de libéralisation des échanges, notamment avec la Zone de libre-échange de l'ASEAN (AFTA). Le gouvernement multiplie les initiatives pour développer avec d'autres pays des stratégies sur le marché mondial (riz, caoutchouc naturel). La poursuite d'un développement agricole de type extensif a atteint ses limites et la diminution des ressources mobilisables par le

secteur (main-d'œuvre, terre, eau) suppose des gains de productivité. Des dynamiques d'intensification des cultures et de l'élevage sont déjà à l'œuvre et, ne se limitant pas aux exploitations irriguées de la Plaine centrale, elles s'ancrent localement dans les régions périphériques, y créant des problèmes environnementaux (planche 8). Si l'agriculture est une activité rentable dans la Plaine centrale deltaïque et dans quelques zones spécialisées dans des productions à haute valeur ajoutée, les groupes les plus vulnérables dépendent des possibilités locales de diversification non-agricole du revenu familial ou de migrations vers les centres urbains ou l'étranger. Une partie du monde rural est confrontée à la modestie des revenus agricoles, à l'endettement, à l'insécurité foncière, aux conséquences de projets publics (éviction à cause de barrages ou de réserves forestières). Ces différents facteurs alimentent une tension sociale que les récentes mesures populistes (chapitre 9) ne semblent pas apaiser et qui trouvent une expression dans les mouvements paysans structurés dans les années 1990, tels que l'Assemblée des pauvres.

## 30. Ménages agricoles et produit de l'agriculture

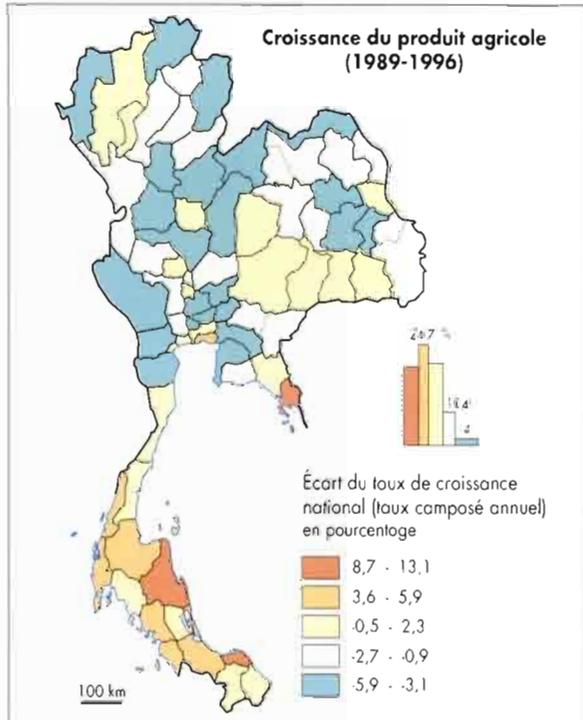
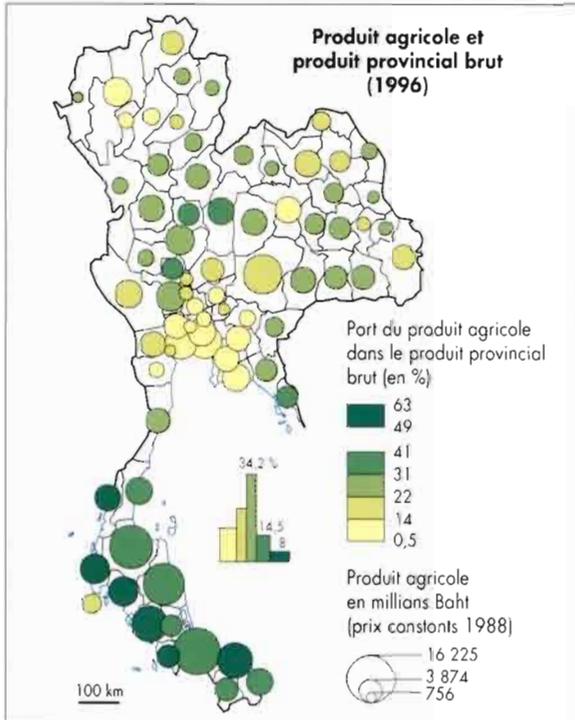
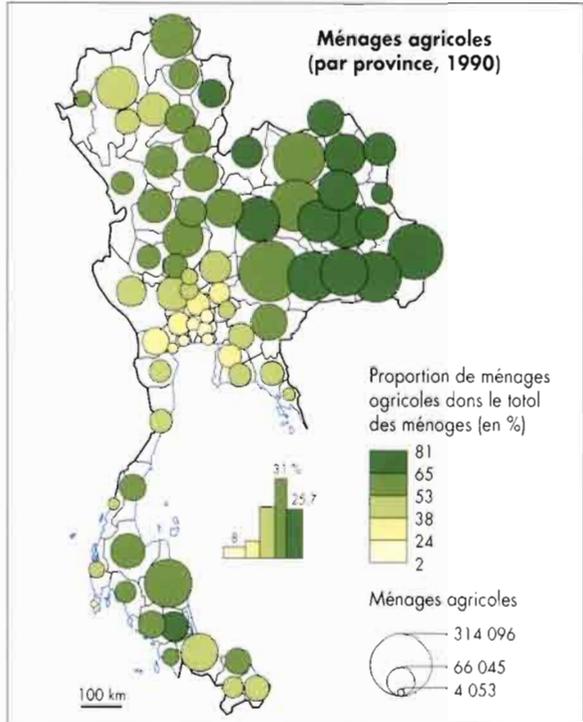
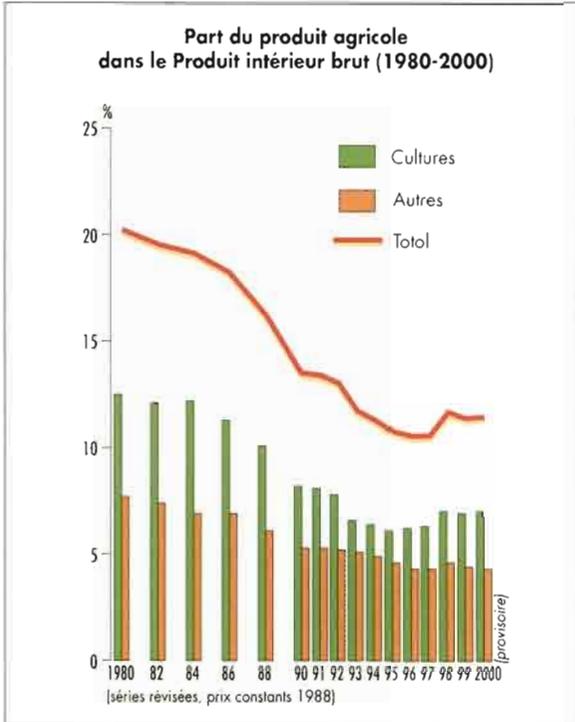
Malgré la croissance très rapide d'une industrie fortement intensive en main-d'œuvre et la fermeture progressive de la frontière agricole depuis le début des années 1980, le secteur agricole emploie encore près de 50 % de la population active alors que sa part dans le PIB a chuté à moins de 12 %. Si le secteur a connu une croissance notable au cours des deux dernières décennies (3 % par an en moyenne), sa contribution au PIB a vu une diminution forte de la part des cultures, liée à la baisse des prix sur les marchés mondiaux, et un maintien relatif des autres activités dû aux performances de l'élevage et de la pêche. À la fin des années 1990, la courbe s'inverse (crise de 1997) du fait du retrait de l'industrie et du secteur tertiaire (planches 40 et 50) et d'une remontée des prix de certains produits d'exportation (caoutchouc naturel).

Lors du recensement de 1990, les ménages agricoles représentent au niveau national plus de la moitié des ménages. Leur répartition spatiale traduit très nettement, en image inversée, les processus d'industrialisation et d'urbanisation en zones concentriques autour de Bangkok. Les provinces contiguës à la capitale forment une première couronne où les taux de ménages agricoles sont inférieurs à 24 %. Dans le Sud, la province de Phuket, dont l'économie s'est rapidement diversifiée grâce au développement du tourisme et, dans une moindre mesure, de l'industrie, se rattache à cette classe. Une deuxième couronne englobe les provinces allant de Ratchaburi, à l'ouest de la capitale, jusqu'à Saraburi, au nord, auxquelles s'ajoute celle de Chon Buri sous l'effet de la création du complexe industriel de l'Eastern Seaboard. À partir de cet ensemble, la part des ménages agricoles augmente progressivement vers les provinces du Sud de la Plaine centrale et celles de l'Est et l'Ouest tout en restant inférieure ou proche de la moyenne nationale. Dans le Nord-Est, le pourcentage des ménages agricoles dépasse 65 % à l'exception du couloir formé par les trois provinces de Nakhon Ratchasima, Khon Kaen et Udon Thani, où se concentre, depuis la fin des années 1980, l'essentiel du développement industriel et urbain.

Le Nord et le Sud présentent des caractéristiques plus contrastées avec des provinces fortement agricoles (Nan, Patthalung), et d'autres plus industrielles et urbanisées (Chiang Mai, Lampang, Lamphun, Songkhla).

Les valeurs agricoles produites et leur part dans le Produit provincial brut révèlent un fort déséquilibre entre le Sud et le reste du pays. Le Sud bénéficie de la forte valeur ajoutée liée à l'économie de plantation (hévéa, palmiers à huile) et de la contribution de la pêche aux produits provinciaux. Phuket excepté, la part des activités agricoles représente plus de 30 % du Produit brut (50 % et plus dans les provinces de la côte occidentale). C'est aussi dans cette région que les produits agricoles, sous l'effet conjugué de l'augmentation des prix et du développement des activités aquacoles ont enregistré, en moyenne, les meilleures performances entre 1989 et 1996, comme le montrent les écarts provinciaux par rapport à la moyenne nationale. L'importance de l'arboriculture (Trat) ou des activités aquacoles ou de pêche (provinces côtières du Centre) explique les valeurs agricoles produites dans ces provinces. À l'opposé, les valeurs produites sont faibles dans le Nord et le Nord-Est, dans l'ensemble caractérisés par une agriculture à valeur ajoutée modeste malgré des phénomènes de diversification qui permettent à certaines provinces d'enregistrer des taux de croissance du produit agricole proches de la moyenne nationale (Chiang Mai et Lamphun dans le Nord, Mukdahan et plusieurs provinces autour de Nakhon Ratchasima dans le Nord-Est).

La capacité du secteur agricole à retenir la population active d'origine rurale paraît forte malgré la faiblesse du revenu moyen qu'il procure localement. Au caractère récent de l'industrialisation dans les régions périphériques s'ajoutent des dynamiques propres au milieu rural : les stratégies de diversification économique des actifs agricoles, notamment par le biais de la pluri-activité, sont guidées par un attachement à la terre qui reste fort ; flexibilité des systèmes agraires qui permettent une réponse rapide aux incitations des agro-industries et des marchés mondiaux.



Sources : Bank of Thailand, 2002 - NESDB, 1993 - NSO, 1990

© IRD/MGM-Libergéo, 2005

## 31. Utilisation du sol et de la terre agricole

Cas unique en Asie du Sud-Est, l'agriculture occupe au moins 40 % du territoire thaïlandais. L'accroissement, accéléré après la seconde guerre mondiale, des superficies agricoles au détriment des zones boisées (planche 8) s'est fait d'abord par l'extension de la riziculture puis par la progression de nouvelles cultures commerciales (coton, maïs, kénaf, manioc, canne à sucre).

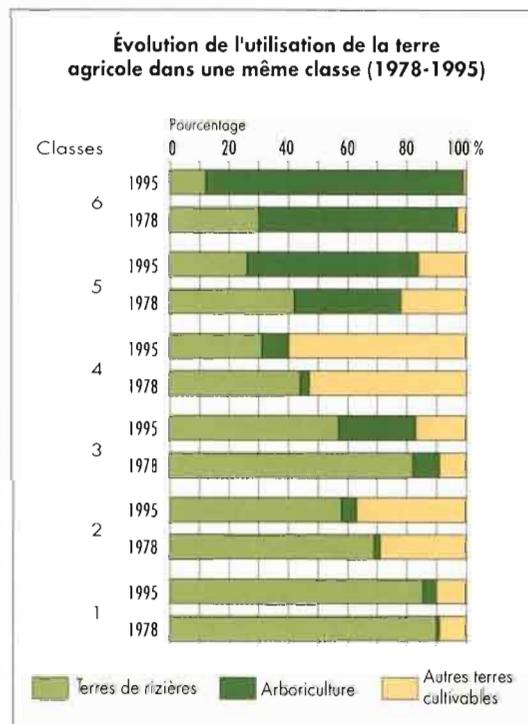
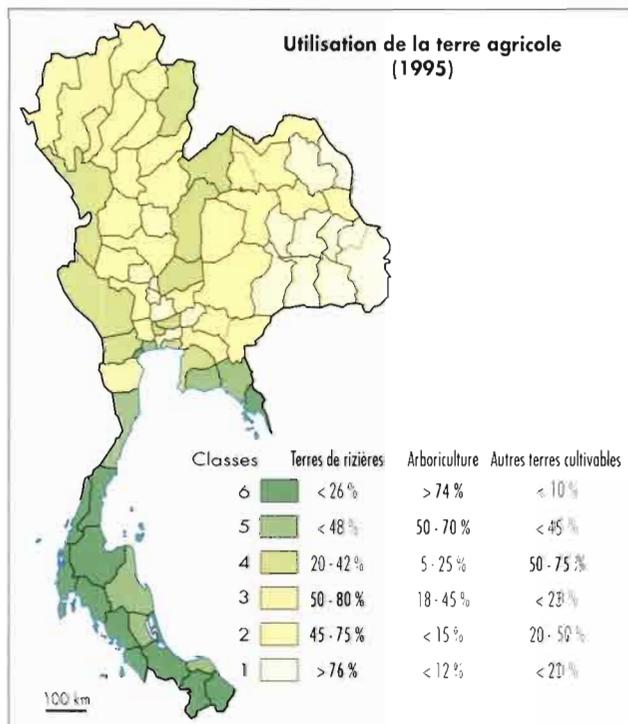
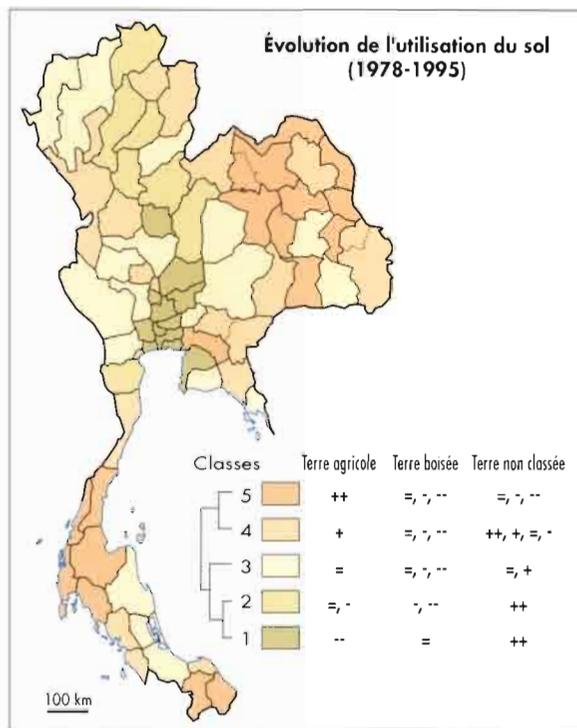
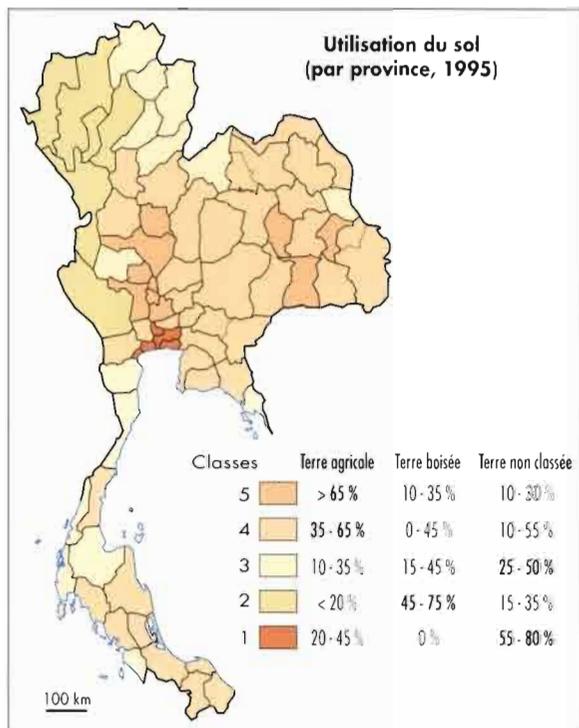
Cette extension graduelle des terres cultivées est le fait d'une colonisation spontanée et individuelle, même si l'État a pu encourager le mouvement pionnier dans certaines zones frontalières ou occupées par des minorités ethniques. Des travaux de drainage et d'irrigation avaient d'abord permis l'extension des superficies rizicoles. À partir des années 1950, la mise en valeur des terres hautes a été stimulée par la construction d'un réseau routier et par l'adoption de nouvelles cultures commerciales (plus rémunératrices que le riz), et favorisée par le rôle des réseaux d'intermédiaires sino-thaïs (fourniture d'intrants, crédit, transport, vulgarisation agricole).

La répartition des unités provinciales en classes définies selon les grands types d'occupation du sol traduit l'ancienneté de la mise en valeur et le poids des contraintes topographiques (planche 7). La part des terres agricoles est dominante dans la plaine alluviale de la Chao Phraya, berceau de la riziculture, et des vallées irriguées du Nord-Est (classe 5). Dans les provinces où alternent hautes terres et fonds de vallées, la situation est plus contrastée (classe 4) : les terres agricoles occupent de 35 à 65 % de la superficie totale, le solde se répartissant entre terres boisées et terres « non classées » (bâti et axes de communication). Le caractère pionnier du développement agricole se traduit par un recul rapide des forêts qui ne subsistent, avec une importance relative, que dans des provinces montagneuses du Nord et de l'Ouest et dans la péninsule (classes 2 et 3). Dans la Plaine centrale deltaïque, la prédominance des terres « non classées » (classe 1) reflète l'emprise du bâti dans la zone d'extension urbaine de Bangkok.

L'évolution de l'utilisation du sol entre 1978 et 1995 montre, à partir de cette zone métropolitaine, une forte

progression des espaces urbanisés dans deux directions principales : vers le nord jusqu'à Lop Buri et vers l'Eastern Seaboard (Chon Buri) (classe 1). Ce processus s'étend de façon plus diffuse vers le nord jusqu'à Chiang Rai et vers l'ouest (Phetchaburi) (classe 2). Au cours de cette période, dans les provinces de la classe 3, la part des terres agricoles reste stable tandis que le développement des superficies non classées se fait au détriment de la part relative des forêts. Dans les provinces des classes 4 et 5, la progression du pourcentage des terres agricoles indique une fermeture plus tardive de la frontière agricole, voire la poursuite de la colonisation (Sud).

Les terres de rizières représentent 50 % environ du total des terres cultivables au niveau national (planche 33), avec une forte concentration dans la Plaine centrale et les vallées du Nord-Est (classe 1). Elles restent une forme majeure d'utilisation de la terre dans la plupart des provinces du Nord, du Nord-Est et du Centre, en association avec l'arboriculture fruitière (classe 3) ou d'autres cultures de versants : manioc, maïs, canne à sucre (classe 2). Les systèmes rizicoles ne deviennent marginaux que dans la péninsule et le Sud-Est, zones de plantations arboricoles (hévées, palmiers à huile, fruitiers ; classes 5 et 6) et dans les provinces montagneuses de l'axe central et de l'axe occidental (autres cultures ; classe 4). Depuis 1978, la part des rizières est en diminution constante ; si le recul est moindre dans les zones bénéficiant de l'irrigation ou de précipitations favorables (classe 1), il est fortement marqué dans les zones où la riziculture est plus marginale. Ce retrait exprime à la fois les difficultés actuelles rencontrées par les riziculteurs (prix, disponibilité et coût de la main-d'œuvre) et les effets des nouvelles diversifications vers des productions plus intensives et à plus forte rentabilité, encouragées par les groupes agro-industriels dans le cadre d'une agriculture de type contractuel (fleurs, légumes, fruitiers) ou par les pouvoirs publics (palmier à huile dans le Sud, hévéa dans le Nord-Est).



Sources : MAC, 1980, 1995

© IRD/MGM-Libergéo, 2005

## 32. L'irrigation

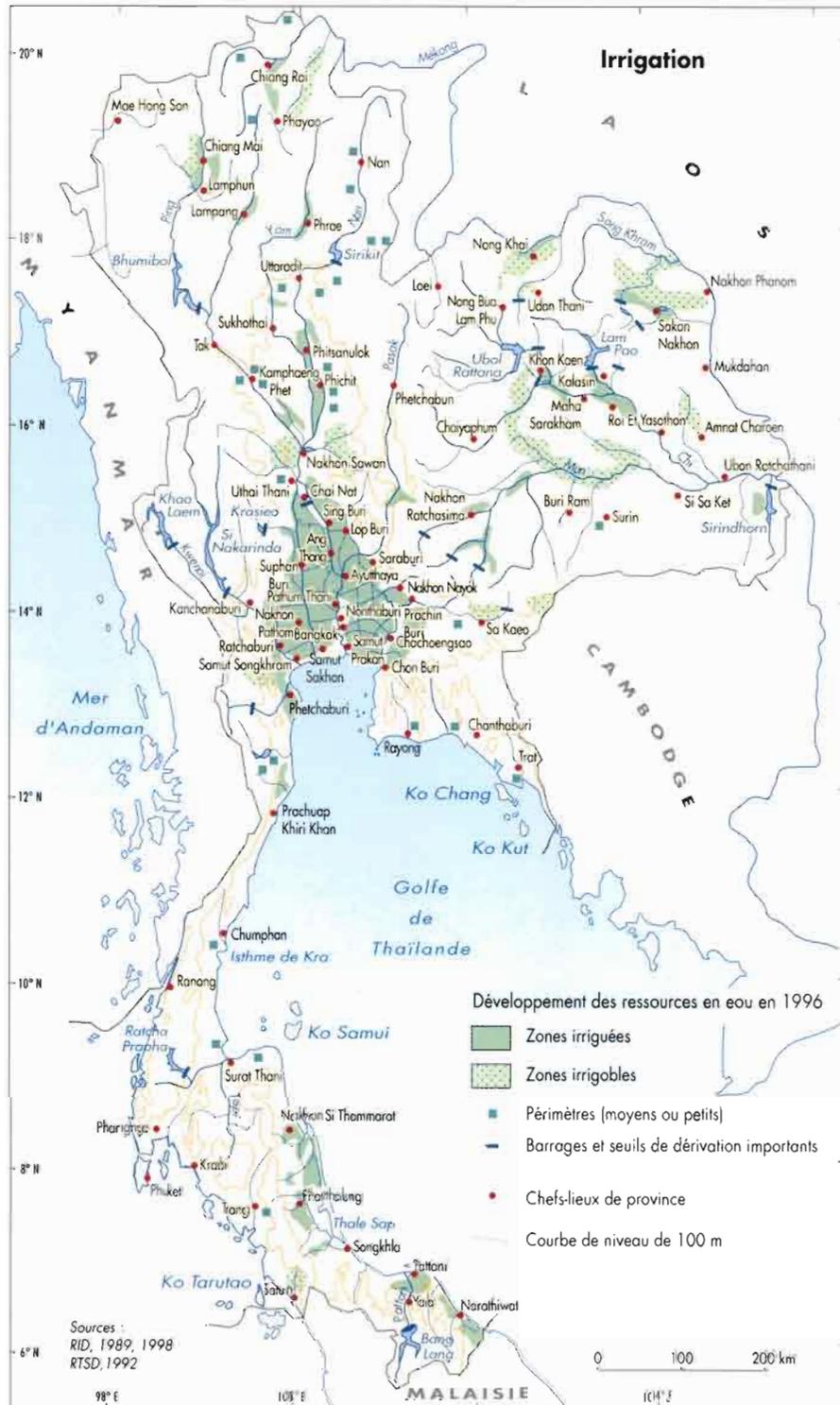
**M**algré le développement des infrastructures d'irrigation dès les années 1950, l'agriculture thaïlandaise reste fortement exposée aux fluctuations climatiques saisonnières. Le régime pluviométrique est une réelle contrainte écologique pour la riziculture qui, lors de la mousson, exige des apports d'eau complémentaires même dans les régions les mieux arrosées (planche 8).

En 1996, 4,6 millions d'hectares sont classés comme irrigués par le ministère de l'Agriculture, soit 23 % des terres cultivables, mais inégalement répartis : 46 % dans le Centre, 26 % dans le Nord, 17 % dans le Nord-Est et 10 % dans le Sud. L'alimentation régulière en eau de ces périmètres aménagés est dépendante de la nature des infrastructures hydro-agricoles. Si les périmètres alimentés par les grands barrages reçoivent des quantités d'eau suffisantes pour l'irrigation complémentaire de saison des pluies, de vastes étendues, cartographiées comme irrigables, dépendent d'aménagements plus modestes et l'alimentation en eau, fonction de l'intensité de la mousson, y est plus aléatoire ; le Nord-Est, où les variations annuelles des précipitations sont les plus fortes, est la région la plus défavorisée. Les faibles possibilités de pratiquer des cultures irriguées en saison sèche accentuent les disparités régionales : 8 % seulement des terres rizicoles sont cultivées deux fois l'an mais 40 % dans le Centre, 14 % dans le Nord, 4 % dans le Sud et 1 % dans le Nord-Est.

Dans les années 1950, l'État a construit les premiers grands barrages dans la Plaine centrale, sur financement extérieur pour soutenir la production et l'exportation du riz. Les deux premiers Plans (1961-1966, 1967-1971) ont mis le développement de l'irrigation au cœur de la politique agricole. L'investissement public s'est porté sur l'aménagement des sites de meilleur rapport coût/efficacité. De grands barrages multi-usages ont permis le développement de la production d'électricité et l'irrigation des basses terres de la Plaine centrale, grenier à riz traditionnel du pays qui bénéficiait dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle d'un bon réseau de drainage. En 1970, sur plus de 2 millions d'hectares irrigués, 70 % l'étaient dans le

Centre (15 % dans le Nord, 10 % dans le Nord-Est et 4 % dans le Sud). La mise en place des périmètres irrigués s'est heurtée à de nombreuses difficultés techniques, financières et sociales. Alors que le Nord avait une tradition communautaire de gestion locale de l'eau, son absence a freiné ailleurs le rythme d'adoption de la riziculture irriguée avec pour effets l'alimentation aléatoire des parcelles (Plaine centrale) ou l'émergence de conflits entre systèmes agraires irrigués et pluviaux (Nord-Est). Au milieu des années 1970, la politique s'infléchit vers des ouvrages plus petits et à moindre coût dans les régions défavorisées (Nord-Est) pour permettre aux agriculteurs de bénéficier de l'augmentation du prix du riz. Le total des terres irriguées atteint 4 millions d'hectares dans les années 1980. Si l'irrigation reste une priorité affichée de la politique d'aide à l'agriculture, plus que sur la création, l'accent est mis désormais sur la réhabilitation et l'amélioration des infrastructures existantes.

Ces améliorations et le développement rapide de l'usage des pompes ont permis d'étendre les superficies irriguées à 4,5 millions d'hectares en saison des pluies et d'augmenter de 450 000 (à la fin des années 1970) à 750 000 hectares les superficies en double culture de riz. Aujourd'hui, faute de nouveaux investissements, les superficies irriguées stagnent et la gestion de l'eau reste peu performante (déperdition des ressources par infiltration, fuite, évaporation). L'absence de droit de propriété sur l'eau n'incite pas ses utilisateurs à l'usage plus rationnel et plus efficace d'une denrée essentiellement gratuite. Conçue comme aide à la production rizicole, l'irrigation n'a pas entraîné de véritable révolution verte faute de s'inscrire dans un ensemble de conditions techniques (accès aux intrants chimiques, crédits) permettant d'augmenter les rendements. Enfin, la demande croissante des besoins urbains, industriels et récréatifs pose avec force, en saison sèche, les problèmes d'allocation sectorielle des ressources en eau, contraignant les agriculteurs à se tourner vers des cultures moins exigeantes (soja, haricot mungo, canne à sucre).



© IRD/MGM-Libergéo, 2005

### 33. Le riz

**B**ase de l'alimentation et premier produit agricole d'exportation, le riz occupe 50 % de la superficie totale cultivable et emploie environ 70 % de la population active agricole. Au niveau mondial, la Thaïlande est le cinquième producteur et, depuis une dizaine d'années, le premier exportateur (30 à 40 % du commerce international).

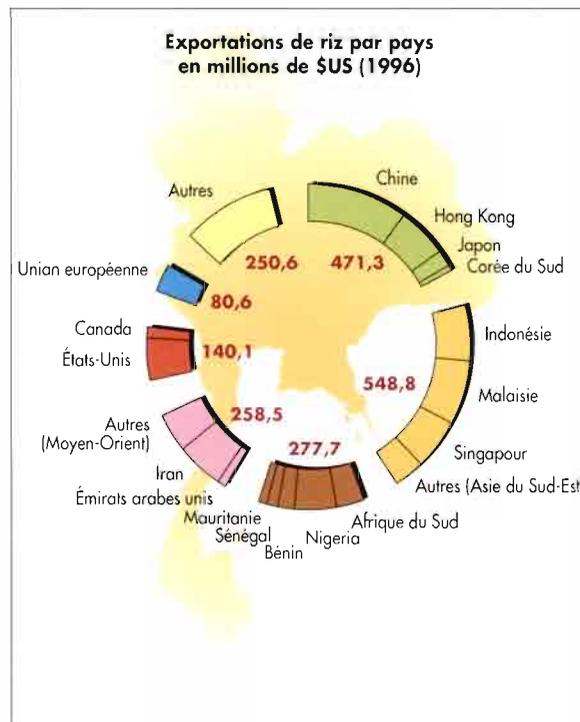
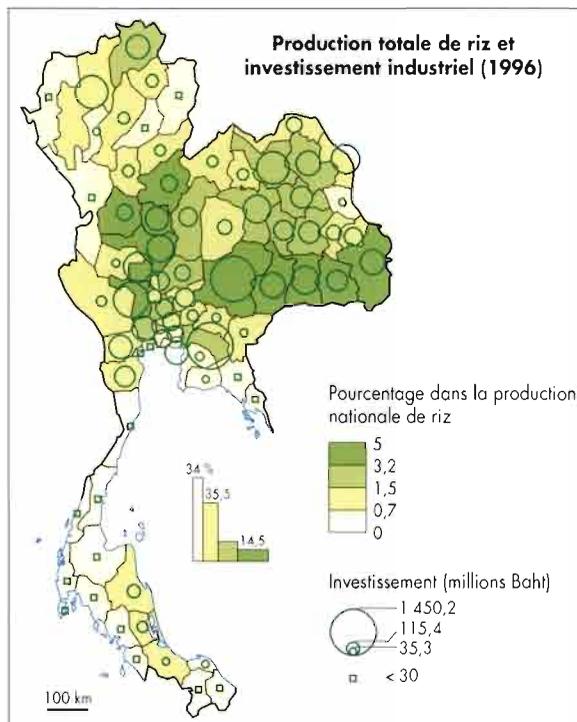
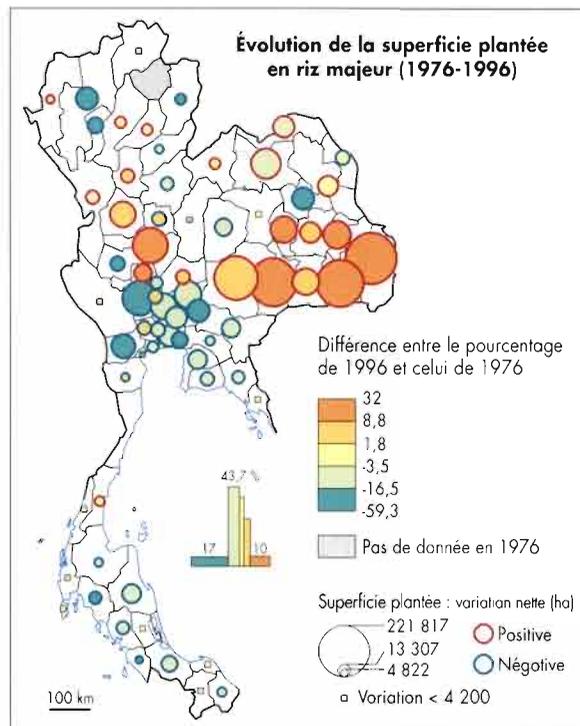
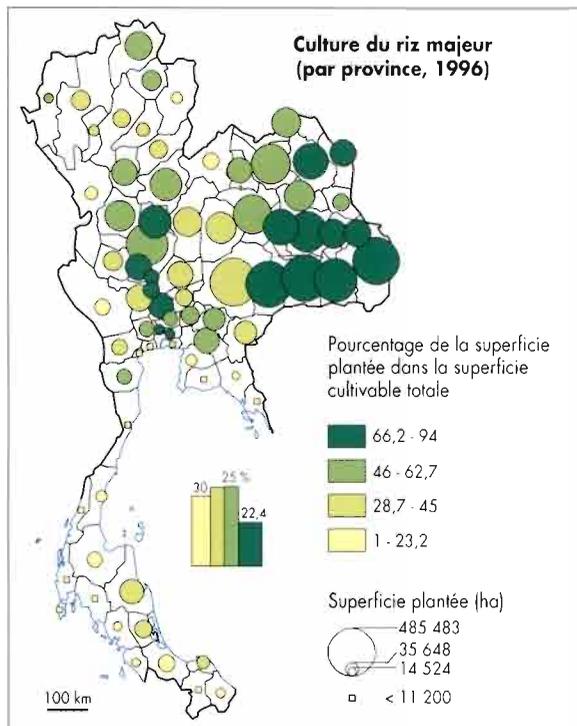
Plus de 80 % de la production de paddy (22 millions de tonnes en 1996) se fait à la première récolte (riz majeur) couvrant en saison des pluies plus de 9 millions d'hectares. L'importance des superficies permet au Nord-Est (55 % en riz) de fournir 40 % de la production nationale. Les rizières sont concentrées dans les vallées du plateau de Khorat qui s'étendent de Khon Kaen et de Nakhon Ratchasima à Ubon Ratchathani ainsi que dans les vallées de l'extrême Nord-Est : dans dix provinces, la riziculture pluviale couvre plus de 65 % de la superficie cultivable et l'axe Nakhon Ratchasima-Ubon Ratchatani est la principale zone de production. La deuxième zone se situe dans la vallée de la Chao Phraya (autour de 80 % de la superficie cultivable à Nonthaburi, Ayutthaya, Ang Thong, Chai Nat). Les provinces du Centre représentent 17 % de la superficie en riz pour près de 30 % de la production nationale grâce à la deuxième culture (40 % de la superficie) et avec les rendements les plus élevés (entre 3 t/ha et plus de 4 t/ha contre 1,7 et 2,5 t/ha dans le Nord-Est). Le Nord représente 22 % du total cultivé en première culture pour 26 % de la production. Dans le Sud, la riziculture est limitée (moins de 5 % du total national cultivé), sauf dans les vallées côtières des provinces orientales, de Nakhon Si Thammarat à Pattani.

Du traité de Bowring (1855) jusqu'au milieu du xx<sup>e</sup> siècle, le développement de la riziculture est extensif et répond à la demande étrangère. La mise en culture de nouvelles terres, favorisée par la croissance démographique, se concentre dans la Plaine centrale (abondance de basses terres, facilités de transport vers le port de Bangkok) avant de s'étendre au Nord et au Nord-Est grâce aux nouvelles infrastructures ferroviaires et routières. De 1950 à 1970, les superficies pluviales passent de 5,5 à plus de 7 millions d'hectares, la production

annuelle double (6,7 à 13 millions de tonnes) grâce aux premiers aménagements hydrauliques dans la Plaine centrale. De 1976 à 1996, l'accroissement des superficies est faible (600 000 ha) et géographiquement inégale. La culture progresse dans le Nord-Est (plus 1,1 million d'hectares suite à des travaux d'irrigation et à la fermeture plus tardive de la frontière agricole), surtout dans les provinces septentrionales. La culture gagne 180 000 ha dans le Nord mais connaît une forte diminution dans le Sud (100 000 ha) et surtout dans le Centre (600 000 ha).

La production atteint 20 millions de tonnes au milieu des années 1980. Si la productivité du travail a augmenté grâce à une mécanisation adaptée à la taille réduite des parcelles, la faible diffusion des variétés à haut rendement et la faible consommation d'engrais chimiques n'ont pas permis de hausse spectaculaire des rendements. Depuis le milieu des années 1980, les superficies plantées et les productions stagnent : fin de la colonisation des terroirs rizicoles, limitation des investissements publics dans l'irrigation, diminution de la rentabilité et diversification vers d'autres cultures, compétition avec les autres secteurs de l'économie (main-d'œuvre, eau).

60 % des 15 millions de tonnes de riz usiné sont destinés au marché intérieur. Les implantations industrielles liées à la transformation du riz respectent globalement les grandes zones de production mais avec de fortes concentrations de l'investissement dans quelques grands centres régionaux (Chachoengsao et Suphan Buri dans le Centre, Nakhon Ratchasima et Udon Thani dans le Nord-Est, Chiang Mai dans le Nord). Des produits de qualité diverse sont destinés à des marchés différents : riz blancs de qualité supérieure pour la Chine, Hong Kong, les États-Unis, ou de qualité moindre vers l'Iran et l'Indonésie, riz brisé vers l'Afrique. Si la position de la Thaïlande sur le marché mondial est forte pour les riz de qualité qui ont fait sa réputation, elle doit faire face aujourd'hui à la concurrence de pays comme le Viêt-nam et l'Inde aux coûts de production inférieurs.



Sources : Bank of Thailand, 2000 - MAC, 1980, 1998 - Ministry of Industry, 1997 - NSO, 1997

© IRD/MGM-Libergéo, 2005

## 34. La canne à sucre

L'activité sucrière, malgré son importance dans l'économie nationale et au plan mondial, se caractérise par de faibles rendements agricoles (50 t/ha), de modestes taux d'extraction de sucre (100 kg/t de canne), et un secteur industriel endetté et en surcapacité.

En 1996, la canne à sucre occupe environ 1 million d'hectares dont près de 50 % dans le triangle Ratchaburi-Suphan Buri-Kanchanaburi et l'arc Lop Buri-Sukhothai. Kanchanaburi est la première zone de production avec 41 % de sa superficie cultivable. Les provinces du Nord-Est représentent le tiers du total national planté avec 13 % à Chaiyaphum et 10 % à Udon Thani, principal producteur de la région. Dans les provinces à l'est de Bangkok, Chon Buri se distingue par la superficie plantée et par la part des terres en canne alors que vers le sud, la culture ne dépasse pas Prachuap Khiri Khan.

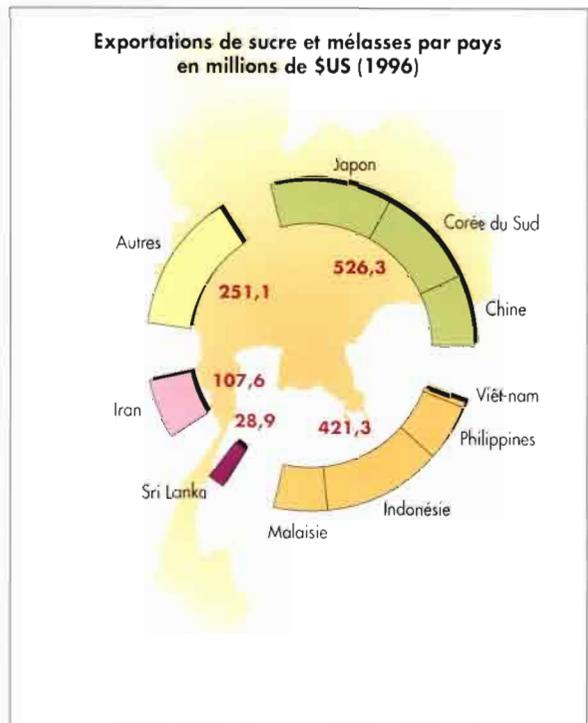
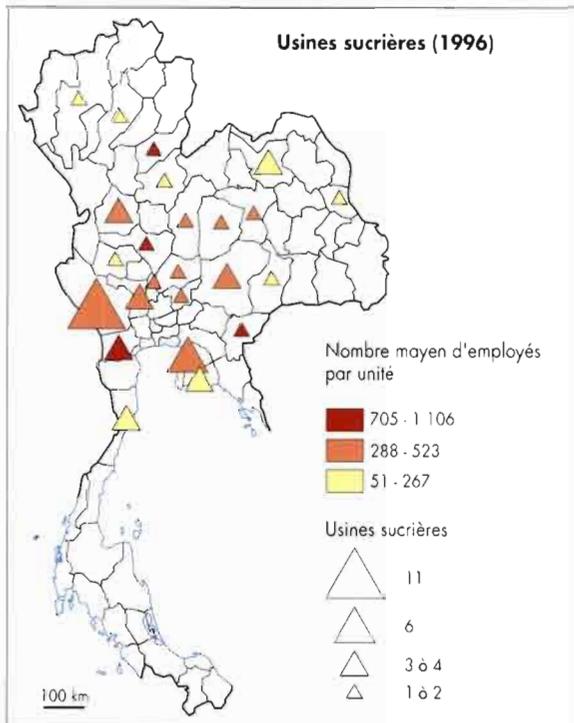
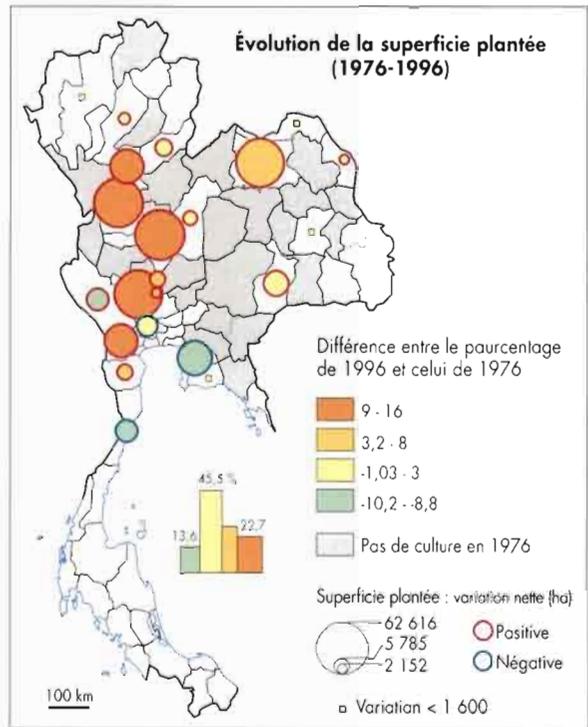
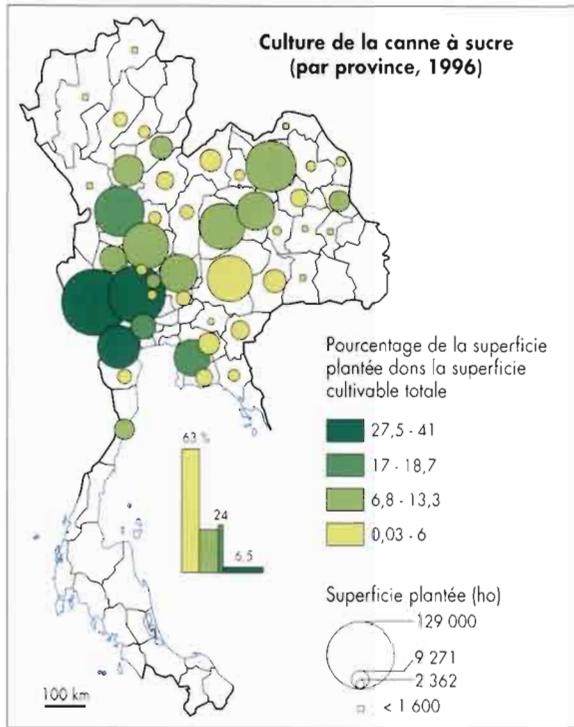
La culture de la canne à sucre a connu des développements cycliques. L'exportation de sucre, dont la production était contrôlée par des entreprises étrangères, était une des principales sources de revenu de l'État au XVIII<sup>e</sup> siècle, à partir des terres occidentales du delta de la Chao Phraya. Le traité de Bowring (1855), la concurrence européenne et les modifications du système de taxation ont entraîné un déclin rapide de l'activité sucrière et la reconversion en rizières de la plupart des terres. La culture a repris après 1930, sous l'effet d'investissements publics dans de nouvelles sucreries puis de la mise en place par l'État des mesures de protection du secteur. Jusqu'au début des années 1970, l'extension des superficies traduit la réponse de l'agriculture paysanne à la demande nationale. En 1976, Kanchanaburi, Suphan Buri, Ratchaburi et Nakhon Pathom cultivaient plus de 56 % du total, Chon Buri et Rayong, à l'est 20 %, tandis que dans le Nord-Est, la culture se concentrait autour des nouvelles implantations industrielles (Udon Thani surtout).

Les superficies plantées ont augmenté de 160 % entre 1976 et 1996. Du cœur de la région de production, la culture progresse le long d'un axe nord vers Sukhothai et surtout vers le nord-est jusqu'à Udon Thani.

L'extension spatiale s'est faite à la faveur de la mise en culture des versants et grâce à des politiques agricoles incitant à la diversification des exportations et à un redéploiement industriel conditionné par des coûts d'installation et de fonctionnement plus avantageux que dans la région centrale. Seules les provinces de Chon Buri, Nakhon Pathom et Prachuap Khiri Khan enregistrent une baisse nette et relative de leur superficie plantée. Celle de Kanchanaburi passe de 50 % à 41 % du total cultivable, malgré une augmentation supérieure à 10 000 ha. D'importants investissements industriels confirment la position de cette province dans le secteur.

Avec une production de 5 à 6 millions de tonnes à la fin des années 1990 dont 75 % environ sont exportés, la Thaïlande est devenue le 5<sup>e</sup> producteur et le 3<sup>e</sup> exportateur de sucre dans le monde. La valeur des exportations (1,335 milliard de \$ US) place la canne à sucre au 3<sup>e</sup> rang des produits agricoles après le caoutchouc et le riz. Les marchés asiatiques absorbent 70 % du total exporté (dont près de la moitié pour l'Indonésie, le Japon et la Corée du Sud).

La protection de la culture, introduite lors de la période de substitution des importations, a continué bien après que le sucre soit devenu une denrée d'exportation, notamment du fait du lobbying des «sucriers». Depuis 1982, le programme de stabilisation des prix est assuré par la Thai Cane and Sugar Corporation, qui représente les intérêts des agriculteurs, des industriels et de l'État. Le prix payé aux producteurs, fixé avant le début de la campagne, est dérivé d'un système de répartition (70/30) entre producteurs et sucreries et il est calculé sur les futurs revenus nets de la vente de sucre sur les marchés mondial et national. La différence entre prix obtenu sur ces derniers et prix payé aux producteurs est prise en charge par le Sugar Fund et les banques. Les fluctuations de prix se traduisent néanmoins par une succession de cycles d'extension et de repli qui tendent à inhiber l'investissement et l'intensification. L'augmentation des coûts industriels dans la décennie 1990 et les difficultés de trésorerie des entreprises restent un problème préoccupant.



Sources : Bank of Thailand, 2000 - MAC, 1980, 1998 - Ministry of Industry, 1997 - NSO, 1997

© IRD/MGM-Libergéo, 2005

## 35. Le manioc

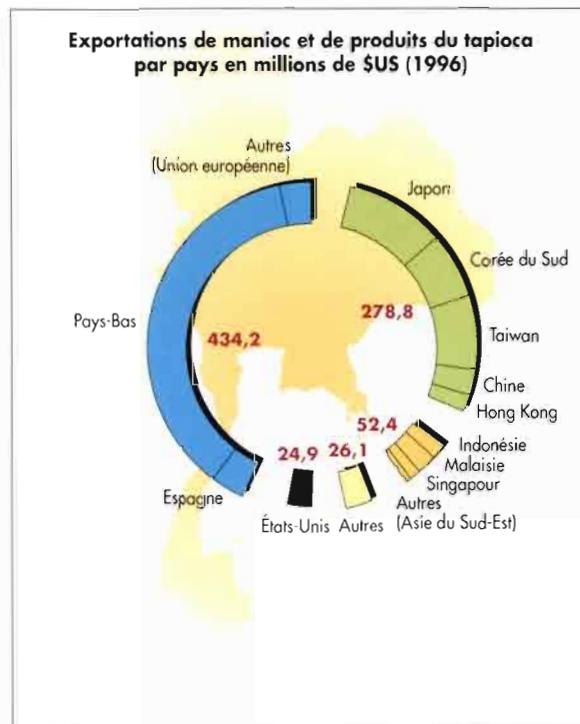
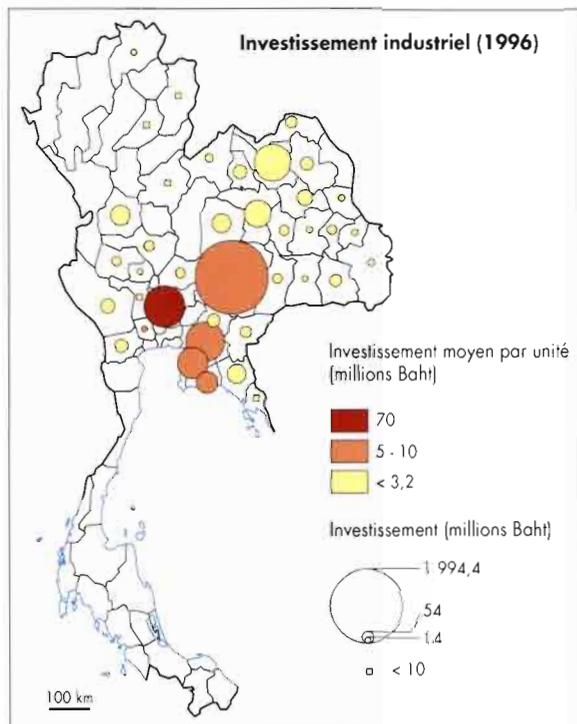
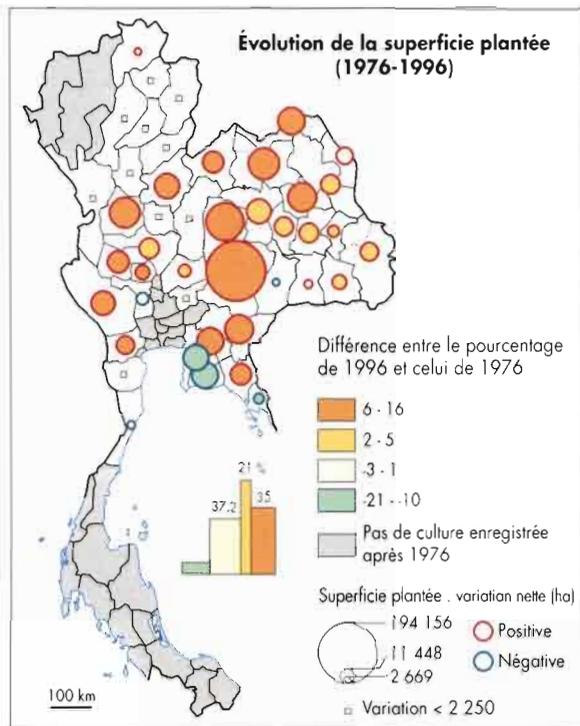
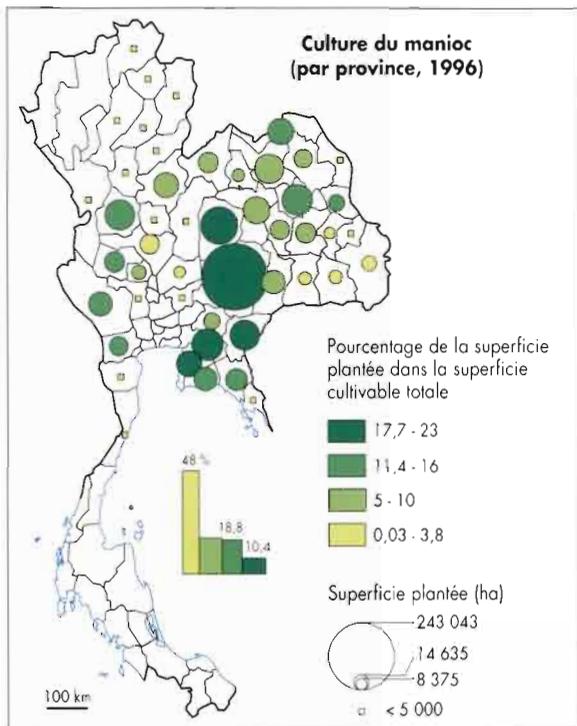
Culture typique des versants du Nord-Est, le manioc est en valeur l'un des cinq premiers produits agricoles d'exportation de la Thaïlande. Introduit de Malaysia au début du xx<sup>e</sup> siècle dans le Sud où il était associé à l'hévéa, il s'est répandu dans tout le royaume avant de se concentrer géographiquement.

En 1996, plus de 60 % des superficies plantées en manioc sont dans le Nord-Est, dont 21 % dans la seule province de Nakhon Ratchasima, où il représente 22 % de la superficie cultivable. Les provinces orientales de Bangkok (surtout Chachoengsao, Chon Buri, Sa Kaeo avec environ 20 % de leur superficie cultivable) constituent la deuxième zone de production avec 20 % de la superficie nationale en manioc. Celle-ci a augmenté très rapidement jusqu'à la fin des années 1980 (14 000 ha en 1950, 1,6 million en 1989 pour une production de plus de 24 millions de tonnes) avec une extension vers le Nord-Est à partir des provinces orientales qui, en 1975, représentaient encore 45 % des 475 000 ha totaux plantés. Chon Buri et Rayong, premiers producteurs de l'époque, étaient aussi les plus grands centres de transformation : ils drainaient notamment la production des provinces limitrophes du Nord-Est. Malgré une forte part de la superficie cultivable des provinces orientales, le manioc y est en net recul (perte de 35 000 ha entre 1976 et 1996 pour Chon Buri et Rayong).

Entre 1976 et 1996, la culture se développe surtout dans le Nord-Est, de Nakhon Ratchasima-Chaiyaphum vers Nong Khai au nord et vers Kalasin à l'est. Elle gagne également les marges occidentales et septentrionales de la Plaine centrale, de Ratchaburi à Kamphaeng Phet et Phitsanulok. Elle est progressivement abandonnée dans le Sud, autour de Bangkok et dans les provinces du nord-ouest. L'extension de la culture dans les années 1970 et 1980, rapide dans le Nord-Est, traduit une réponse paysanne à l'augmentation de la demande internationale. Ce développement a largement bénéficié des services de vulgarisation, de crédit, de commercialisation et de transformation fournis par les intermédiaires sino-thaïs et s'inscrit dans le processus de colonisation agricole des

versants (planche 31). Contrairement à la plupart des pays producteurs, la Thaïlande a toujours cultivé le manioc à des fins commerciales et non pour l'autoconsommation. La transformation des tubercules donne deux types de produits : les agglomérés et les granulés pour la fabrication d'aliments pour bétail, et l'amidon, l'amidon modifié et leurs dérivés utilisés dans l'industrie. Cette transformation est réalisée dans un large éventail d'unités allant de petits ateliers villageois de fabrication de frites de manioc à des entreprises modernes d'extraction de dérivés d'amidon nécessitant de lourds investissements industriels. Leur distribution spatiale se calque sur celle des zones de production avec la domination du Nord-Est autour de trois grands pôles : Nakhon Ratchasima (1/3 du total de l'investissement national dans des unités relativement grandes), Udon Thani, Khon Kaen. Au carrefour de voies de communication, Ayutthaya, qui ne produit pas de manioc, se singularise par le nombre des usines modernes alors qu'à l'est de la capitale, Chachoengsao, Chon Buri et Rayong accueillent toujours des unités de grande taille.

La production de granulés se développe très rapidement à partir des années 1970 pour répondre aux besoins des industries européennes d'alimentation animale qui représentaient le principal débouché des exportations. Face à la réduction des quotas de l'Union européenne (milieu des années 1990), la production industrielle s'est diversifiée vers des produits à plus haute valeur ajoutée à base d'amidon et d'amidon modifié (qui absorbe aujourd'hui 60 % de la production de tubercules). Ils alimentent également la demande des industries nationales, en forte augmentation : sur une production totale de manioc de 18 millions de tonnes en 2002, le marché national en absorbe 5,6 millions dont plus du tiers pour la fabrication d'amidon et le reste pour l'alimentation animale. Les exportations thaïlandaises (toutes formes confondues) représentent 80 % environ du commerce international du manioc. La diminution des exportations de granulés vers l'Union européenne (Pays-Bas, Espagne) est compensée par l'essor rapide des exportations d'amidon et de ses dérivés vers les pays asiatiques (Japon, Taiwan, Corée).



Sources : Bank of Thailand, 2000 - MAC, 1980, 1998 - Ministry of Industry, 1997 - NSO, 1997

© IRD/MGM-Libergéo, 2005

## 36. Le caoutchouc

Introduite de Malaysia au début du xx<sup>e</sup> siècle, l'hévéaculture s'est développée rapidement dans le Sud et à l'est de Bangkok : dès les années 1950, le caoutchouc est le deuxième poste d'exportation en valeur après le riz. La superficie totale plantée, estimée à 1,2 million d'hectares en 1966, atteint près de 2 millions en 1996-1997. La production est dominée par les plantations paysannes avec 820 000 unités de production dont 10 % seulement ont plus de 40 ha. Malgré la taille réduite des exploitations (2,4 ha en moyenne en 1996), l'hévéaculture requiert une main-d'œuvre abondante estimée à environ 5 millions de personnes.

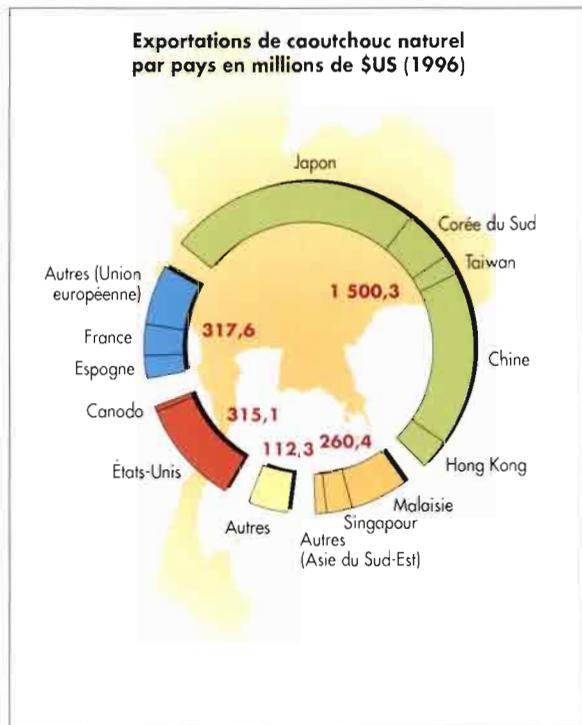
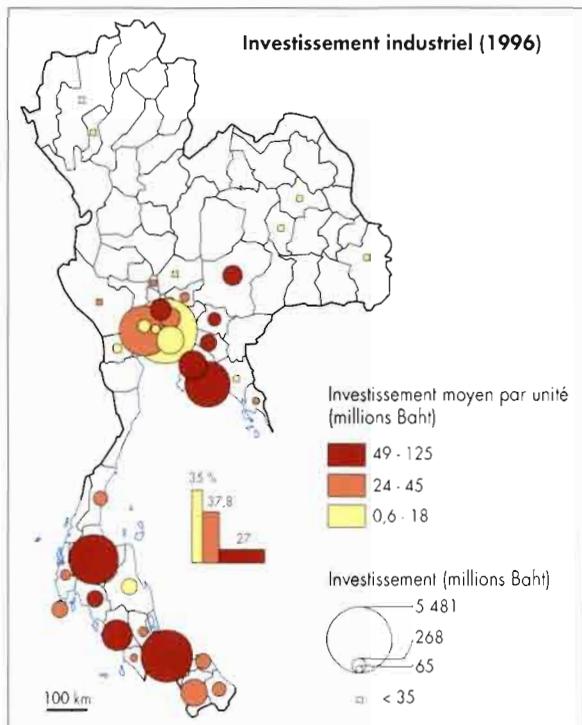
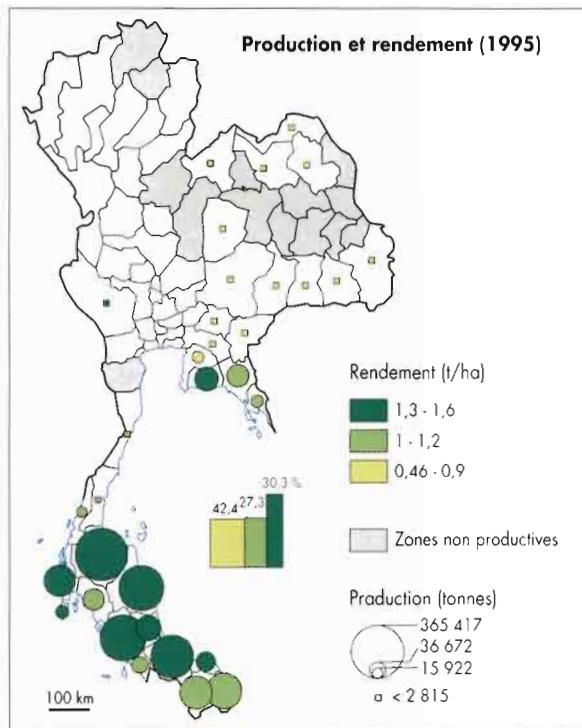
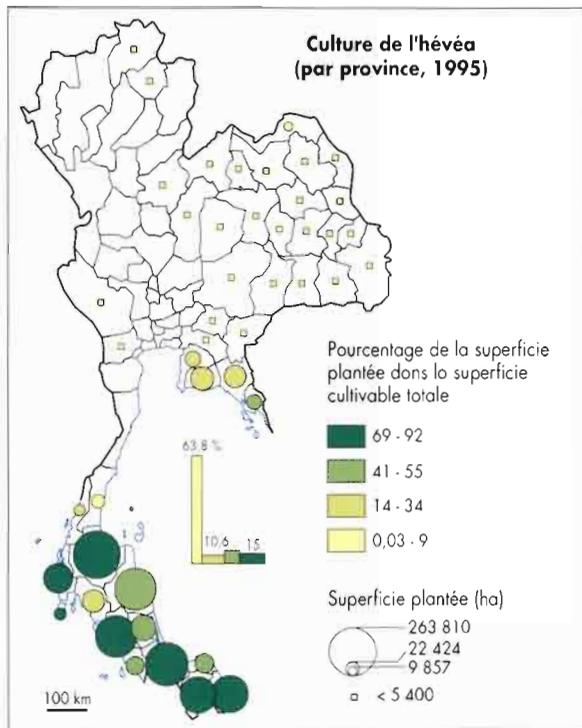
Après une vigoureuse expansion jusqu'au milieu des années 1980, les superficies plantées dans le Sud se sont stabilisées autour de 1,6 million d'hectares. La part de cette région reste écrasante : 85 % du total planté en 1996 pour 90 % de la production, dont plus de 60 % pour les provinces de Songkhla, Surat Thani, Nakhon Si Thammarat, Trang et Narathiwat. Le Sud-Est représente quant à lui près de 9 % de la production nationale. Dans ces deux régions, l'hévéaculture semble avoir atteint son extension maximale et certains exploitants, confrontés à une pénurie de main-d'œuvre, l'ont remplacée depuis une quinzaine d'années par des cultures fruitières. Des plantations sont créées dans le Nord-Est, à partir des années 1980, sous l'impulsion de l'État, qui voit en cette culture à forte rentabilité potentielle un moyen de développement des zones rurales. Peu d'exploitations sont encore productives et les rendements restent bas.

En 1960, l'État avait encouragé un vaste programme de replantation pour enrayer le déclin d'un secteur reposant sur l'exploitation d'arbres vieillissants issus de variétés traditionnelles. Outre les incitations à l'extension des cultures, le Bureau du fonds d'aide à la replantation en caoutchouc (OARF), financé d'abord par des prêts de la Banque mondiale, puis jusqu'en 1985 par des taxes sur les exportations de caoutchouc, et aujourd'hui sur le budget de l'État, fournit aux planteurs des variétés améliorées, du matériel et des engrais ainsi qu'une aide financière dirigée à 70 % vers les petits exploitants

(moins de 4 ha). Parallèlement, le premier centre de recherche sur le caoutchouc est créé à Hat Yai en 1965. La production passe de 170 000 t en 1960 à plus de 2 millions en 1996-1997 avec une augmentation sensible des rendements (d'environ 350 kg/ha/an à 1,3 t/ha/an en moyenne en 1996, supérieurs à 1,5 t dans les provinces les plus productives du Sud).

L'essentiel de la production paysanne est vendu à des intermédiaires sous forme de feuilles non fumées de qualité médiocre. Le marché national reste assez désorganisé avec des variations de prix importantes liées aux conditions de transaction. En 1991, un premier centre d'achat du caoutchouc à Hat Yai cherchait à garantir les prix aux petits planteurs et à encourager une meilleure qualité des productions. Depuis le milieu des années 1980, des usines de concentration de latex permettent une transformation ultérieure à haute valeur ajoutée, dans de grandes entreprises modernes installées dans les principales zones de production (Songkhla, Surat Thani et Trang dans le Sud, Rayong et Chon Buri à l'est de Bangkok). Parallèlement, un secteur industriel traditionnel fournit des produits intermédiaires de qualité médiocre pour le marché mondial.

La Thaïlande est depuis 1991 le premier producteur mondial et le plus gros exportateur de caoutchouc naturel. La consommation intérieure ne représente que 10 % de la production nationale. Près de la moitié des exportations se fait sous formes de feuilles fumées, 30 % environ de caoutchouc granulé et 10 % de latex concentré. Avec plus de 2,5 milliards de \$ US en 1996, le caoutchouc naturel est le premier poste d'exportation agro-industriel. Le marché asiatique constitue 60 % du montant total avec près de 30 % et 20 % respectivement pour le Japon et la Chine, dont la production nationale est en augmentation rapide. La qualité des productions nationales et la variation des prix sur le marché mondial sont des problèmes importants. En 1999, la Thaïlande a quitté l'Organisation internationale du caoutchouc naturel (INRO) créée en 1980, pour développer une stratégie avec l'Indonésie et la Malaysia (à eux trois 80 % de la production mondiale) afin d'obtenir de meilleurs prix pour les producteurs.



Sources : Bank of Thailand, 2000 - MAC, 1997 - Ministry of Industry, 1997 - NSO, 1997

© IRD/MGM-Libergéo, 2005

## 37. Autres cultures

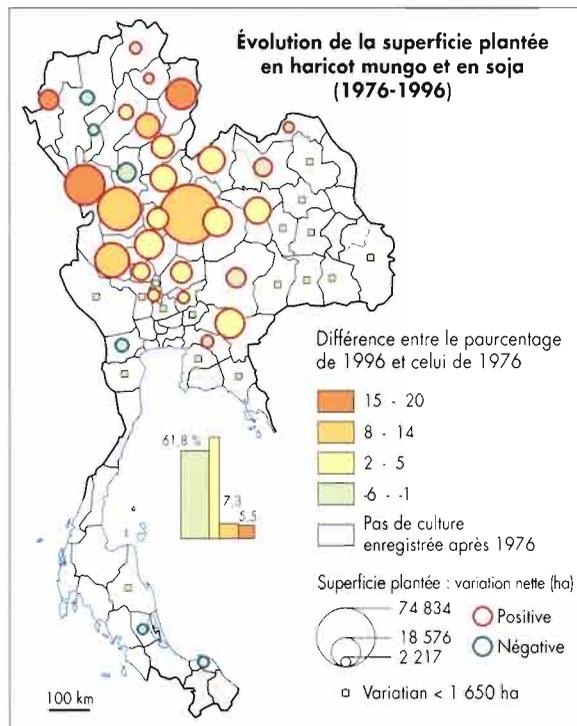
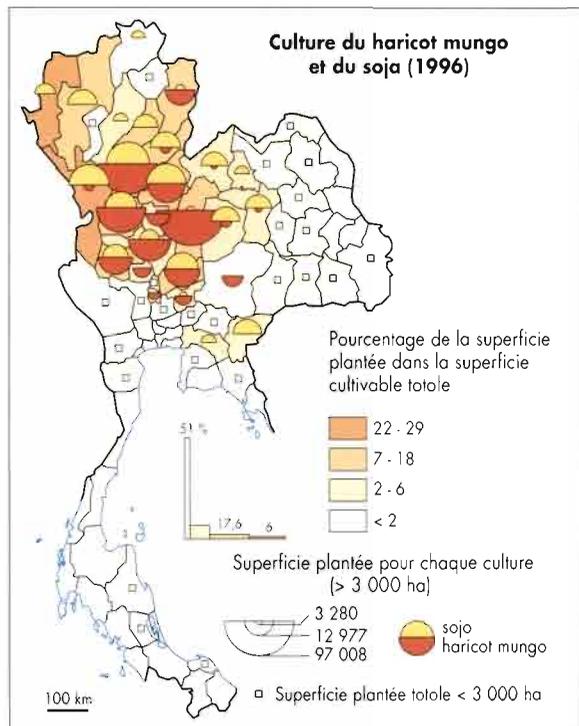
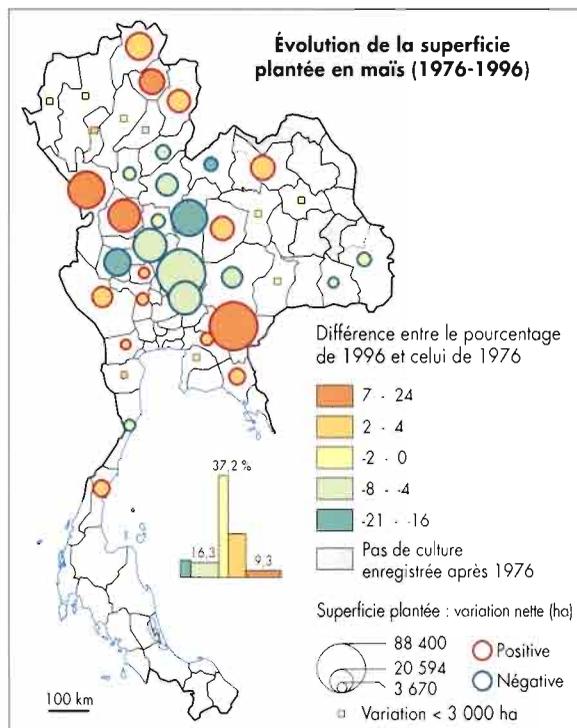
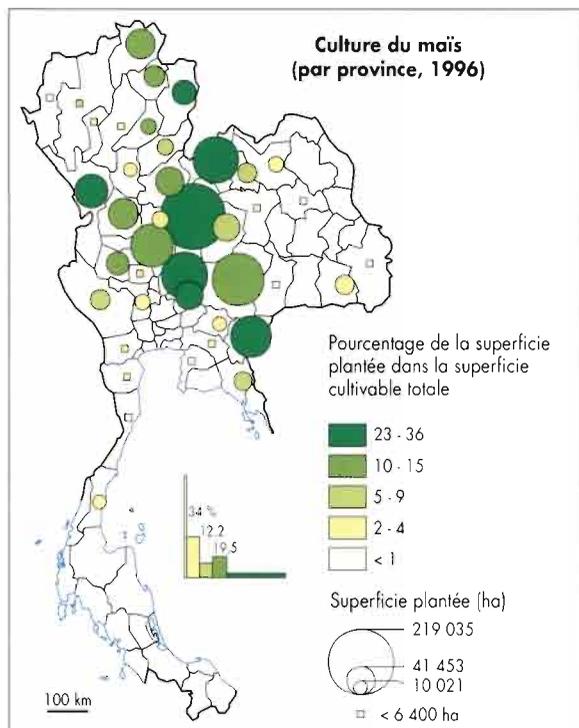
Traditionnellement cultivé pour l'autoconsommation, le maïs est devenu une production paysanne majeure pour la Thaïlande après la seconde guerre mondiale, en réponse à la demande extérieure (industries japonaises d'alimentation animale). De 23 000 ha cultivés en 1947 et 200 000 à la fin des années 1950, les superficies en maïs atteignent 1,3 million d'hectares en 1976 dont 75 % dans une zone communément appelée « corn belt » (Loei, Phetchabun, Nakhon Sawan, Lop Buri, Saraburi et Nakhon Ratchasima). L'extension de la culture, installée sur les hautes terres, atteint son maximum au milieu des années 1980 (près de 2 millions d'hectares) pour se stabiliser depuis autour de 1,3 million. Dans ces provinces, le maïs peut encore représenter plus de 30 % des terres cultivables malgré la baisse entre 1976 et 1996 des superficies plantées, au profit notamment du manioc et de la canne à sucre : Lop Buri et surtout Phetchabun et Loei, où la part des superficies en maïs a chuté jusqu'à 21 %, restent des zones majeures de production. Avec Sa Kaeo au sud-est et Kamphaeng Phet et Tak à l'ouest qui enregistrent une forte progression depuis 1976, la « corn belt » fournit aujourd'hui près de 70 % de la production nationale. À l'échelle du pays, la baisse au cours des deux dernières décennies des superficies plantées dans le cœur de la région de production est compensée par l'expansion de la culture sur les marges nord, ouest et sud-est.

Le soja et le haricot mungo sont cultivés en première ou deuxième culture de saison des pluies sur les hautes terres, ou en saison sèche dans les rizières avec une irrigation d'appoint. Les superficies plantées passent respectivement de 20 000 et 40 000 ha en 1950, à 100 000 et 200 000 au début des années 1970. En forte hausse jusqu'à la fin des années 1980 (500 000 ha chacun), soja et haricot mungo ne couvrent plus que 300 000 et 350 000 ha. Comme pour le maïs, cette décroissance traduit les fluctuations de prix et de rentabilité des différentes cultures possibles sur une même parcelle et, dans le cas du soja, les effets de la concurrence étrangère. Les superficies cumulées augmentent entre 1976 et 1996 dans les provinces situées entre Tak, Nan, Khon Kaen et Uthai

Thani, à l'exception de Sukhothai où la diminution de la part de ces cultures et de leur superficie n'a pas menacé sa forte position. Plus de 80 % des haricots mungo sont issus du quadrilatère Sukhothai, Uthai Thani, Lop Buri, Phetchabun, occupant jusqu'à 15 % des terres cultivées (Sukhothai, Phetchabun). La culture du soja s'est étendue des provinces septentrionales au nord de la Plaine centrale et dans une moindre mesure au Nord-Est (Loei, Khon Kaen, Chaiyaphum) et au Sud-Est (Sa Kaeo). La moitié environ des superficies correspond à la culture de saison sèche pratiquée dans les périmètres irrigués et encouragée par l'État en substitution du riz. Le Nord reste la principale région de production (70 % du total en 1996). 20 % de la production nationale sont destinés à la consommation directe, 70 % aux huileries et 10 % aux semences.

La production de haricot mungo (218 000 tonnes en 1996/1997) couvre à peine les besoins nationaux et les exportations sont passées de près de 150 000 t en 1990 à moins de 10 000 en 1997. Les productions de maïs et de soja sont devenues quant à elles insuffisantes. Au début des années 1980, les exportations de maïs, 2 à 3,7 millions de tonnes, essentiellement pour les marchés asiatiques, représentaient 80 % de la production nationale. La très forte augmentation de la consommation intérieure (moins de 1 million de tonnes à cette époque contre plus de 4 millions une décennie plus tard) s'explique par les besoins croissants de l'élevage, obligeant la Thaïlande à en importer (environ 400 000 t en 1995 et en 1996).

De la même façon, la production de soja (360 000 t en 1996-1997) couvre aujourd'hui moins de 40 % de la demande intérieure. La pratique de cours élevés (taxation et quotas d'importation) pour favoriser le développement de cette culture n'a pas eu les effets escomptés sur l'évolution des productions et elle a entraîné une hausse des prix des aliments pour bétail. L'intervention ponctuelle de l'État, largement remise en cause par le secteur agro-industriel, se traduit par une perte de compétitivité du secteur de la volaille, notamment face à la concurrence chinoise sur les marchés japonais.



Sources : MAC, 1980, 1998

© IRD/MGM-Libergéo, 2005

## 38. Activités récentes de l'élevage et crevetticulture

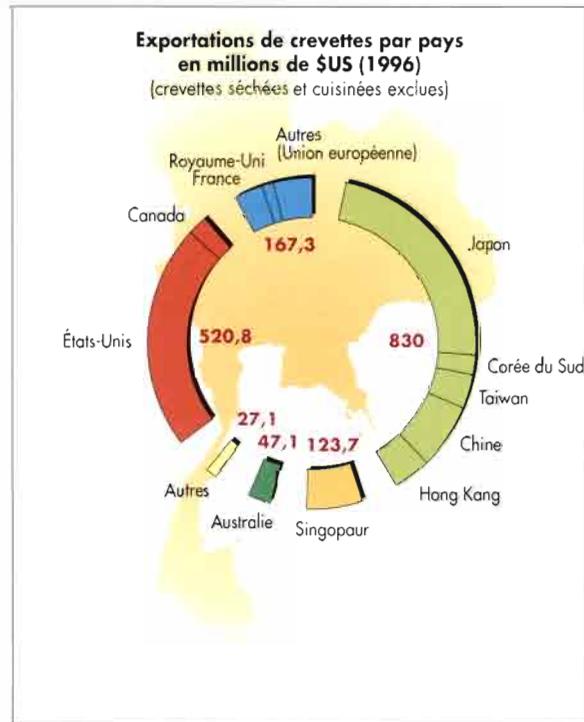
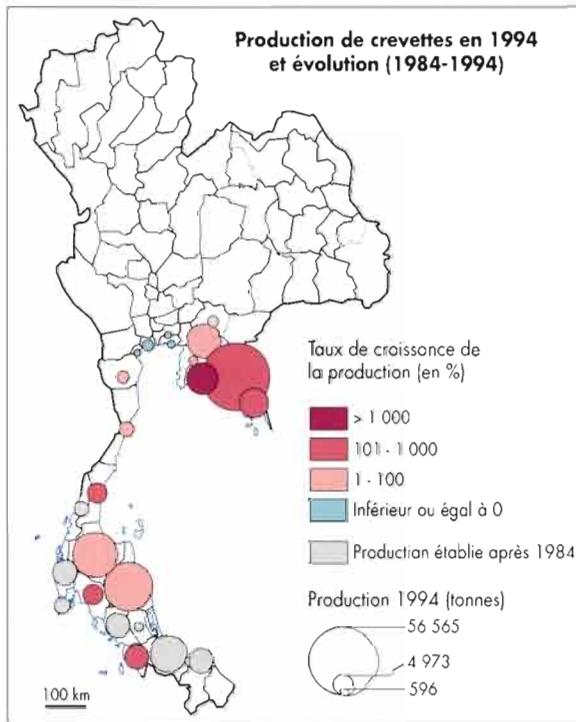
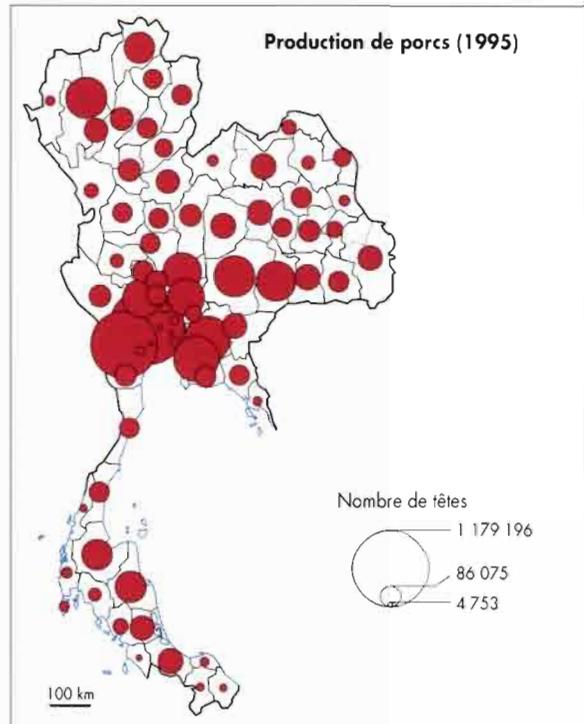
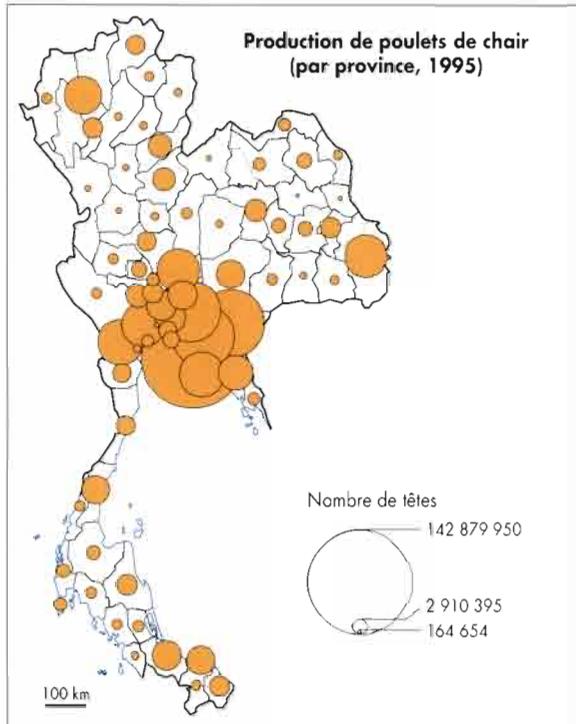
Traditionnels dans la polyculture paysanne, les élevages de porcs, de volailles et de crevettes ont évolué en systèmes spécialisés et intégrés dans les activités de grands groupes agro-industriels thaïlandais, qui ont notamment organisé la contractualisation des producteurs auxquels ils fournissent tous les intrants.

Le développement de l'élevage industriel de poulets a été rapide à partir des années 1970 avec l'introduction de nouvelles espèces et la contractualisation par le producteur d'alimentation animale Charoen Phokphand. La production est contrôlée par quelques groupes nationaux. Les deux tiers de la production (1,2 million de tonnes) sont destinés au marché domestique. Les exploitations commerciales sont concentrées autour de Bangkok : Lop Buri, Ayutthaya, Saraburi dans la Plaine centrale, Samut Sakhon et Ratchaburi à l'ouest, Chon Buri, Prachin Buri, Chachoengsao et Nakhon Nayok à l'est. Ces provinces orientales produisent plus de 40 % des poulets de chair, chaque région périphérique moins de 10 %. Dans le Nord et le Nord-Est, la production est nettement supérieure dans les pôles urbains alors que dans le Sud elle est plus équilibrée entre les provinces (goûts alimentaires). La Thaïlande est, en valeur, le premier exportateur asiatique de poulets (544 millions de \$ US en 2001) dont la moitié est destinée à l'Asie (Japon surtout). Face à la concurrence du Brésil et de la Chine, au prix élevé des aliments (planche 37) et à l'augmentation des coûts de la main-d'œuvre, les groupes agro-industriels diversifient leurs productions (plats cuisinés) et investissent à l'étranger (planche 1).

L'élevage porcin hors sol représente près de 80 % de la production de viande de porc. La modernisation du secteur au cours des années 1980 a répondu à une forte augmentation de la demande intérieure sous l'impulsion de groupes agro-industriels dont l'implication et le degré de concentration économique y sont toutefois moindres que dans les deux autres filières. La distribution spatiale est aussi moins déséquilibrée même si 40 % de la production sont concentrés dans sept provinces sur le pourtour de la Région métropolitaine de Bangkok (BMR),

traduisant le poids du marché urbain (Bangkok et provinces contiguës) et la présence de grandes unités d'élevage. Le Nord-Est (Nakhon Ratchasima, Buri Ram) et le Nord (Chiang Mai, Chiang Rai) produisent chacun environ 20 % du total alors que le Sud est nettement en retrait (habitudes alimentaires). Les fluctuations des prix de la viande et les changements dans les préférences alimentaires de la classe moyenne (bœuf et poulet) conduisent à des fluctuations importantes du cheptel. La production couvre juste les besoins domestiques en raison de problèmes cycliques (endettement des unités paysannes, épidémies, coût de l'alimentation pour bétail).

C'est aussi dans les années 1980 que les techniques intensives de crevetticulture se développent dans les provinces côtières. Au cours des années 1980 et 1990, la superficie exploitée passe de 25 000 à plus de 70 000 ha (20 000 fermes), la production de moins de 10 000 à 200 000-250 000 t. Des zones traditionnelles (Bangkok, Samut Prakan, Samut Songkhram, Samut Sakhon) où la culture est aujourd'hui en net recul (pollution, urbanisation), la production gagne les provinces au sud-ouest et surtout à l'est de Bangkok, puis le Sud. Cette région et les provinces orientales de la BMR représentent depuis le milieu des années 1990 plus de 90 % de la production nationale, qui a tendance à stagner : la productivité n'augmente plus, la culture dans les zones trop polluées est abandonnée, l'effet de la crevetticulture en termes de salinité des sols agricoles en a limité l'extension dans la Plaine centrale (officiellement interdite depuis 1998). Les exportations (de l'ordre de 150 000 t surtout sous forme de crevettes congelées) représentent le troisième poste en valeur des produits agricoles. Les principaux marchés sont l'Asie pour plus de la moitié (Japon), les États-Unis et l'Union européenne. Comme pour les exportations de viande de poulet, la Thaïlande doit améliorer les conditions sanitaires de ses productions, s'adapter à la modification des barrières douanières (Union européenne) et à une concurrence accrue de pays asiatiques (Inde, Indonésie) dans lesquels les groupes thaïlandais investissent.



Sources : Bank of Thailand, 2000 - MAC, 1986, 1997 - NSO, 1997

© IRD/MGM-Libergéo, 2005

### 39. Spécialisation agricole et caractéristiques socio-économiques

Malgré les diversifications récentes, l'agriculture est marquée par une spécialisation régionale des productions et de forts déséquilibres socio-économiques. Après plus d'un siècle de croissance soutenue reposant sur une expansion des superficies cultivées, le secteur agricole doit faire face à la raréfaction des ressources (eau, terre, main-d'œuvre), à la concurrence internationale et à l'incidence de la pauvreté dans certaines zones rurales (planche 66).

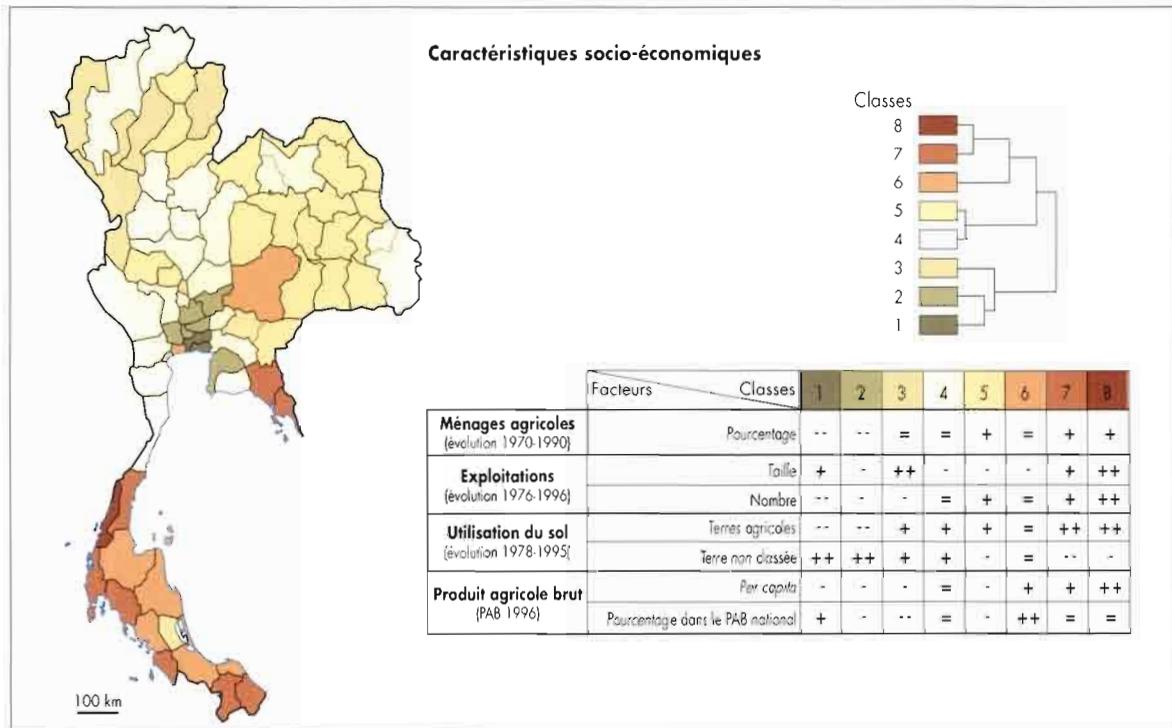
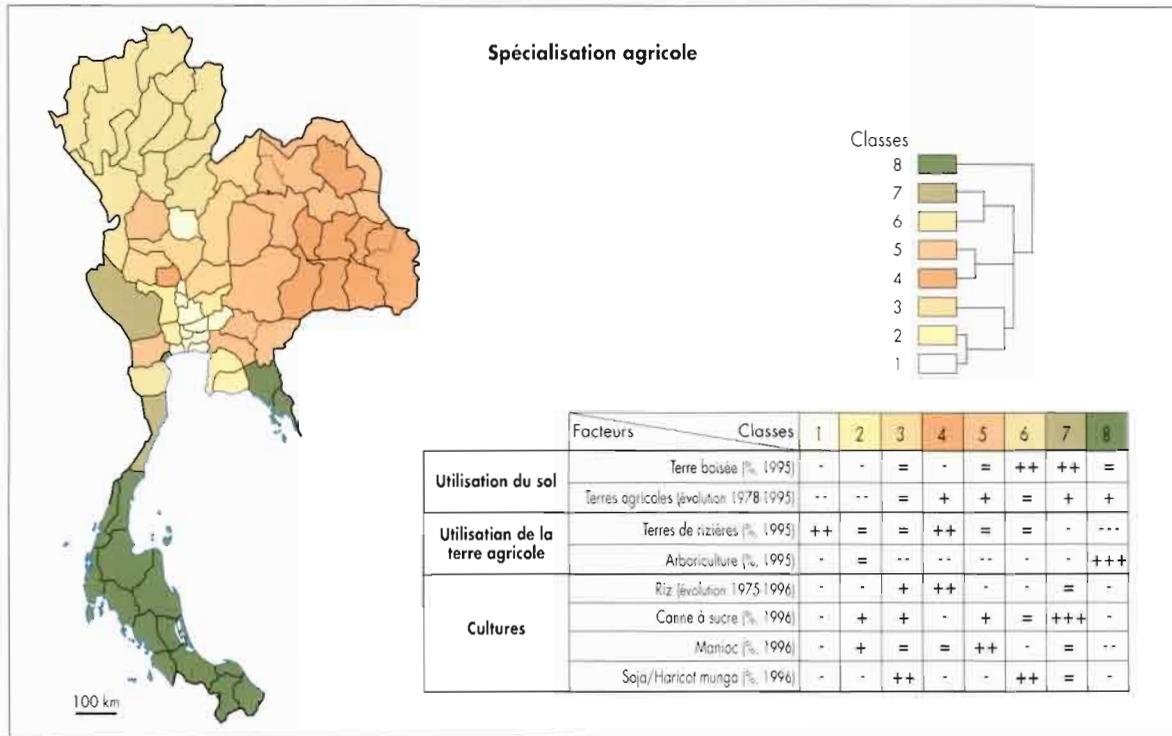
Seules les variables les plus discriminantes des analyses en composantes principales ont été portées sur les tableaux en légende. La carte des spécialisations souligne des ensembles homogènes et différemment touchés par la modification des usages de la terre et la diversification des productions. Dans le delta de la Chao Phraya, l'agriculture subit la concurrence des autres secteurs pour l'accès aux ressources (classe 1). La riziculture irriguée domine mais recule au profit de cultures pour le marché métropolitain (maraîchage, arboriculture). Les effets de la croissance urbaine se retrouvent, à un degré moindre, dans les provinces contiguës et dans certaines provinces de l'Eastern Seaboard (classe 2). La proximité des infrastructures d'exportation et la taille des marchés y ont favorisé le développement de nouvelles productions fortement intégrées dans l'agro-industrie et s'ajoutant aux cultures plus traditionnelles (riz et cultures de versants).

Les provinces du nord de la Plaine centrale et de l'axe montagneux central définissent une classe 3 aux valeurs moyennes, avec toutefois une progression sensible des cultures de versants destinées à l'agro-industrie (aliments pour bétail, huileries). Une diversification, liée aussi au développement de l'élevage industriel, se retrouve dans les provinces boisées du Nord (classe 6). Les vallées et les terrasses du Nord-Est constituent l'autre grande région rizicole (classe 4), avec des diversifications locales (planche 61). Le reste du Nord-Est (classe 5) est dominé par des cultures de versants: manioc, canne à sucre; cette dernière est largement cultivée dans les provinces occidentales (classe 7). La péninsule et le Sud-Est (classe 8) ont une spécialisation marquée dans

l'arboriculture (hévéa, palmier à huile, arbres fruitiers) en nette progression.

La carte des caractéristiques socio-économiques du secteur agricole montre de nettes disparités spatiales liées aux différents degrés de reconversion d'une agriculture en mutation. Un premier ensemble est constitué par les provinces sous forte influence de l'agglomération de Bangkok et de l'Eastern Seaboard (classes 1 et 2). Cette zone, caractérisée par des productions intensives, attire une large part de l'investissement agro-industriel. La raréfaction des terres agricoles et la spéculation foncière se traduisent par une diminution du nombre des exploitations et des actifs agricoles avec des processus plus marqués que dans le reste du pays: concentration des terres (surtout dans la classe 1), développement du faire-valoir indirect, conversion des terres pour un usage non-agricole. L'évolution des structures foncières rapproche la classe 3 de cet ensemble: les exploitations sont vastes mais les revenus sont plus faibles. La classe 4, proche de la moyenne pour toutes les variables traitées, couvre une large part du Centre et du Nord.

La majorité des provinces du Nord-Est, quelques provinces du Nord et de l'Ouest forment la classe 5 caractérisée par l'augmentation du nombre des exploitations, la diminution de leur superficie, la modestie de la valeur ajoutée: les revenus non-agricoles (activités sur place ou migration) sont essentiels pour le maintien des familles rurales. Les régions agricoles des trois dernières classes sont particulièrement dynamiques. Les provinces de la façade orientale de la péninsule (sauf Phatthalung) et Nakhon Ratchasima dans le Nord-Est forment la classe 6 avec un produit agricole *per capita* élevé et une forte contribution au Produit agricole brut (productions à plus forte valeur ajoutée). Les classes 7 et 8 se caractérisent par une pression moins forte sur les terres agricoles (colonisation encore active dans la péninsule) et une valeur ajoutée *per capita* élevée (surtout pour Ranong seule province de la classe 8).



Sources : MAC, 1980, 1998 ; NESDB, 1999 ; NSO, 1970, 1990, 2000

© IRD/MGM-Libergéo, 2005

# Chapitre 5

## L'industrie

---

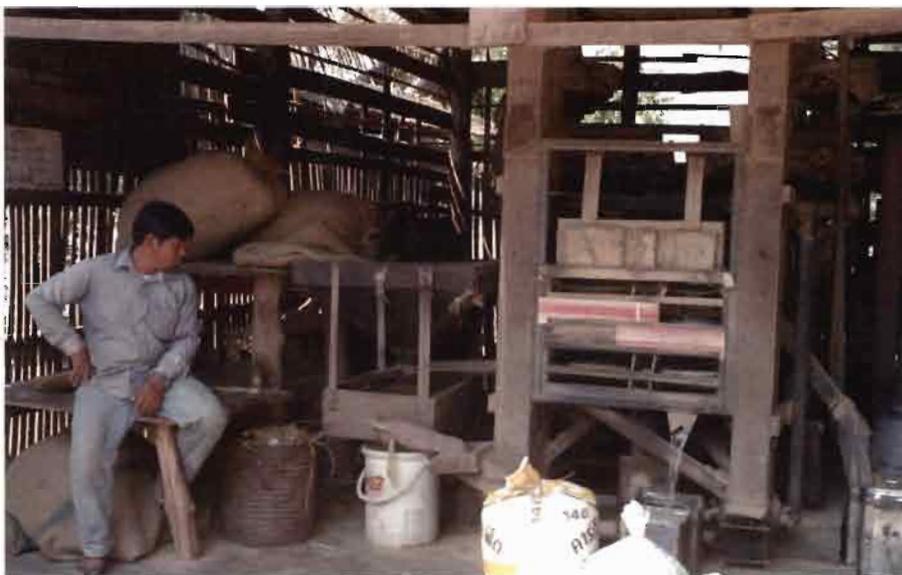
L'industrialisation de la Thaïlande à partir des années 1960 a suscité des changements importants dans la structure économique et dans la société d'un pays qui avait, jusque alors, toutes les caractéristiques d'un pays agricole. L'industrie était embryonnaire autour de l'État, qui contrôlait quelques secteurs émergents, et de capitalistes, surtout marchands, établis à Bangkok au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle.

À partir de 1958, la politique de l'État, favorable à une industrialisation de substitution des importations et à l'investissement privé (national et étranger), stimule les activités industrielles des entrepreneurs. La participation de l'industrie au PIB s'élève et, surtout, la coopération entre banquiers et industriels locaux établit la base économique propice à l'expansion des deux décennies suivantes. Au début des années 1980, en pleine récession, la stratégie industrielle se tourne alors résolument vers l'exportation sans que la substitution des importations soit abandonnée. Supplantant dans le PIB celle d'un secteur agricole dont le dynamisme a soutenu l'industrialisation, la valeur du produit de l'industrie (ressources extractives et production manufacturière) s'accroît avec, toutefois, de fortes variations dans l'espace (**planche 40, Le produit industriel**). À partir de 1985, les produits manufacturés, diversifiés sous l'impulsion de la demande intérieure et du marché mondial, deviennent le premier secteur d'exportation et comptent aujourd'hui pour plus de 70 % dans la valeur des exportations. Les effets

de la crise de 1997 et du ralentissement économique, qui a ensuite touché les grands partenaires commerciaux de la Thaïlande, ont eu des répercussions inégales selon les secteurs d'activité et les entreprises (baisse de la demande, hausse du coût des produits importés, charges financières...) et suscité des vitesses de récupération tout aussi variables.

Le régime économique s'appuie sur une approche libérale qui fait jouer un partenariat entre les secteurs public et privé dont il combine les intérêts. Trois types d'entreprises coexistent : des entreprises publiques et militaires, des entreprises transnationales et des entreprises privées. Les entreprises contrôlées par l'État relèvent essentiellement des services (chapitre 3) et sont limitées dans le secteur industriel (pétrole, transformation sucrière, textile, tabac). Certaines entreprises privées, dominées par les Sino-Thaïs, ont connu un développement considérable ; elles appartiennent à de puissants groupes familiaux qui exercent un oligopole sur les marchés de la finance, du commerce, de l'immobilier, sont présents sur les marchés mondiaux et investissent à l'étranger. Les PME constituent néanmoins l'essentiel des entreprises industrielles, extraction des ressources minières incluse (**planche 41, La taille des établissements industriels**). L'influence de l'élite capitaliste n'a cessé de croître, notamment par ses alliances avec les hauts fonctionnaires, sa capacité d'organisation (puissantes associations d'entrepreneurs) et de revendication. Sa participation à

Photo Alain Vergnes



### Rizerie villageoise

Les premières rizeries ont été établies au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle et les plus grandes d'entre elles ont diversifié leurs produits (différentes préparations à base de riz). Dans la plupart des villages, les rizeries employant de 1 à 2 personnes constituent souvent l'unique source d'activité dite « industrielle » et leurs propriétaires sont également des intermédiaires.

Photo Doryane Kermel-Torrès



### JVC dans la zone industrielle de Suranaree (province de Nakhon Ratchasima)

L'une des rares établies en région périphérique, la zone industrielle privée de Suranaree accueille des unités employant une main-d'œuvre nombreuse à majorité féminine et jeune. Achevée en 1989, elle a bénéficié de l'appui d'hommes politiques locaux, dont le Premier ministre de l'époque. Elle offre aux entrepreneurs infrastructures et équipements de différentes natures.

l'orientation des politiques publiques s'exerce par une présence dans l'administration, au comité exécutif d'organes publics (dont les bureaux de la planification, de l'investissement) et par l'accession au pouvoir politique (Assemblée nationale, Sénat, Gouvernement). Les récents mouvements de décentralisation et de démocratisation ont offert à l'entrepreneuriat provincial, dont les rangs se sont étoffés à la faveur de la croissance économique des deux dernières décennies, l'opportunité d'accéder à des instances exécutives locales.

La stratégie de développement industriel tournée vers l'exportation et intensif en main-d'œuvre a incorporé dans le monde des usines, à une cadence rapide, une population d'origine rurale, même si l'ampleur de la transition est tempérée par la capacité de l'agriculture à retenir sa force de travail (chapitre 4). Malgré quelques avancées, la protection légale des salariés est limitée, la protection sociale reste assurée par la famille d'origine rurale; hormis quelques périodes plus libérales, les syndicats ont été faibles, divisés et muselés par les régimes autoritaires qui ont politisé les revendications ouvrières au prétexte de la sécurité intérieure. Si les politiques ont été actives dans la préservation du régime des bas salaires (qui ont eu tendance à augmenter plus vite que la productivité, érodant ainsi un des avantages comparatifs de la Thaïlande), elles ont par contre porté peu d'attention à la formation de la main-d'œuvre qui reste peu qualifiée, avec une majorité d'employés qui n'ont pas atteint le niveau d'éducation secondaire (chapitre 9). L'estimation des employés de l'industrie (de l'ordre de 4,5 millions en 1996, soit 15 % de la population active) est rendue difficile par leur cloisonnement en plusieurs statuts et dans une multitude de petites entreprises malgré une concentration dans le centre du pays (**planche 42, L'emploi dans les établissements industriels**). La source retenue ici (et pour la 2<sup>e</sup> planche du chapitre), qui émane du ministère du Travail et de la Sécurité sociale, n'écarte pas d'emblée les petits établissements alors que le recensement industriel

mené par le Bureau national de la statistique (NSO) ne retient que les entreprises de plus de 10 employés.

Les incitations publiques à l'investissement, gérées par le Bureau de l'investissement (BOI), s'adressent aux entreprises thaïlandaises et étrangères dont elles tentent d'influencer les décisions de localisation (**planche 43, Les entreprises subventionnées par le Bureau de l'investissement**). La complexité des procédures et des critères d'admissibilité qui est reprochée au BOI et les mesures de libéralisation douanière prises dans le cadre de la politique générale ont affaibli l'intérêt des incitations publiques et encouragé les investisseurs étrangers à opérer en dehors du Bureau. Pour importants que ceux-ci aient été dans l'expansion de l'appareil industriel et des exportations, c'est la mobilisation du capital national qui a été déterminante pour lancer la croissance. La Thaïlande a largement bénéficié de la stratégie de relocalisation des entreprises du Japon et des nouvelles économies industrialisées asiatiques (chapitre 1): entre 1986 et 1996, tout en quadruplant par rapport aux 25 années précédentes, les entreprises entièrement à capitaux étrangers représentent le quart des entreprises en activité. Leur association avec les entrepreneurs locaux n'a pas eu cependant les résultats escomptés en termes d'autonomie et d'innovation technologiques pourtant indispensables au maintien de la compétitivité thaïlandaise. Les orientations du BOI sont, aujourd'hui plus que jamais, déterminées par des contraintes externes: accords bilatéraux et multilatéraux sur le commerce et l'investissement, concurrence pour attirer l'investissement étranger.

L'importance du besoin de main-d'œuvre de l'industrie (et l'enjeu sociétal que cela représente pour le pays) justifie le choix de cette variable pour appréhender la répartition spatiale des secteurs. Au niveau de la province, la divergence entre les différentes sources (entre elles et avec les estimations, au niveau national, du NSO ou du ministère du Travail et de la Sécurité sociale) sur l'évaluation de l'emploi industriel,

tient à une prise en compte inégale des petits, voire des micro-établissements (textile et habillement, industries agricoles et alimentaires surtout), et à une comptabilisation différente des emplois saisonniers et temporaires, du travail à domicile. D'autres facteurs peuvent affecter l'appréciation des évolutions : il est estimé qu'au début des années 1980, 30 % des usines du textile n'étaient pas enregistrées afin d'échapper à la limitation des installations pour cause de surproduction. La source disponible au niveau de la province et par secteurs industriels (ministère de l'Industrie) peut être tributaire du seuil de 7 employés en deçà duquel les entreprises n'ont pas obligation de s'enregistrer ; on peut par ailleurs se demander si les entreprises cessant toute activité sont systématiquement retirées de la base de données. Il est permis néanmoins de penser que ces insuffisances statistiques sont uniformément réparties entre les provinces et ne faussent pas leur mise en perspective.

Les industries agricoles et alimentaires restent le premier secteur d'emploi industriel (**planche 44, Les industries agricoles et agro-alimentaires**) ; l'incorporation des productions agricoles dans la transformation

industrielle, la puissance exportatrice de la Thaïlande en font un secteur clé. L'expansion du textile et de l'habillement a été forte mais cyclique (**planche 45, Les industries du textile et de l'habillement**) ; ce secteur, qui a largement bénéficié des investissements étrangers au début des années 1970, s'est hissé à la première place des exportations avant d'être détrôné par la construction électrique et l'électronique. Le dynamisme de ces dernières, soumises aux aléas du marché mondial, ne saurait cacher celui de la construction mécanique (**planche 46, Les industries de la construction électrique et mécanique**). Les activités de la chimie et du plastique, développées à partir de la transformation du pétrole et du gaz, illustrent la diversification de la structure industrielle sous l'impulsion de firmes thaïlandaises (**planche 47, Les industries de la chimie et du plastique**). La dernière planche sectorielle traite de secteurs au dynamisme et aux perspectives différents (**planche 48, Autres industries**). Le développement industriel a eu une traduction nuancée dans l'espace en créant des intensités variables de spécialisation de l'emploi (**planche 49, La spécialisation industrielle**).

## 40. Le produit industriel

La part du produit industriel dans le PIB est passée de moins de 25 % en 1980 à près de 40 % en 2000, grâce à une croissance annuelle de 8 %, notamment près de 14 % entre 1986 et 1993, traduisant une accélération des niveaux de production et de la valeur ajoutée. La contribution des ressources extractives augmente (gaz naturel surtout). Dans la structure manufacturière, la valeur relative des produits agro-industriels décline malgré la hausse régulière de leur valeur ajoutée (planche 44). Le textile et la confection, secteurs à plus forte valeur ajoutée au début des années 1980, cèdent la place une décennie plus tard aux biens électriques et électroniques, à la construction mécanique et aux équipements de transport : leur contribution respective s'élève en 1986 à 25 % et 13 %, en 1996 à 15 % et 28 %. D'un peu plus de 1 000 milliards de Baht en 1996, le produit industriel a diminué de 9 % en 1998. Après ce ralentissement, la croissance a repris à un rythme inférieur à celui de la période précédente (2 %).

Entre Rayong, Saraburi, Ayutthaya et Ratchaburi, 12 provinces créent près de 85 % du produit industriel national. La part de Bangkok reste importante malgré son affaiblissement à partir de 1989 (planche 58). La dissymétrie est notable entre, d'une part, les provinces orientales et septentrionales et, d'autre part, les provinces occidentales qui accusent, sauf Samut Sakhon, des produits et des contributions de l'industrie au produit provincial inférieurs. L'industrie est la première source de la valeur ajoutée dans toutes ces provinces à l'exception de Bangkok, Nonthaburi et Ratchaburi. Inversement, cette concentration de la valeur produite souligne la situation de faiblesse des régions périphériques, sauf dans certains pôles à forte valeur ajoutée (Nakhon Ratchasima, Khon Kaen, Chiang Mai ; Lampang et Kam Paeng Phet pour les ressources pétrolières et minières), et à Lamphun pour le poids du secteur industriel dans le produit provincial.

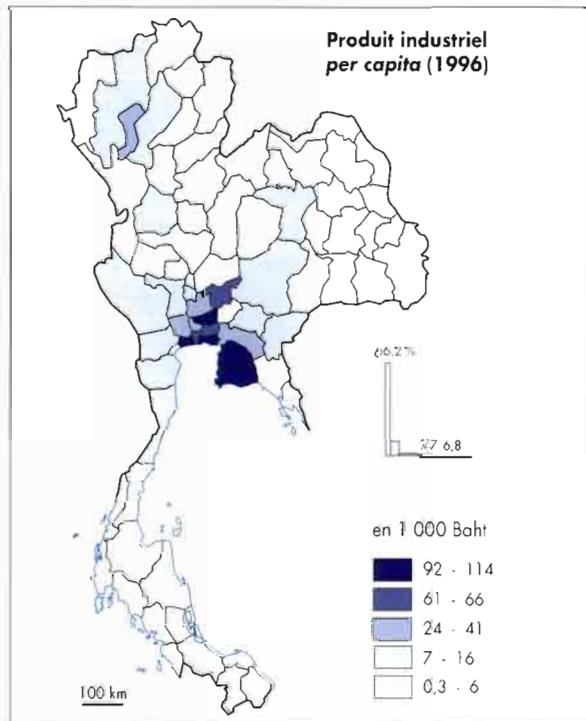
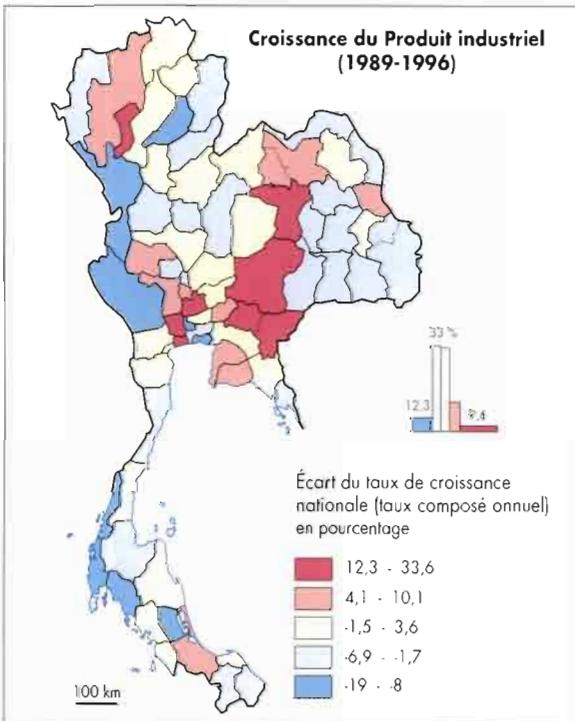
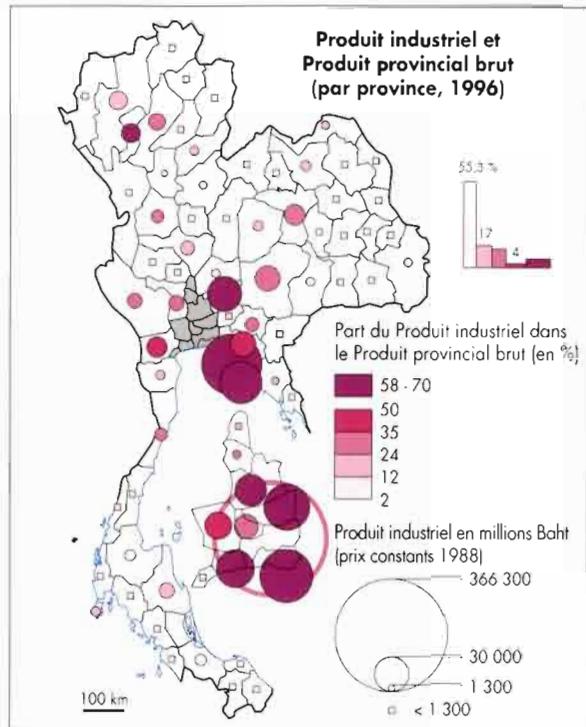
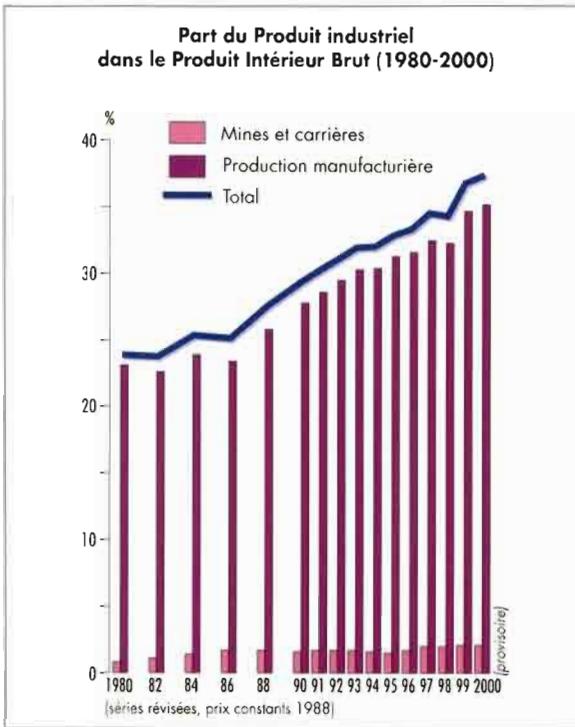
L'opposition constatée traduit des densités d'activité beaucoup plus élevées dans le centre ainsi qu'une diversification du tissu industriel avec incorporation des secteurs dits modernes, générateurs d'une valeur ajoutée supérieure (planche 49). Cette diversification

s'est diffusée dans quelques provinces périphériques, alors que les autres restent marquées par une spécialisation dans la transformation des ressources primaires dont la valeur ajoutée est inégale selon les produits.

Les écarts provinciaux par rapport à la croissance nationale du produit industriel (11 % de 1989 à 1996) traduisent la diffusion de la croissance à des provinces aussi bien proches qu'éloignées de la capitale, à partir des pôles industriels déjà établis : Bangkok et Samut Prakan qui enregistrent un taux inférieur à la moyenne nationale et l'Eastern Seaboard qui accuse une croissance plus faible que les années précédentes, mais supérieure à la moyenne (Chon Buri, Rayong) ou équivalente (Chachoengsao). Sur la façade occidentale et septentrionale de la capitale, Ayutthaya se distingue par une croissance élevée à l'image de Lamphun dans le Nord. Dans le couloir du Nord-Est, la croissance s'atténue au fur et à mesure qu'on s'éloigne de Bangkok et de l'Eastern Seaboard. Dans le Sud, les provinces occidentales accusent des taux nettement inférieurs à la moyenne, à l'inverse de la partie orientale dont le panorama est plus contrasté.

La répartition du produit industriel *per capita* traduit des niveaux différents dans l'espace industriel central mais toutes les provinces, sauf Ratchaburi, sont nettement au-dessus de la moyenne nationale. Ses marges orientale et occidentale, Nakhon Ratchasima et Khon Kaen dans le couloir du Nord-Est, confirment la dynamique de diffusion déjà remarquée. Dans le Nord, Chiang Mai et Lampang ont un ratio nettement inférieur à celui de Lamphun.

La crise de 1997, qui a affecté le secteur industriel n'a pas changé la répartition spatiale de la valeur ajoutée industrielle. Sont confirmées la baisse de Bangkok, la croissance de provinces situées à la bordure du centre (Ang Thong, Suphanburi au nord-ouest, Prachinburi au nord-est) ou dans les régions périphériques (Lamphun, Khon Kaen). Dans l'Eastern Seaboard, Rayong est particulièrement dynamique.



Sources : Bank of Thailand, 2002 - NESDB, 1993, 1999 - NSO, 1990, 2000

© IRD/MGM-Libergéo, 2005

## 41. La taille des établissements industriels

Malgré une augmentation de la taille moyenne des entreprises depuis le début des années 1980, plus de 90 % d'entre elles ont moins de 100 employés avec un poids dominant des micro-établissements de moins de 10 employés. Longtemps pénalisées par les politiques bancaires et d'incitation à l'investissement, touchées par la crise de 1997, les PME, unanimement définies depuis une vingtaine d'années par le critère de l'emploi (moins de 200 personnes), font depuis peu l'objet pour certaines d'entre elles de l'attention du gouvernement. Réalisant dans l'économie réelle la moitié de la valeur des biens produits et des exportations, elles font l'objet de mesures fiscales et financières destinées à encourager une sous-traitance technologiquement plus performante dans des secteurs d'exportation vigoureux mais dépendants de l'importation de produits intermédiaires et de services (agro-alimentaire, textile, productions électriques et électroniques, automobile). Le développement industriel rapide est effectivement caractérisé par une diversification des productions, sans réelle intensification ni véritable développement de relations intra et inter-sectorielles qui auraient permis un accroissement supérieur de la valeur ajoutée.

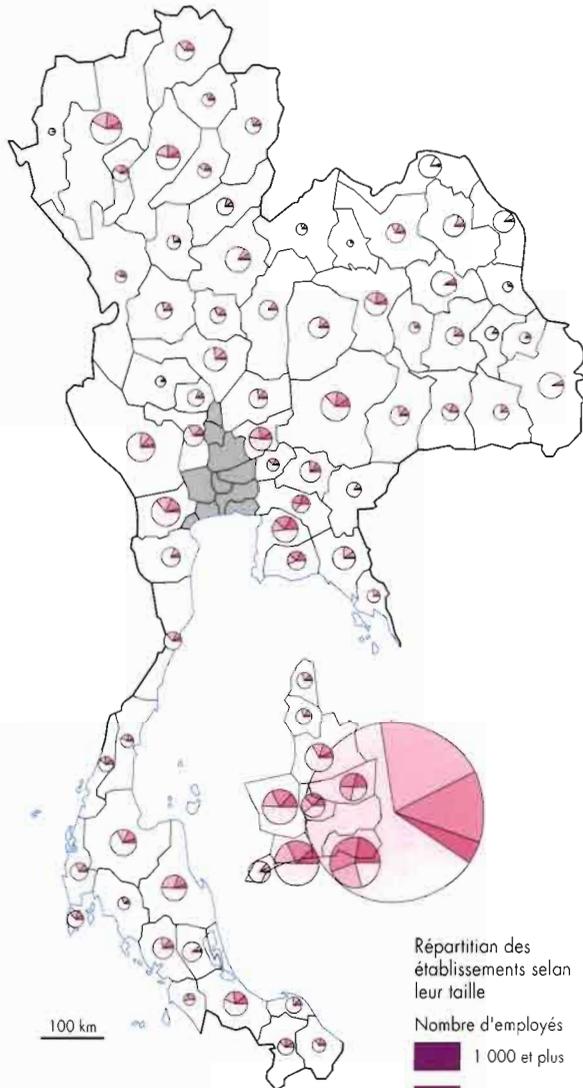
Le poids de Bangkok, comptant à elle seule près de 50 % de tous les établissements, s'affaiblit avec la taille des entreprises (48 % pour les moins de 100 employés, moins de 30 % de 100 à 499, 25 % de 500 à 1000 et plus). Sa primauté industrielle remonte au XIX<sup>e</sup> siècle avec le développement des activités de transformation. L'essor des exportations, l'extension des infrastructures et les avancées de la mécanisation (production, transports maritimes) ont permis l'expansion du capital local implanté à Bangkok : du contrôle de certaines activités (transformation du riz), ce capital s'est tourné, dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, vers les secteurs de consommation et de substitution aux importations.

Suite aux politiques d'incitation au secteur privé et à l'industrialisation par substitution aux importations mises en œuvre à partir de 1958, les investissements se sont poursuivis à Bangkok et dans sa périphérie immédiate.

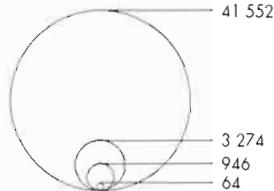
À la fin des années 1970, l'augmentation des prix du terrain, la congestion du trafic dans le pôle Bangkok-Samut Prakan ont été des éléments clés dans la diffusion aux quatre provinces limitrophes des établissements de grande taille. Alors que les cinq provinces contiguës à la capitale, avec laquelle elles forment la Région métropolitaine de Bangkok (BMR), ne comptent que pour 10 % dans les établissements de moins de 100 employés, leur part dans le tissu industriel national passe à 36 % pour les établissements de 100 à 499 employés et à 40 % pour ceux de plus grande taille.

La diffusion spatiale des entreprises de 100 à 499 employés s'essouffle au nord, au-delà des provinces d'Ayutthaya et de Saraburi et elle touche les provinces occidentales de Kanchanaburi et de Ratchaburi plus faiblement que celles de l'Eastern Seaboard et que certains pôles des régions périphériques. La configuration spatiale de ces derniers se différencie selon les régions : provinces côtières orientales, de Surat Thani à Songkhla dans le Sud ; triangle Chiang Mai-Lamphun-Lampang dans le Nord ; axe nord-sud dans le Nord-Est. À l'extrémité sud de cet axe, Nakhon Ratchasima, proche de Bangkok, se rattache à la dynamique de la région métropolitaine, et de celle de l'Eastern Seaboard auquel elle est bien reliée par le réseau routier (planche 24). Cette structuration se confirme dans la distribution des établissements de 500 employés et plus, alors que dans le Centre, le déséquilibre ouest-est, reprenant celui de la distribution des parcs industriels (planche 26), privilégie, outre Bangkok, les provinces de Samut Prakan, Pathum Thani et, dans l'Eastern Seaboard, celle de Chon Buri, tout en distinguant quelques pôles régionaux. La dissémination de grands établissements, même en nombre réduit, dans des provinces éloignées est une des conséquences de la politique d'encouragement à l'investissement du BOI et de la recherche, par les industriels, de bassins de main-d'œuvre ; elle témoigne aussi du dynamisme des entrepreneurs provinciaux (planche 43).

**Établissements de moins de 100 employés  
(par province, 1996)**



Nombre d'établissements

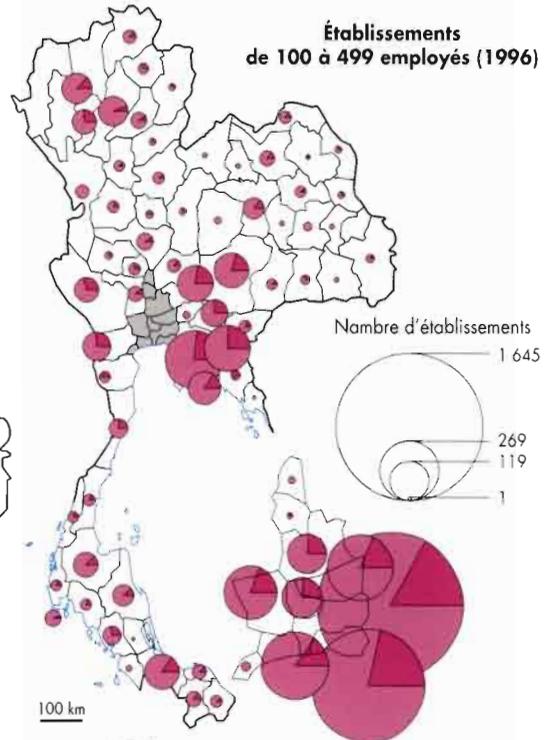


Source : Ministry of Labour and Social Welfare, 1997

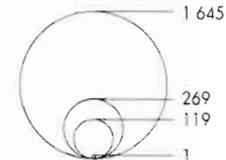
Répartition des établissements selon leur taille



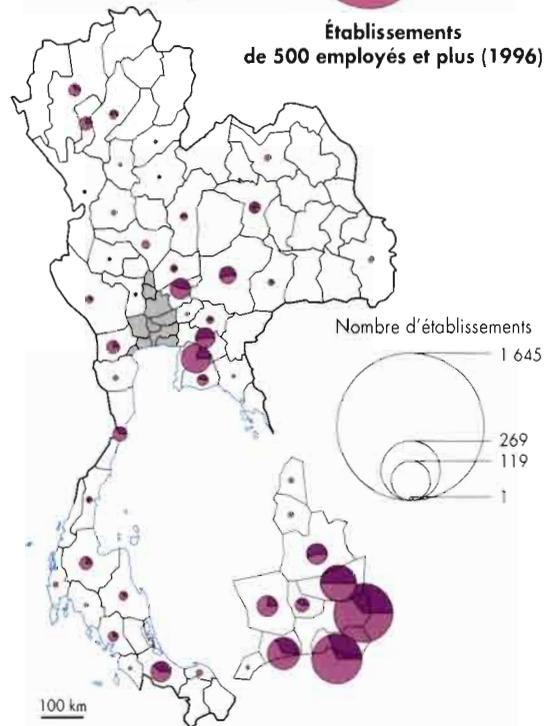
**Établissements de 100 à 499 employés (1996)**



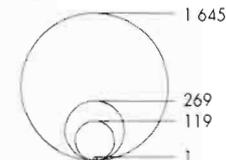
Nombre d'établissements



**Établissements de 500 employés et plus (1996)**



Nombre d'établissements



## 42. L'emploi dans les établissements industriels

Bangkok et ses cinq provinces adjacentes se partagent équitablement la prééminence dans l'emploi industriel (65 % du total national). Leur part respective est toutefois inversée pour la taille des entreprises, le poids de la capitale s'exerçant d'abord dans les catégories de moins de 100 employés (un peu plus de 40 % de son emploi industriel). Ces catégories représentent néanmoins plus de 20 % de l'emploi industriel créé surtout par les entreprises de 50 à 99 employés dans les cinq provinces adjacentes. Celles-ci jouent également un certain rôle dans l'Eastern Seaboard et dans les provinces des périphéries (Nakhon Ratchasima, Chiang Mai, Songkhla). En créant au moins 60 % de l'emploi industriel dans plus de la moitié des provinces, les entreprises de moins de 100 employés ont un rôle décisif.

Pour la création d'emplois au niveau national, les établissements de 100 à 499 employés sont tout aussi importants que les entreprises de moins de 100 employés (un peu plus de 30 % de l'emploi total). Leur distribution spatiale reproduit les caractéristiques de la répartition par taille des établissements : déséquilibre ouest-est autour de Bangkok, triangle du Nord, déséquilibre entre les côtes de la péninsule, couloir central du Nord-Est. Les facteurs négatifs affectant la Région métropolitaine de Bangkok (BMR), coût du foncier, difficulté des communications terrestres, pression sur les infrastructures et la main-d'œuvre, bénéficient également à Ayutthaya et Saraburi qui rassemblent 6 % de l'emploi industriel créé par les entreprises de plus de 100 employés, avec prédominance des établissements de plus de 500. Malgré la montée en puissance de ces derniers dans ces deux provinces, dans celles de Chon Buri et de Chachoengsao ou dans certaines provinces des régions périphériques, la BMR concentre 65 % de l'emploi créé par ces plus gros établissements.

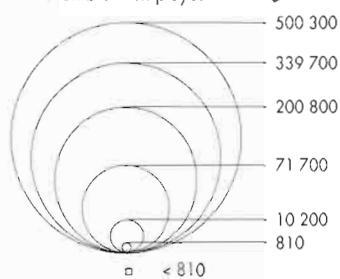
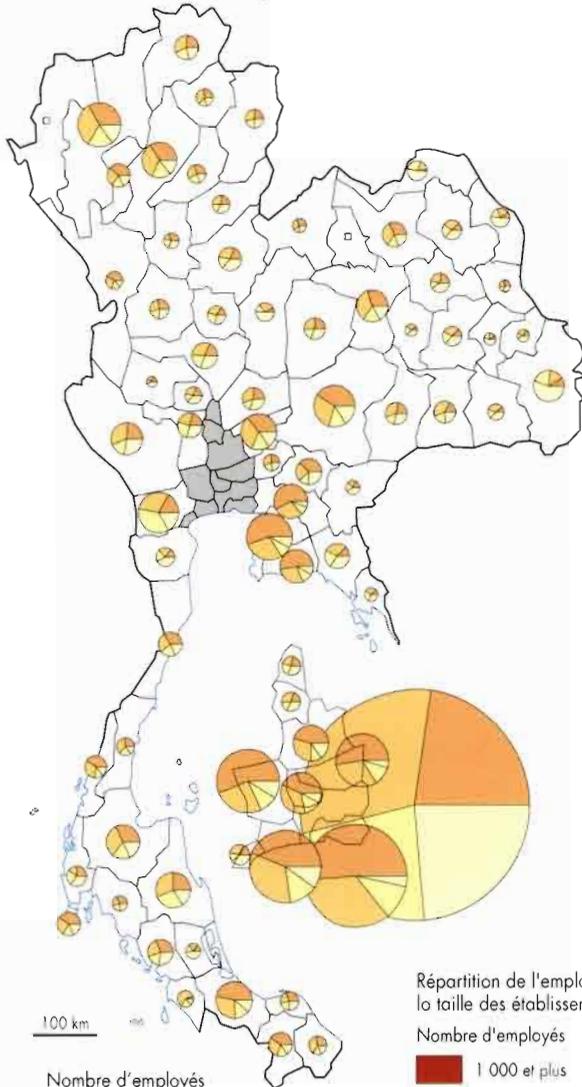
L'impératif de maintenir des salaires au plus bas niveau possible et de satisfaire un fort besoin de travail a conduit les entrepreneurs à multiplier les formes d'emploi et de rémunération, où entrent en jeu des critères de localisation (rurale, urbaine, métropolitaine) et de type

d'entreprise (taille, secteur de production, secteur public ou privé), de qualification et de statuts au sein des entreprises (mensuels, journaliers, contractuels, saisonniers, employés sur le site ou à domicile). Outre le salaire de base, qui ne dépasse guère le minimum légal, des avantages sociaux (transport, logement) ou des primes pouvaient représenter à la veille de la crise jusqu'à plus de 30 % de la rémunération.

La fragmentation du monde des employés industriels, ses caractères de jeunesse, de faible éducation et son origine largement rurale sont habituellement identifiés comme des obstacles à l'émergence d'une conscience de classe plus forte et d'un syndicalisme plus puissant. La création de syndicats maison a été largement encouragée par un État qui, à partir de 1975, assoit sa politique du travail sur les institutions tripartites (représentants de l'État, des employeurs et des employés) tels que le Wage Committee, chargé en 1972 des ajustements du salaire minimum légal récemment introduit, ou la Labour Court, instaurée en 1980, pour résoudre les conflits dans les entreprises. Par la création en 1993 du ministère du Travail et de la Sécurité sociale, l'État affirmait son rôle dans la médiation des relations capital-travail alors que l'interdiction, en 1991, des syndicats dans les entreprises publiques avait affaibli le mouvement organisé des ouvriers, même si les revendications des employés du secteur public divergeaient fortement de celles des employés du secteur privé dont le taux de syndicalisation est estimé à 5-6 %.

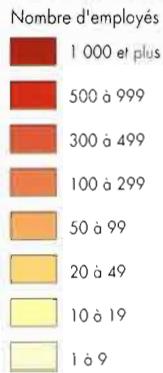
Le mécontentement à propos des conditions de travail ou de rémunération a pu s'exprimer jusqu'à la crise de 1997 autrement que par l'affrontement direct, puisque l'ouvrier pouvait quitter l'usine plutôt que revendiquer, du fait d'une forte demande de travail dans tous les secteurs économiques et les entreprises non-agricoles. La réduction, voire la suppression des primes, intervenue dès 1997, comme les licenciements qui ont suivi, ont démontré la faiblesse de l'action collective.

**Emploi dans les établissements de moins de 100 employés (par province, 1996)**

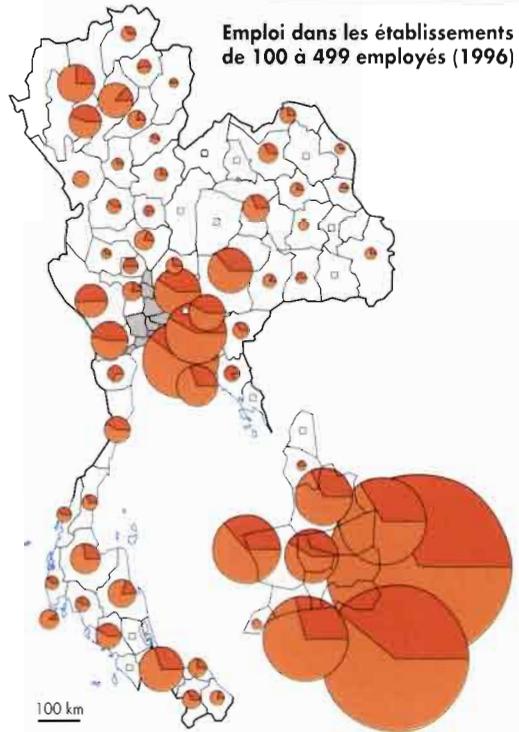


Source : Ministry of Labour and Social Welfare, 1997

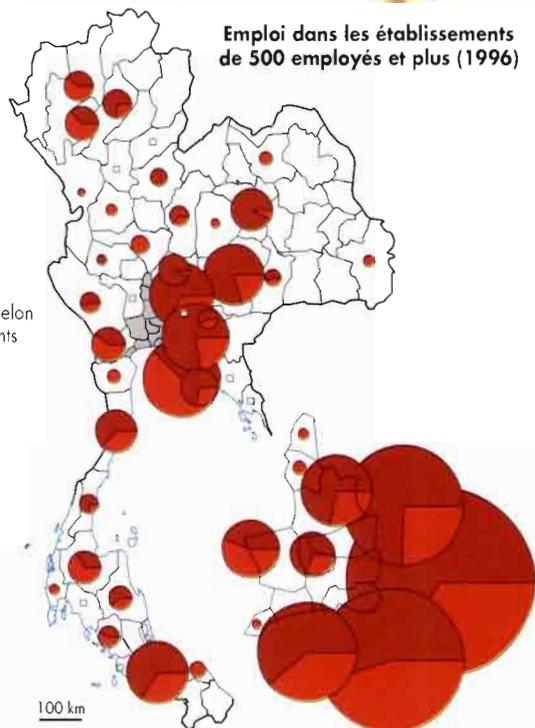
Répartition de l'emploi selon la taille des établissements



**Emploi dans les établissements de 100 à 499 employés (1996)**



**Emploi dans les établissements de 500 employés et plus (1996)**



### 43. Les entreprises subventionnées par le Bureau de l'investissement

Les incitations publiques à l'investissement sont modulées depuis les années 1970 selon un découpage de l'espace national en plusieurs zones (planche 26). 85 % des emplois créés par les entreprises subventionnées sont dans l'industrie. L'ouverture du Bureau de l'investissement (BOI) aux services et à l'immobilier, dans les années 1980, se fait sentir surtout à Bangkok et dans le Sud.

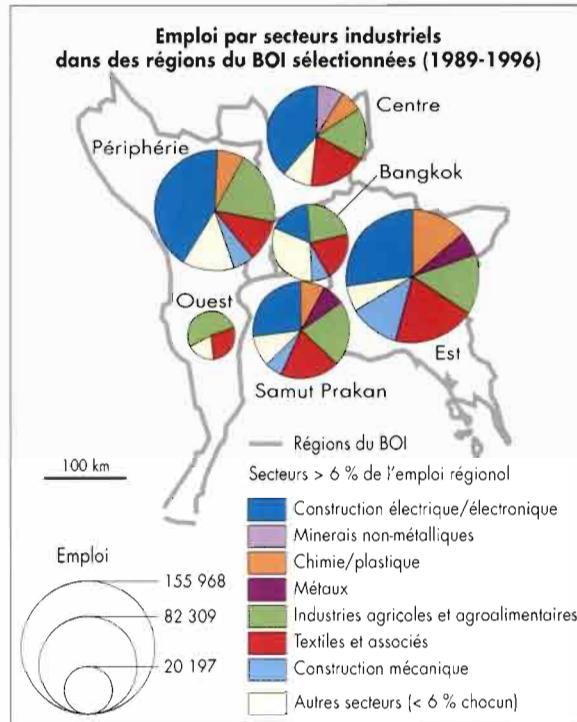
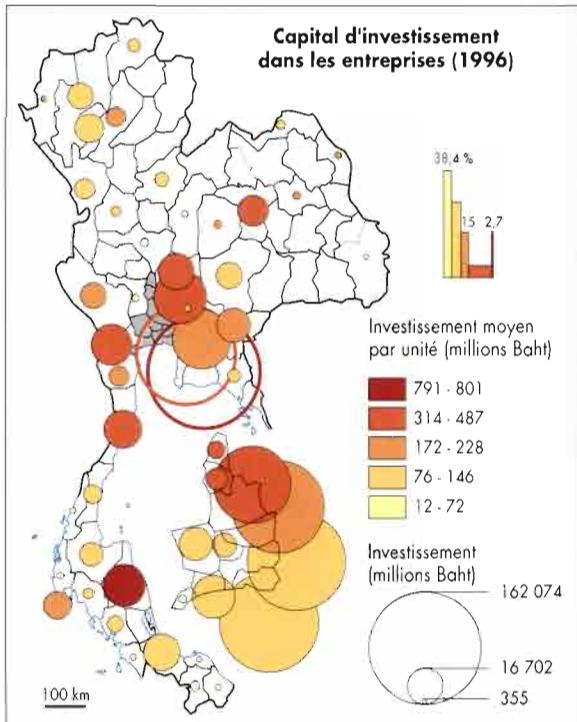
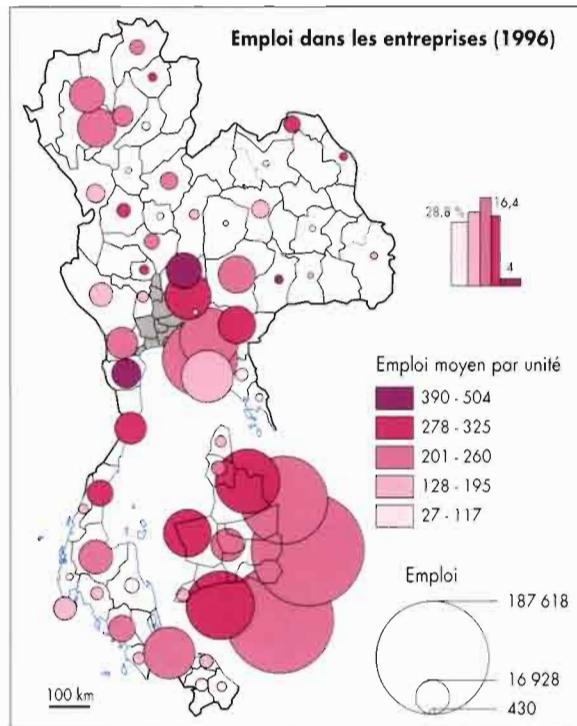
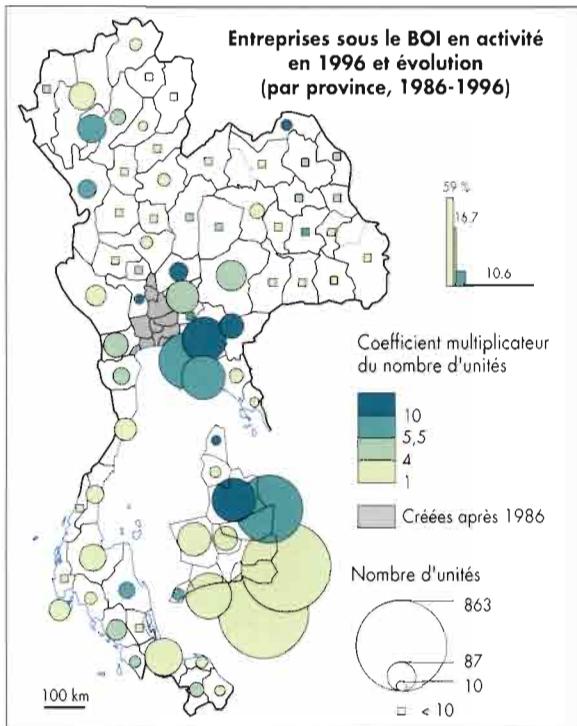
En 1996, les établissements en activité subventionnés sont localisés dans un centre qui s'est différencié lors de la décennie précédente. Dans l'auréole bénéficiaire du déploiement industriel des années 1970 et 1980, la multiplication des unités se poursuit à Pathum Thani contrairement aux provinces de Nonthaburi, Nakhon Pathom et Samut Sakhon. Une deuxième auréole se renforce autour de Bangkok-Samut Prakan, où la croissance déséquilibrée oppose l'ouest (Ratchaburi, Phetchaburi) au nord et à l'est, où le dynamisme d'Ayutthaya et de l'Eastern Seaboard bénéficient jusqu'en 2000 d'incitations aussi fortes que les régions périphériques; d'autres facteurs jouent dans la décision de localisation des entreprises: l'attraction de provinces plus éloignées (infrastructures et autres externalités) et l'expulsion de la métropole (congestion et coûts d'opération). Les régions périphériques ont été inégalement touchées par la multiplication des unités qui, en 1986, étaient surtout implantées dans le Sud où le déséquilibre intra-régional est moins marqué. On observe des localisations nouvelles ou renforcées dans deux régions périphériques: le corridor du Nord-Est jusqu'à Nong Khai, et le triangle du Nord, marqués respectivement par la croissance de Nakhon Ratchasima et de Lamphun.

La croissance de l'emploi a été forte dans la couronne Rayong-Chachoengsao-Ayutthaya. Son effet sur l'emploi par unités subventionnées différencie l'Eastern Seaboard (Rayong, Chon Buri, Chachoengsao) de Saraburi et Ayutthaya que leur ratio supérieur inscrit dans la même classe que Nakhon Pathom et Samut Sakhon. Ces sept provinces comptent près du tiers des emplois soutenus. La forte croissance de l'emploi au début des années 1990 s'est diffusée dans les provinces périphériques avec des

entreprises dont l'emploi moyen peut être important (Nong Khai, Buri Ram, Kamphaeng Phet). Cette configuration générale épouse néanmoins celle de la distribution spatiale des unités dans leur propension à s'installer à proximité des pôles régionaux.

La répartition du capital d'investissement dégage les mêmes configurations spatiales avec des positions relatives inverses à celles de l'emploi. Dans la deuxième couronne du pôle Bangkok-Samut Prakan, les provinces orientales se distinguent par l'importance des capitaux totaux et du capital moyen: le rang de Rayong s'explique par le poids des unités pétrochimiques. Dans le Nord-Est et le Sud, Khon Kaen et Nakhon Si Thammarat supplantent les autres provinces. Pour leur rôle dans l'emploi, pour accroître les exportations et encourager l'adoption des technologies intermédiaires, le BOI a été conduit à promouvoir des entreprises de grande taille. Depuis la crise de 1997, il affiche une priorité aux PME pour soutenir leur insertion dans les réseaux mondiaux.

La distribution sectorielle de l'emploi est disponible par régions statistiques définies par le BOI. Dans celles qui ont reçu 80 % des emplois créés entre 1989 et 1996, les subventions ont porté sur des secteurs traditionnels (agro-alimentaire, textile) et de nouveaux secteurs dont certains sont concentrés dans quelques espaces: industries métalliques dans l'Est et à Samut Prakan, construction mécanique (dont l'automobile) dans l'Est. Alors qu'une diversification a touché le Nord et le Nord-Est, la spécialisation agro-alimentaire du Sud a été accentuée (planche 65). Le Japon est le principal investisseur à bénéficier des incitations, suivi par l'Union européenne (Allemagne surtout). Les critères liant le niveau d'incitations, les secteurs d'activités et la localisation ont été récemment assouplis pour faciliter les relations intra-sectorielles et le développement d'une sous-traitance plus performante comme les règles régissant l'accès des investissements étrangers en raison de la concurrence accrue d'autres pays asiatiques à attirer les investissements étrangers (Chine et Viêt-nam).



Source : BOI, diverses années

© IRD/MGM-Libergéo, 2005

## 44. Les industries agricoles et agro-alimentaires

L'agro-industrie reste le pilier de l'industrialisation, avec 30 % de l'emploi industriel et des taux de 60 % et plus dans la moitié des provinces. Dans le Sud, homogène, elle représente 70 % de l'emploi industriel. Dans le Nord et le Nord-Est, les pourcentages (50 % et 40 %), encore forts, contrastent avec ceux du triangle Chiang Mai-Lamphun-Lampang, de l'axe Nakhon Sawan-Sukhothai ou du corridor Nakhon Ratchasima-Udon Thani. Avec près du tiers des emplois de l'agro-industrie, Bangkok et les provinces limitrophes ont des taux parmi les plus faibles ; le déséquilibre est-ouest s'y exprime par une contribution inférieure à 50 % des provinces de l'Eastern Seaboard (Chachoengsao, Chon Buri, Rayong) contre 60 % et plus à l'ouest (sauf Ratchaburi).

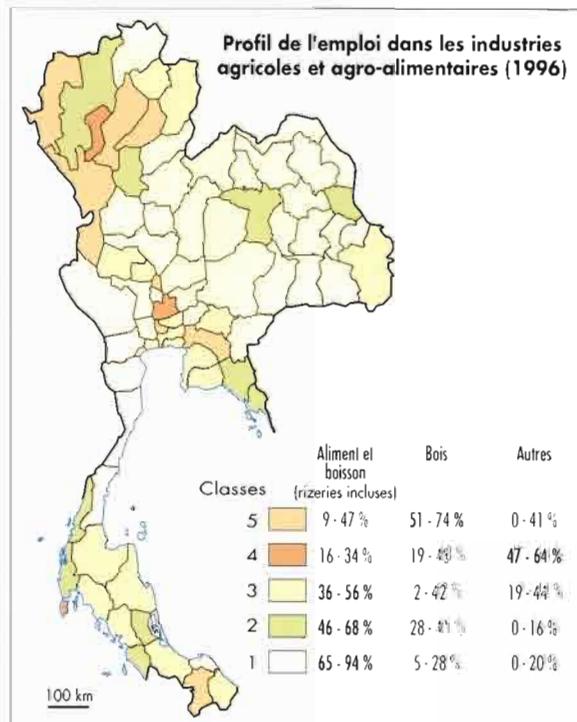
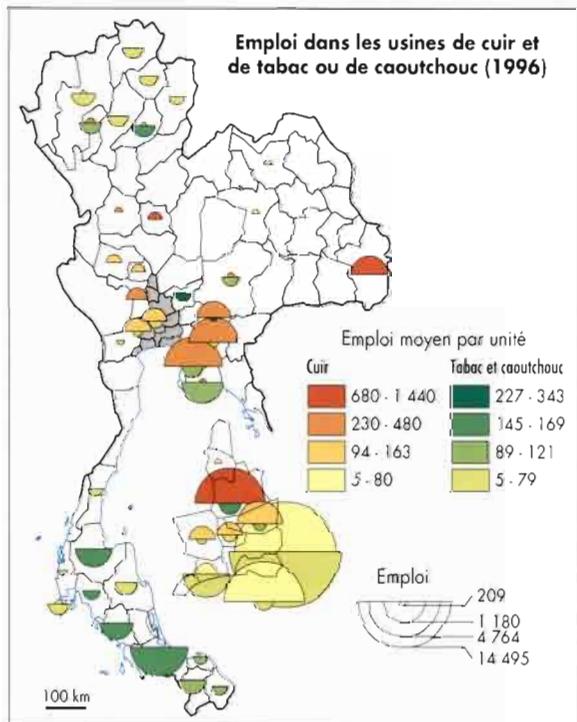
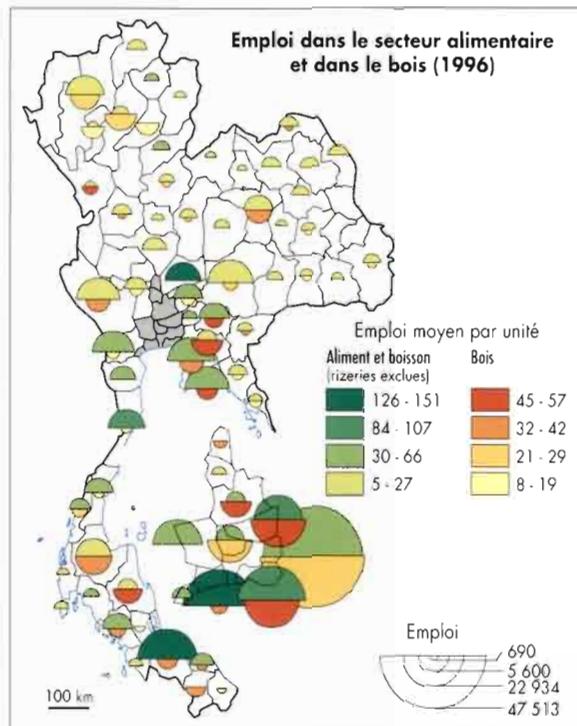
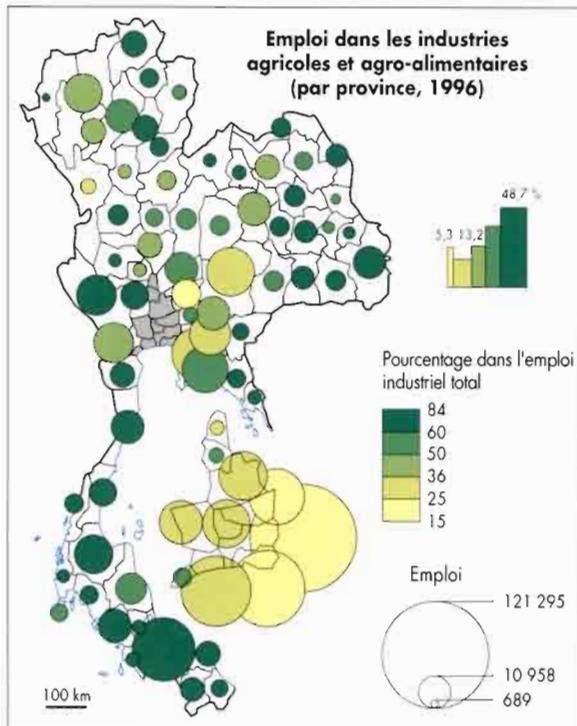
La vigoureuse diversification de la production alimentaire, depuis les années 1970, a réduit le poids des rizeries dans l'emploi. Ce dernier a bénéficié de l'expansion du conditionnement (fruits et légumes, produits marins et aquacoles, viandes des élevages hors-sol), de la politique gouvernementale de soutien (sucre), des dynamiques entrepreneuriales (manioc), de l'élargissement de la consommation intérieure (boissons) et de la demande de produits intermédiaires (alimentation animale). Des firmes transnationales ont diversifié leurs activités dans l'agro-industrie. La Région métropolitaine de Bangkok (BMR) présente un tissu diversifié d'unités de taille intermédiaire, de même que les provinces orientales avec une participation notable de la conserverie et de la transformation du sucre et du manioc (Chon Buri et Chachoengsao). Le Nord-Est reste marqué par la transformation du manioc, Kanchanaburi et Ratchaburi par celle de la canne à sucre (chapitre 4), et le triangle Chiang Mai-Lamphun-Lampang par les conserveries de fruits et de légumes. Le Sud, avec le pôle de Songkhla, s'est spécialisé dans le conditionnement des fruits, des produits de la mer et des fermes aquacoles.

L'emploi dans le bois et produits dérivés différencie des ensembles selon le type d'activité dominante : fabriques de papier de Samut Prakan à Ayutthaya dans des unités de grande taille, production de meubles à

Bangkok et dans les provinces de l'Eastern Seaboard, ateliers de bois d'œuvre dans le Sud, ateliers plus petits d'artisanat, dans le Nord (sauf à Chiang Mai et Lampang) et à Songkhla (fabrication de meubles). La diminution des ressources nationales a obligé les industriels à importer et à utiliser des essences locales moins nobles (planches 23 et 56). La répartition des unités des secteurs du cuir, du tabac et du caoutchouc naturel est marquée. Les unités du cuir se répartissent dans le centre et les provinces orientales ainsi qu'Ayutthaya (centre important de collecte des peaux), qui accueillent les opérations les plus polluantes de la filière expulsées de Bangkok et de Samut Prakan. Le Nord concentre 60 % de l'emploi dans le tabac et Bangkok plus de 30 %. Le Sud compte près de 50 % de l'emploi dans la transformation du caoutchouc naturel, la BMR avec Ayutthaya près de 40 % et les provinces orientales plus de 10 %.

La caractérisation de l'emploi en trois secteurs permet d'individualiser des espaces formant des groupes de provinces ou des provinces isolées (Nord-Est). Près de la moitié des provinces appartiennent à la classe 1, où prédomine l'alimentaire, avec un poids extrêmement variable des rizeries. La classe 2 (part majoritaire du bois) concerne des provinces dispersées, sauf au Sud et à l'extrême Est. La classe 3, avec la montée du tabac et du caoutchouc, s'étend sur des espaces plus vastes où se détache le Sud, alors que la classe 4, dans laquelle ces secteurs dominent, concerne seulement trois provinces isolées. L'importance du bois dans la classe 5 met en avant le Nord.

La diversification vers des productions à plus forte valeur ajoutée a marqué les exportations : l'alimentaire avec ses points forts (fruits et légumes conditionnés, crevettes et poulets congelés), les bois et cuirs, le caoutchouc avec des produits plus élaborés qu'auparavant et un déclin des exportations primaires. Son agro-industrie et les exportations correspondantes (25-30 % en valeur des produits manufacturés) ont valu à la Thaïlande le qualificatif de « nouvelle économie agro-industrielle ».



Source : Ministry of Industry, 1997

© IRD/MGM-Libergéo, 2005

## 45. Les industries du textile et de l'habillement

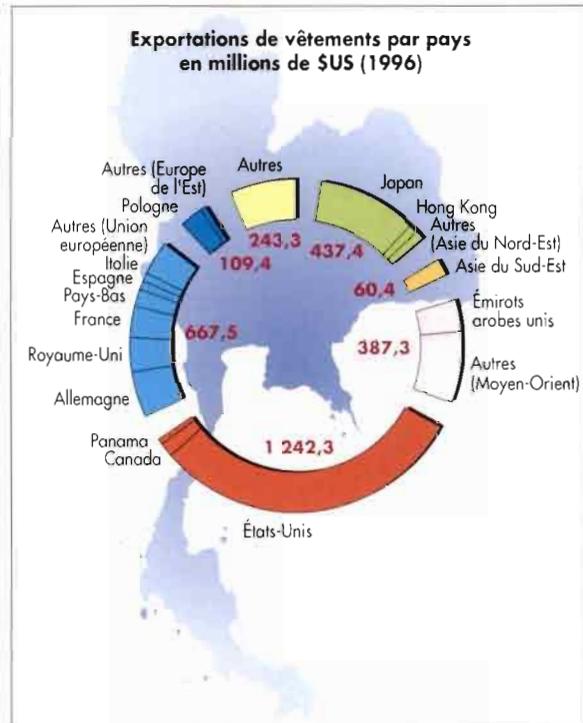
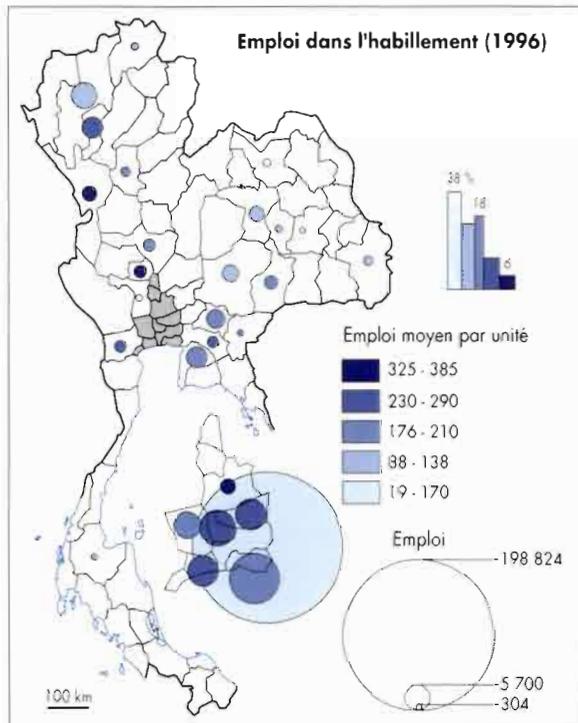
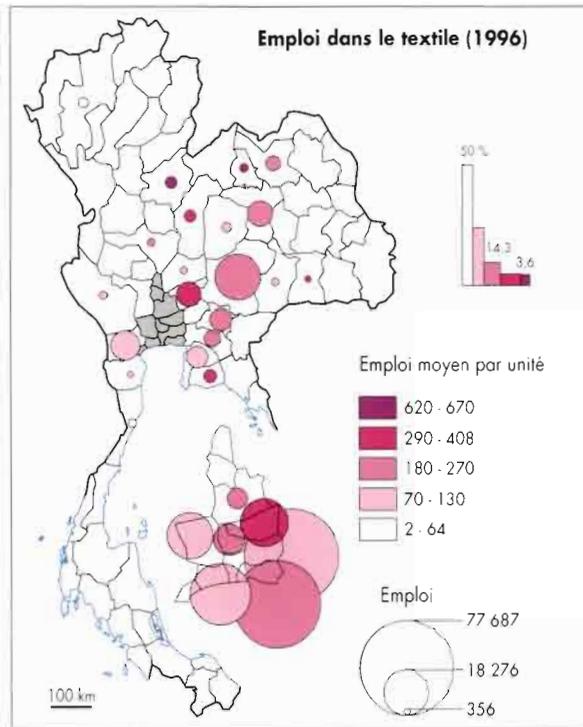
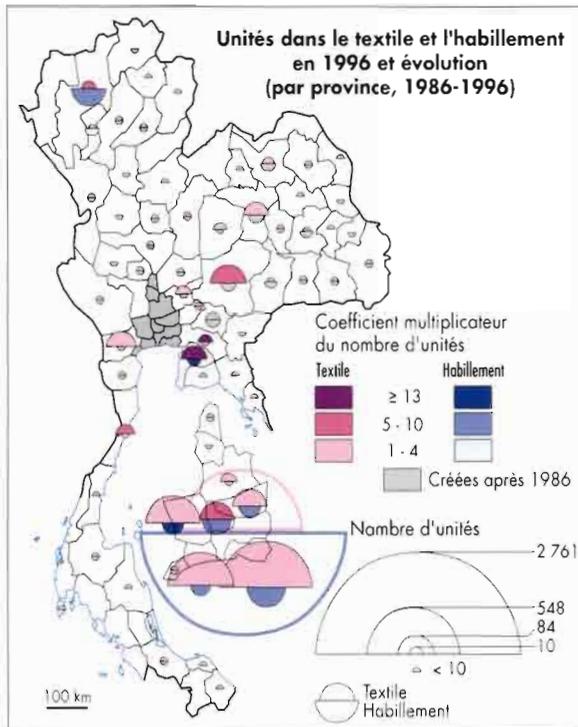
Le développement du secteur de l'habillement de 1986 à 1996, plus marqué que celui du textile, s'explique par les différences des coefficients multiplicateurs du nombre d'unités (8,8 et 3,8) et d'emplois (4,6 et 2,2). Des difficultés statistiques propres à ce secteur (emploi à domicile, non-enregistrement de petits ateliers) handicapent l'analyse de cette évolution.

La multiplication des unités du **textile** (filature, tissage) met en avant les provinces de Chon Buri et Chachoengsao et quelques pôles régionaux (Nakhon Ratchasima, Chiang Mai). La création nette d'unités dans une trentaine de provinces a un effet minime en termes d'emploi, sauf à Prachin Buri. Avec un quart des emplois, la part de Bangkok, écrasante pour le nombre d'unités (plus de 40%), est à peine supérieure à celle de Samut Prakan. Outre la masse de la Région métropolitaine de Bangkok, la répartition de l'emploi distingue le couloir du Nord-Est dont les pôles ont su développer de nouveaux segments (fibres synthétiques, filets de pêche) tout en s'appuyant sur des productions traditionnelles (soie). Elle souligne, dans des provinces périphériques, le maintien d'importantes unités liées à une matière première traditionnelle (coton pour Phitsanulok et Nong Bua Lamphu) ou à des activités d'aval (emballages pour les cimenteries à Saraburi). Discret pour le nombre d'unités, le Sud n'apparaît pas pour les emplois enregistrés inférieurs à 356 par province.

Sauf dans le Sud, la croissance des unités **d'habillement** s'est traduite par des créations nettes dans plusieurs provinces, dont une multiplication très forte à Chon Buri et Nakhon Pathom. De 1986 à 1996, l'enregistrement d'unités, antérieurement en activité, peut en partie expliquer un dynamisme qui tient aussi à l'implantation d'unités à la recherche d'une main-d'œuvre estimée abondante et soumise, au salaire minimum légal inférieur (planche 26), avec la possibilité de développer des formes de travail flexibles (sous-traitance, travail à domicile). La répartition de l'emploi montre la prédominance de Bangkok avec près de 70% dans de petites unités, la position plus effacée du Nord-Est et des unités de taille supérieure dans le Nord.

L'hétérogénéité de la structure industrielle est forte, tant par la taille des entreprises, la qualité des productions, les modes de gestion de la main-d'œuvre, que pour l'accès aux marchés. Les filatures travaillant les fibres synthétiques, en partenariat avec des entreprises du Japon et de Hong Kong, sont les plus gourmandes en capital. Les usines de confection ont un ratio investissement/ouvrier bas et une technologie simple: leur taille s'échelonne de 10 machines à coudre, ou moins, à plusieurs milliers de postes. En raison de l'érosion de la compétitivité sur le marché mondial, les formes contractuelles d'emploi ont été développées pour limiter les coûts de la main-d'œuvre (travail à domicile), ou pour augmenter la productivité du travail (paiement à la pièce). Vétusté technologique, qualité médiocre des produits sont des contraintes à la croissance du secteur, même si des améliorations ont été réalisées dans certaines entreprises pour satisfaire les exigences des acheteurs étrangers.

Les exportations ont fortement crû depuis 1985. La confection, dont plus de la moitié est destinée aux pays étrangers (sans compter les flux non enregistrés vers les pays frontaliers), est le segment leader depuis 1975: depuis 1994 la confection représente en moyenne 60% de la valeur des exportations du secteur. Fortement affectées en 1996 et 1997, les exportations ont repris à la faveur de la dévaluation du Baht, mais leur part dans les exportations de produits manufacturés s'affaiblit. Pour les vêtements, les États-Unis et l'Union européenne sont les marchés principaux dans le cadre de l'Accord multifibres (AMF) malgré les efforts des exportateurs pour conquérir des pays hors quota en Europe de l'Est et au Moyen-Orient. Le secteur est confronté à la perspective d'une libéralisation accrue des échanges mondiaux. Le démantèlement de l'AMF, l'établissement de la Zone de libre-échange de l'ASEAN (AFTA), la diminution de la protection tarifaire du pays sont de nature à l'exposer davantage à la concurrence de pays latino-américains et asiatiques.



Sources : Bank of Thailand, 2000 - Ministry of Industry, 1997 - NSO, 1997

© IRD/MGM-Libergéo, 2005

## 46. Les industries de la construction électrique et mécanique

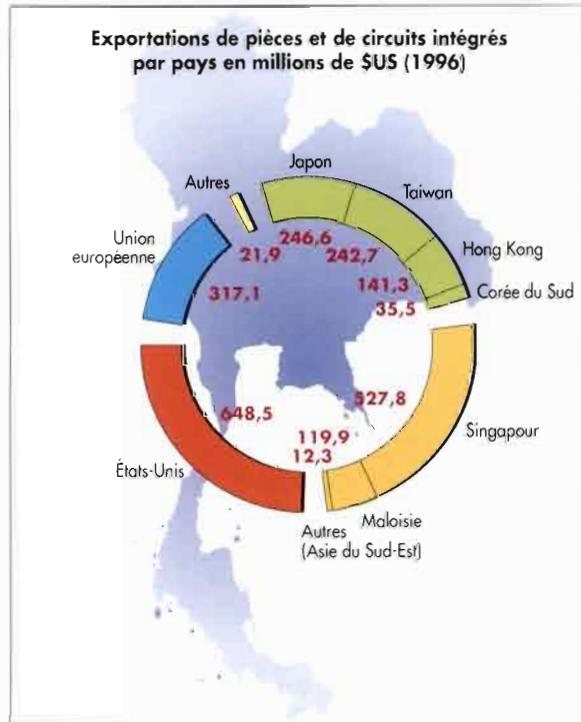
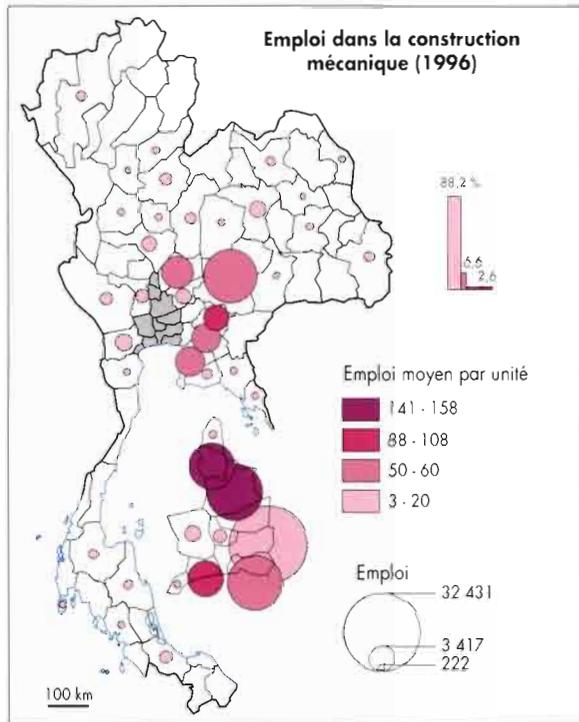
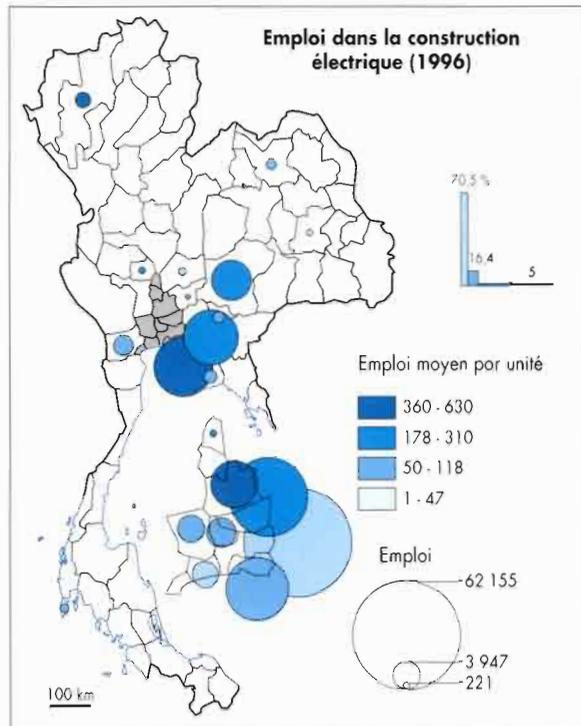
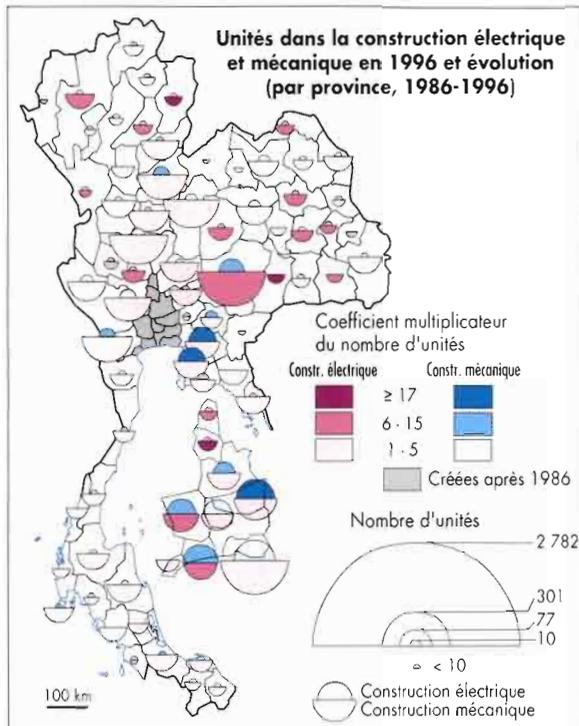
La croissance entre 1986 et 1996 des secteurs de la construction électrique et mécanique, plus vigoureuse pour le premier, s'est manifestée par un fort coefficient multiplicateur des implantations (4,5 et 3,4) et, plus encore, de l'emploi (5,4 et 4,5) traduisant une augmentation du nombre moyen d'emplois par usine.

La multiplication des établissements de **construction électrique** a été forte à Chon Buri et Chachoengsao dans l'Eastern Seaboard. Dans le Centre, seule Pathum Thani a enregistré une forte augmentation, supérieure à celle de Nakhon Pathom, Samut Sakon et Ayutthaya. Le déploiement du secteur s'est aussi traduit, dans plus d'une vingtaine de provinces, par des créations nettes de petites unités, mais dont l'impact sur l'emploi est négligeable (moins de 200). De près de 95 % de l'emploi en 1986, la part de la Région métropolitaine de Bangkok et Ayutthaya n'est plus que de 70 % en 1996, avec l'émergence de Pathum Thani comme deuxième pôle d'activité. Et si Bangkok en concentre encore le tiers dans de petites unités, Ayutthaya et Pathum Thani ont, dans une moindre mesure, des unités plus grandes que l'on retrouve aussi dans les provinces de Chon Buri, Chachoengsao et Nakhon Ratchasima qui regroupent près de 25 % de l'emploi du secteur.

À l'inverse, les unités de **construction mécanique** couvrent en 1996 l'ensemble du territoire et ont un effet sur l'emploi provincial plus notable et spatialement moins déséquilibré. Outre les provinces où le nombre d'unités était très bas en 1986, les plus fortes progressions distinguent Nakhon Pathom, Samut Sakhon et Nakhon Ratchasima, avec un effet variable en termes d'emploi total et d'emploi moyen par unité : la progression importante de l'emploi place cette dernière province à un niveau proche de celui de Pathum Thani et supérieur à celui d'Ayutthaya, avec des établissements d'une taille moyenne nettement inférieure. La part de l'ensemble Bangkok-Samut Prakan-Pathum Thani-Ayutthaya est passée de plus de 70 % à 55 % de l'emploi total du secteur. Proche du volume d'emploi créé à Chon Buri et Chachoengsao, Prachin Buri s'en distingue par la taille moyenne de ses unités nettement supérieure, y compris à celle de Samut Sakhon.

Outre la production de biens de consommation, la croissance de la construction électrique s'est appuyée sur l'électronique qui a aussi stimulé d'autres secteurs comme la construction mécanique. L'expansion rapide de l'électronique est étroitement liée à la présence de firmes étrangères. Dès 1961, des firmes japonaises associées à des entreprises thaïlandaises développent le secteur pour alimenter le marché national. En 1971-1972, ce secteur se tourne vers les exportations et diversifie ses productions en accueillant les filiales de multinationales américaines et européennes, japonaises et taiwanaises (en nombre et envergure, dès 1986), enfin celles des économies asiatiques nouvellement industrialisées (Singapour, Hong Kong). D'une façon générale, les filiales étrangères se concentrent sur les marchés extérieurs alors que les entreprises thaïlandaises visent un marché intérieur bien protégé.

Des progrès ont été réalisés pour produire des pièces et des composants à plus forte valeur ajoutée : ils ont été surtout le fait de sous-traitants japonais implantés en Thaïlande dans le sillage des multinationales. La fabrication reste dominée par les activités d'assemblage et dépendante de produits intermédiaires importés : leur importance varie entre 60 et 90 % de la production électronique, tempérant la portée réelle des exportations. En 1996, les produits électriques et électroniques représentent en valeur près de 30 % des exportations manufacturées, 40 % en 2001. Les flux des circuits intégrés sont révélateurs des échanges intra-firmes qui caractérisent l'industrie électronique. En 1996, les composants sont importés des États-Unis pour plus de 50 % et du Japon pour près de 30 %. Les circuits intégrés assemblés sont essentiellement exportés vers des pays asiatiques (près de 60 %) d'où émerge la plaque tournante qu'est Singapour. Les exportations vers les multinationales implantées aux États-Unis représentent près de 30 % alors que les Pays-Bas restent la destination principale des flux vers l'Union européenne. La crise de 1997 a bien montré le caractère cyclique de l'industrie électronique.



Sources : Bank of Thailand, 2000 - Ministry of Industry, 1997 - NSO, 1997

© IRD/MGM-Libergéo, 2005

## 47. Les industries de la chimie et du plastique

Pour le nombre d'unités comme pour l'emploi, les coefficients multiplicateurs du secteur plastique (5,2 et 4,3) devancent ceux de l'industrie chimique (2,5 et 2,2).

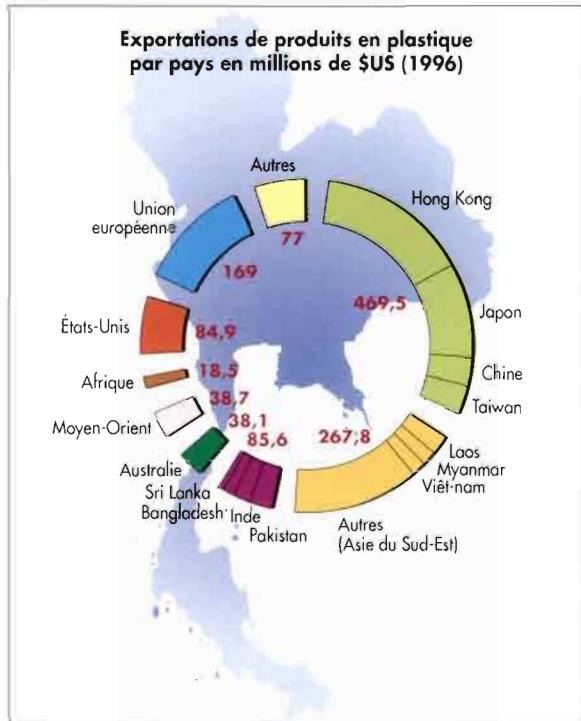
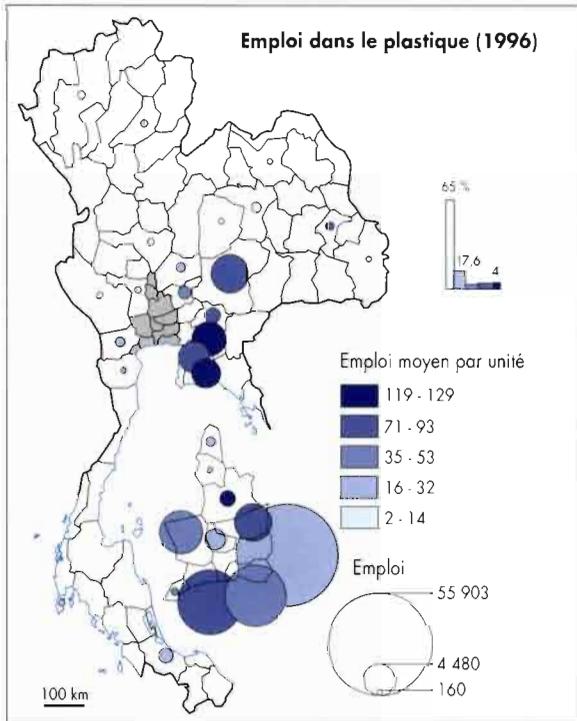
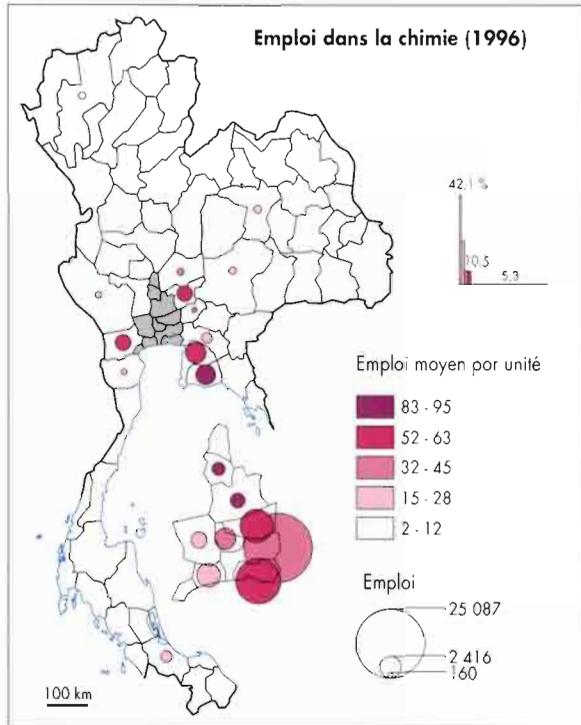
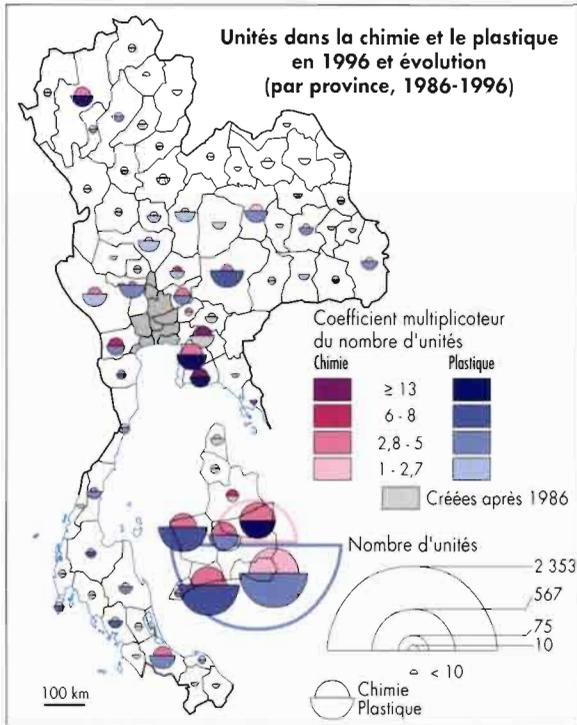
La multiplication des unités de **chimie** a été la plus forte à Rayong et Chachoengsao, plus modeste à Bangkok et Samut Prakan, où l'importance numérique des unités témoigne de la forte implantation du secteur dès 1986. La couronne de Pathum Thani à Sakhon Nakhon a conforté son assise. Bangkok, Samut Prakan et Pathum Thani concentrent près de 70 % de l'emploi du secteur, dans des unités de taille nettement supérieure pour les deux dernières provinces. Alors que, dans les provinces de la deuxième couronne (Saraburi, Ayutthaya, Ratchaburi), l'emploi résulte en partie du transfert d'usines d'intrants pour l'agriculture depuis la Région métropolitaine de Bangkok, dans les provinces de l'Eastern Seaboard il a été stimulé par la pétrochimie développée à partir des ressources gazières du golfe de Thaïlande. Rayong rassemble la plupart des usines d'amont, dont les unités de séparation du gaz (planche 25), loin devant Chon Buri. L'obligation pour ces unités, depuis 1994, de s'installer dans des parcs industriels a renforcé la position de Rayong, dont la gamme de transformations d'aval s'est élargie et où l'emploi moyen par entreprise est le plus élevé. Dans des provinces périphériques (Chiang Mai, Khon Kaen, Songkhla) l'emploi créé par de petites unités de conditionnement (engrais surtout) reste faible.

Présent en 1996 dans toutes les provinces, le secteur du **plastique** a connu la diffusion spatiale la plus large par création de micro-unités (technologie simple et investissement modeste) avec un effet variable en termes d'emploi. Si Chiang Mai est caractérisée par un fort coefficient multiplicateur, Nakhon Ratchasima se distingue par le nombre d'emplois créés dans des usines d'une taille nettement supérieure. Parmi les provinces dans lesquelles la création d'usines a été la plus notable, Chachoengsao, proche des industries pétrolières et gazières de Chon Buri, accueille plus d'entreprises que Rayong, et de taille similaire. La multiplication des

unités a été également remarquable dans ces deux dernières provinces de l'Eastern Seaboard ainsi qu'à Samut Sakhon, Nakhon Pathom et Pathum Thani : non loin des unités de transformation du pétrole et des installations portuaires de Bangkok, l'emploi créé dans des usines de taille intermédiaire atteint 25 % de l'emploi total du secteur, alors que celui de Bangkok et de Samut Prakan représente encore 50 %.

L'industrie pétrochimique s'est appuyée sur une politique gouvernementale de forte protection du secteur et de promotion des investissements pour diminuer la dépendance du pays (planche 26). Le secteur a connu un vif essor dès 1989 avec l'achèvement du premier parc industriel spécialisé, en partenariat public-privé, de l'Eastern Seaboard : National Petrochemical Complex I (NPC I). Il s'est renforcé en 1994, avec une nette diversification des produits d'amont dans le NPC II, établi aussi à Map Ta Phut (Rayong). De grandes entreprises thaïlandaises ont formé de gros conglomérats. Les grands noms de la pétrochimie coréens, japonais, états-uniens et allemands interviennent par le biais de leurs licences et de leur ingénierie. Durement atteintes par une chute de la demande lors de la crise de 1997, les exportations ont repris en 1999 à destination surtout de la Chine, de l'Indonésie et des Philippines.

Le développement de la pétrochimie thaïlandaise a joué un grand rôle dans celui de l'industrie du plastique de même que les progrès de l'industrie locale du machinisme dans la transformation des plastiques. Émergeant dans les années 1970, ce secteur s'est considérablement modernisé à partir des années 1980. Mais face à une production insuffisante, les importations de certains produits intermédiaires sont notables. Certains des grands acteurs thaïlandais de la pétrochimie sont de gros fabricants de plastiques avec une multitude de produits (jouets, articles de ménage, filaments) exportés pour près de 70 % en Asie. Après l'effondrement de 1996, la valeur des exportations a retrouvé, en 1998, le niveau antérieur à la crise.



Sources : Bank of Thailand, 2000 - Ministry of Industry, 1997 - NSO, 1997

© IRD/MGM-Libergéo, 2005

## 48. Autres industries

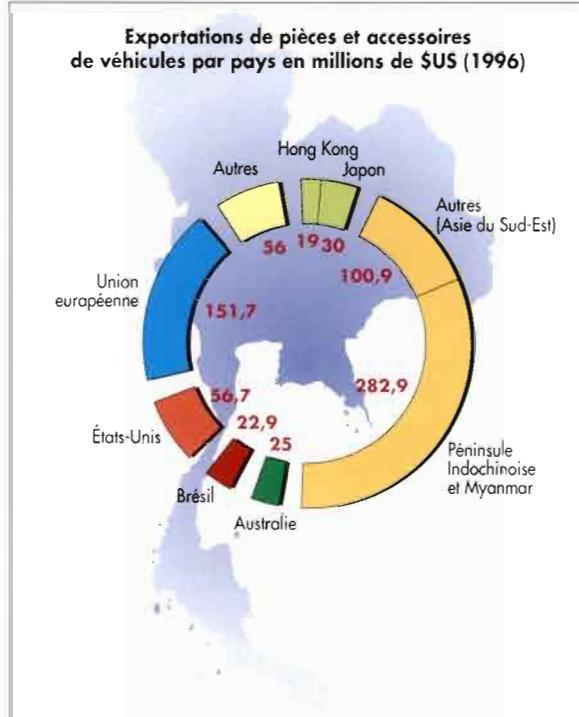
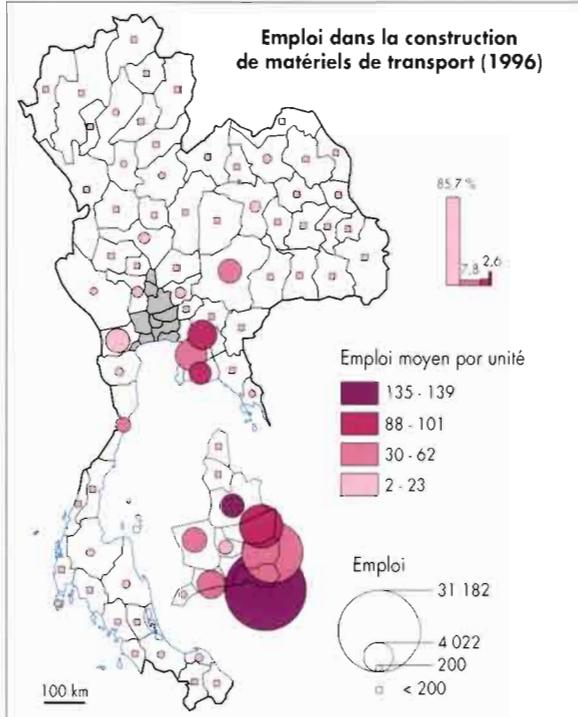
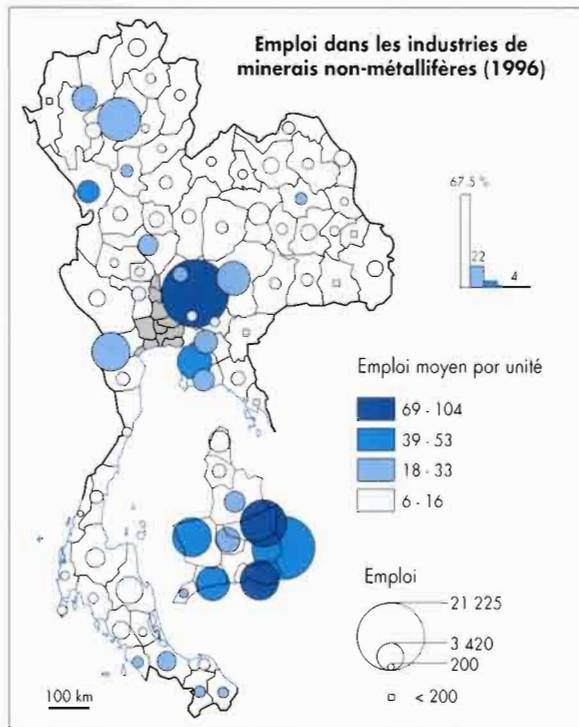
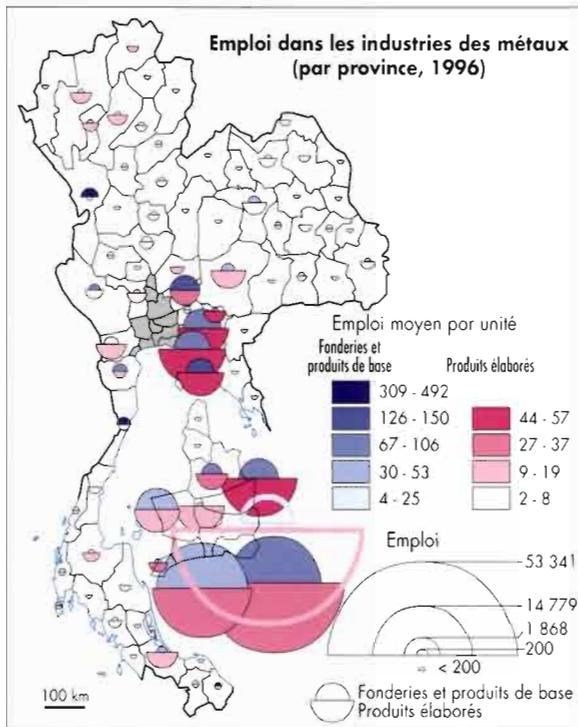
L'emploi dans les **métaux** se répartit selon deux segments intra-sectoriels. Si la fabrication de produits dans des micro-unités est présente dans toutes les provinces, on distingue des pôles régionaux (Chiang Mai, Nakhon Ratchasima, Songkhla) où les entreprises sont plus grandes. Le traitement de la matière première concerne quelques provinces avec le recyclage des métaux (Nakhon Ratchasima, Khon Kaen) ou le traitement des ressources métalliques locales dans des unités de petite taille: étain (Songkhla, Phangnga surtout), plomb (Kanchanaburi), fer (Prachuap Khiri Khan), zinc (Tak). Ces deux segments sont associés dans l'Eastern Seaboard et la Région métropolitaine (sauf Bangkok et Nonthaburi) avec les unités les plus grandes, surtout sur la façade orientale de la capitale. La sidérurgie, en forte croissance au début des années 1990, reste tributaire des importations de matières premières et de ferrailles. À partir de 1998, la chute de la demande intérieure, la baisse du cours mondial et le dumping de l'Europe de l'Est ont renforcé le contrôle du secteur par quelques entreprises.

Une trentaine de ressources **minérales non-métallifères** est exploitée sur tout le territoire. Dans la production de matériaux de construction, Saraburi regroupe les unités les plus importantes et près de 15% des emplois, devant Bangkok; ceux-ci dominent à Bangkok et dans quatre de ses provinces limitrophes (ciment, verrerie), Ratchaburi étant spécialisée dans les poteries. Dans le Nord, aux ressources diversifiées (lignite exclu), Lampang et Tak groupent la moitié des emplois régionaux du secteur et Chiang Mai a développé les poteries artisanales. La taille des unités de Nakhon Ratchasima (marbre, granite) diffère de celle des salines rudimentaires du reste du Nord-Est. Les productions minérales ne cessent de décroître à l'exception des matériaux utilisés pour la construction, et la Thaïlande est le plus gros producteur de ciment en Asie du Sud-Est. Depuis 1997, ce secteur a particulièrement souffert.

La distribution géographique de l'emploi et de la taille moyenne des entreprises de **matériels de transport** (ateliers de réparation exclus) montre une nette opposition

entre deux groupes de provinces. Le premier rassemble plus des trois-quarts des provinces avec des unités de petite taille, peu créatrices d'emploi dans des activités artisanales (bateaux dans le Sud, véhicules utilitaires ruraux dans le Nord et le Nord-Est); des unités un peu plus grandes répondent à une demande locale (Plaine centrale, Khon Kaen). L'ensemble formé par la Région métropolitaine de Bangkok (Ayutthaya et Ratchaburi incluses), l'Eastern Seaboard et Nakhon Ratchasima cumule 90% de l'emploi dans des entreprises de taille supérieure, avec un déséquilibre notable entre l'ouest et l'est. Samut Prakan et Ayutthaya accueillent les plus grosses unités d'assemblage automobile. La position de Rayong s'est consolidée depuis 1996, avec l'installation de constructeurs européens et américains face aux firmes japonaises dominantes (90% du marché).

Le secteur automobile a développé la production de pièces, de composants et l'assemblage de véhicules à l'abri de fortes protections douanières. L'obligation d'intégration locale, dont le ratio a été en constante augmentation de 1972 à 2000, a renforcé des liens entre fabricants de pièces locaux et japonais, ceux-ci jouant un rôle clé par le biais des équipementiers et des assembleurs. Premier marché de l'ASEAN, la Thaïlande est aussi le principal centre de production des constructeurs japonais, et la plaque tournante régionale pour la fabrication de pièces et composants. Entre 1996 et 2000, en plein marasme du marché intérieur, la valeur des exportations a été multipliée par près de 5, grâce aux véhicules assemblés et aux composants automobiles. Les flux vers le Cambodge, le Viêt-nam et le Myanmar ont été stables, ceux vers l'Union européenne (Portugal), l'Australie, le Japon ou la Nouvelle-Zélande en forte expansion et intégrés, pour certains, dans les réseaux d'approvisionnement des firmes japonaises. Les récentes mesures de libéralisation, la réduction prévue des taxes à l'importation dans le cadre de la Zone de libre-échange de l'ASEAN (AFTA) sont des enjeux capitaux pour ce secteur.



Sources : Bank of Thailand, 2000 - Ministry of Industry, 1997 - NSO, 1997

© IRD/MGM-Libergéo, 2005

## 49. La spécialisation industrielle

Depuis plus de deux décennies, la structure industrielle du pays s'est diversifiée, touchant particulièrement les secteurs de la construction électrique (essor de l'électronique) et mécanique, des plastiques et des équipements de transport. Des branches plus traditionnelles ont continué à se développer (textile et habillement), à diversifier leurs productions et à augmenter la valeur ajoutée des produits finis (industries agro-alimentaires et agricoles). Dans cette dynamique, le processus de croissance rapide a affaibli la tradition centralisatrice de Bangkok au profit de certaines provinces et suscité des degrés variables de spécialisation régionale de l'emploi.

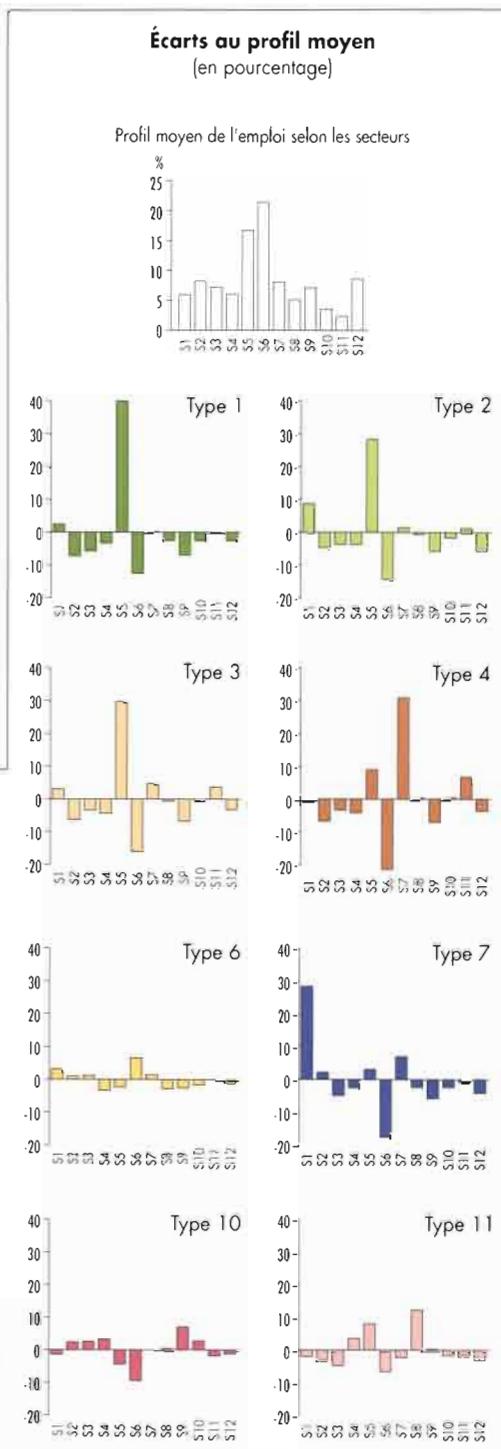
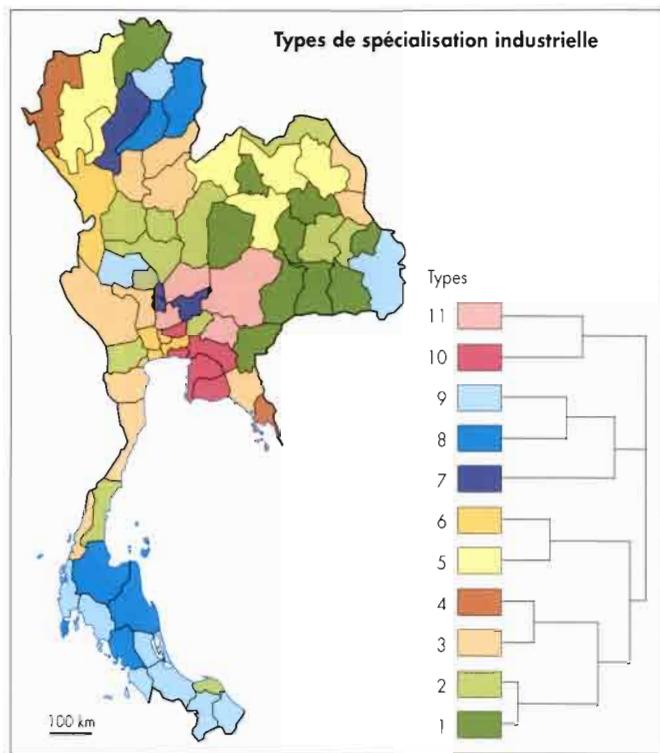
L'analyse en composantes principales s'appuie sur la répartition en valeur relative de l'emploi au niveau national en 12 secteurs. La classification des écarts de chaque province à ce profil moyen a donné 11 types de spécialisation de l'emploi dessinant des ensembles géographiques dont un seul se limite à deux provinces (type 4) : contrairement au Nord, le Sud est relativement homogène, le Nord-Est s'organise autour de quelques types et une différenciation des provinces limitrophes de Bangkok apparaît entre l'est et l'ouest. D'importants écarts au profil moyen national s'observent dans la plupart des types (les plus extrêmes dans les types 1, 4, 7 et 9). Le modèle le plus proche de la moyenne est le type 6 avec cinq provinces dont Bangkok et ses trois provinces limitrophes occidentales. Une forte spécialisation se caractérise par la sur-représentation d'une seule branche (types 2, 3, 4 et 7) pouvant conduire à des situations proches de la mono-industrie (type 1).

Le type 1 couvre des provinces périphériques, pour les trois-quarts dans le Nord-Est, où l'agro-alimentaire concentre 60 % de l'emploi, avec des spécialisations intra-sectorielles locales en fonction des produits transformés. Tout en s'affaiblissant dans les types 2 et 3, qui forment des ensembles géographiques voisins, ce secteur y reste dominant (près de la moitié des emplois) ; le rôle d'autres ressources primaires (minerais, bois) apparaît clairement dans le type 4 avec la sur-représentation du bois, meubles et papiers qui ne concerne que deux

provinces excentrées. Le degré de spécialisation s'atténue dans le type 7 qui rassemble trois provinces proches de la capitale et pour lesquelles l'exploitation et la transformation de minerais non-métallifères dominent l'agro-alimentaire et la filière bois. Les types 8 et 9 correspondent à des structures plus faiblement spécialisées avec les mêmes branches mais sur des rangs différents : industries liées au bois, agro-alimentaires (contribuant à subdiviser le Sud) et agricoles (caoutchouc au Sud, tabac au Nord, cuir à Ubon Ratchathani).

Les autres profils correspondent à des structures peu spécialisées avec plusieurs activités dans des proportions légèrement supérieures aux moyennes nationales. Le type 5 associe l'agro-alimentaire à la filière bois et aux minerais non-métallifères et se concentre dans le Nord-Est. Dans le type 6, un binôme d'activités combine, à Bangkok et sur sa façade occidentale, une faible spécialisation dans le textile et l'habillement et les industries des minerais. Les deux derniers types conjuguent une spécialisation modeste dans des industries de biens d'équipement (construction électrique pour le type 10 et construction mécanique pour le type 11) avec plusieurs autres branches : autres industries de biens d'équipement dans des provinces de la Région métropolitaine de Bangkok et l'Eastern Seaboard ; industries agro-alimentaires et agricoles pour un ensemble au nord et au nord-est de la capitale.

L'organisation spatiale se caractérise par une accentuation des spécialisations au fur et à mesure qu'on s'éloigne d'un centre constitué par la Région métropolitaine de Bangkok et l'Eastern Seaboard. La régularité d'ensemble est néanmoins cassée : demi-couronne modestement spécialisée d'Ayutthaya à Prachin Buri, groupes à peine plus spécialisés autour de Chiang Mai et de Khon Kaen, Sud moins spécialisé que d'autres ensembles des régions périphériques. Mais les fortes spécialisations de ces derniers ne sont pas exclusives : ils ont bénéficié dans une certaine mesure de l'élargissement de la structure industrielle.



**Secteurs :**

- S1 Minerais non-métallifères
- S2 Pétrole, chimie et plastique
- S3 Fonderies et travail des métaux
- S4 Industries agricoles : cuir, tabac et caoutchouc
- S5 Industries agro-alimentaires
- S6 Textile et habillement
- S7 Bois, meuble, papier
- S8 Construction mécanique
- S9 Construction électrique
- S10 Construction de matériel de transport
- S11 Réparation de matériel de transport
- S12 Autres

Source : Ministry of Industry, 1997

© IRD/MGM-Libergéo, 2005

# Chapitre 6

## Le secteur tertiaire

---

**L**e 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.

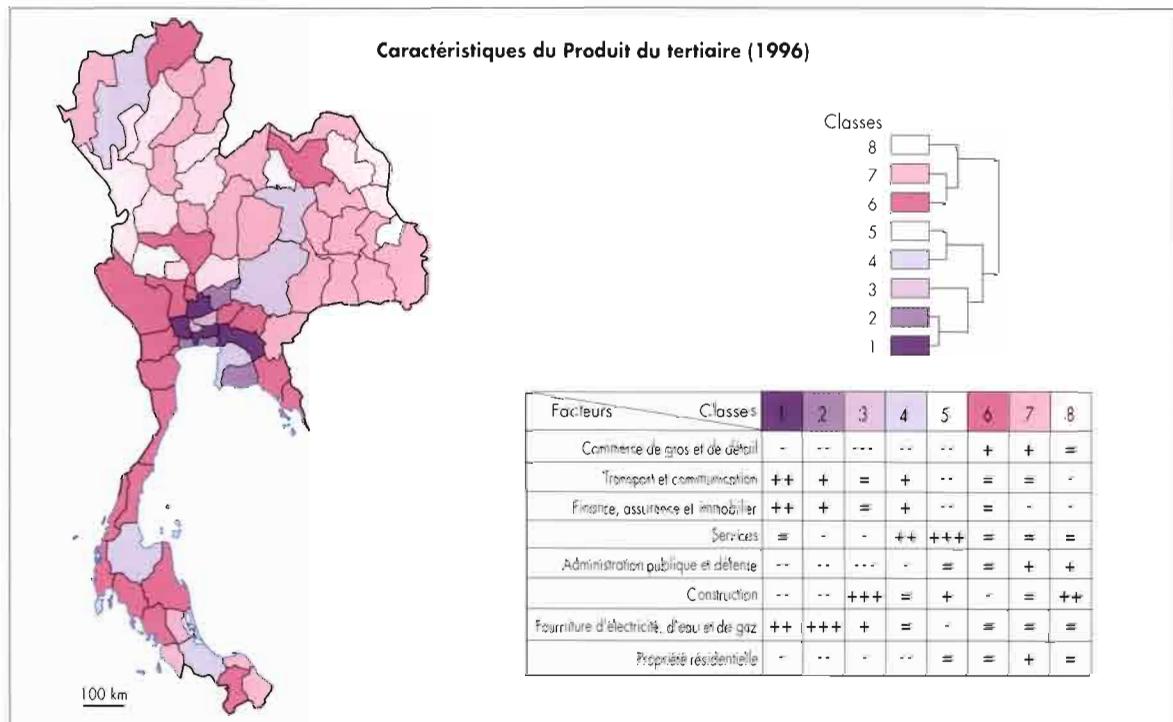
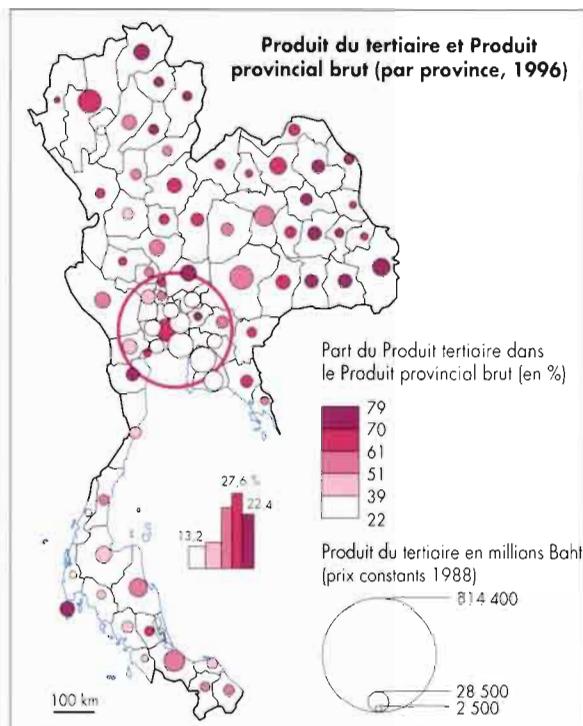
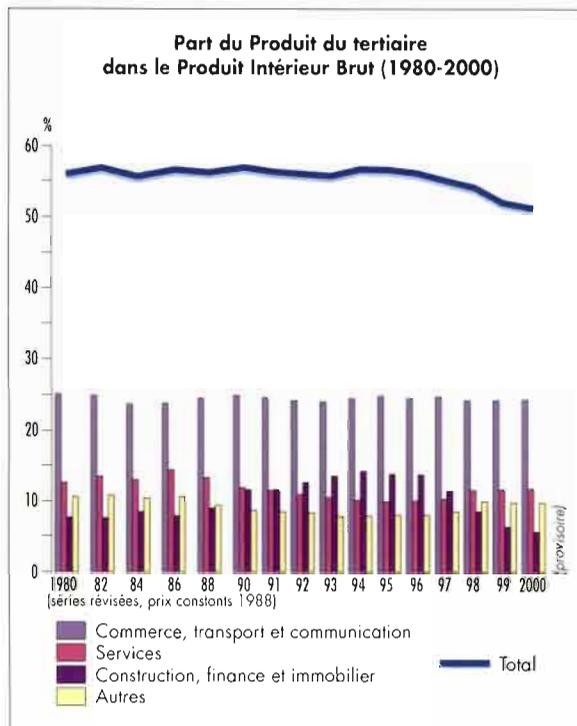
## 50. Le produit du tertiaire

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».

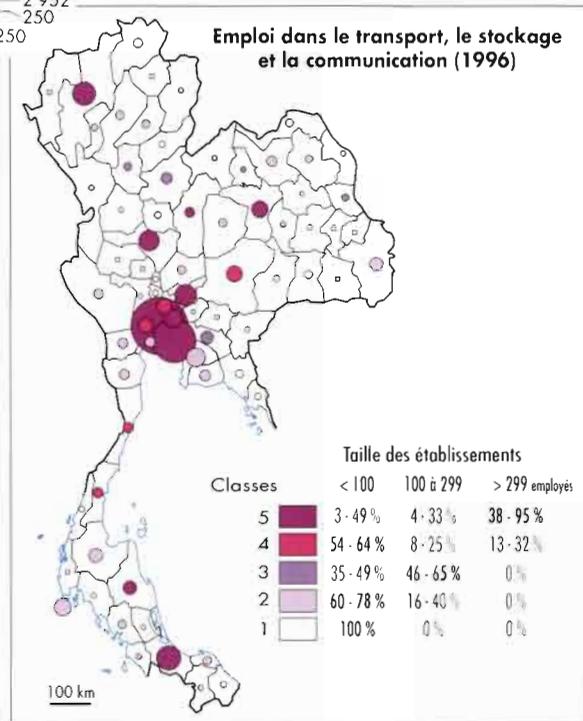
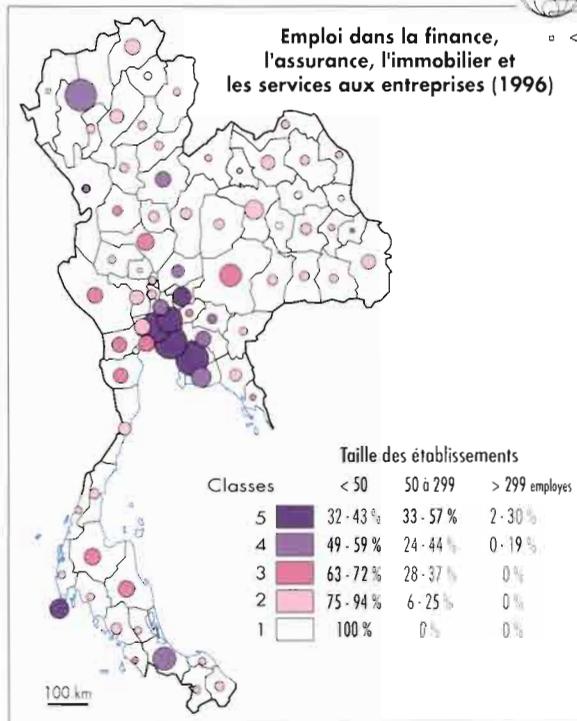
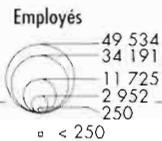
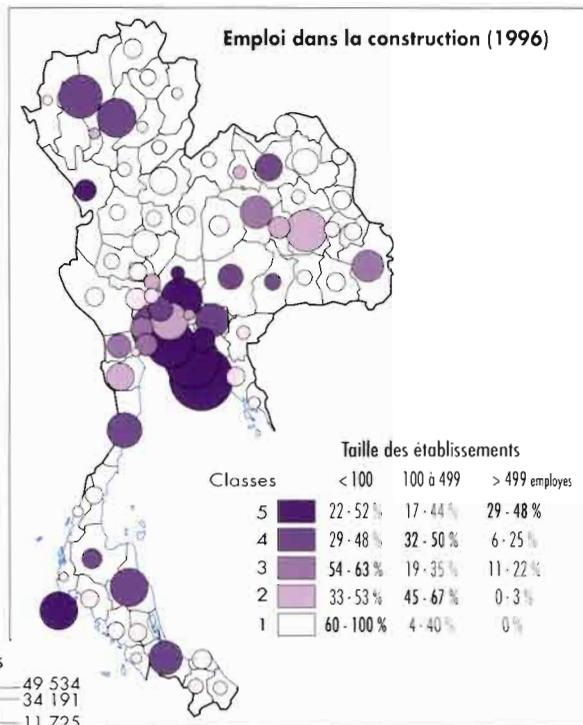
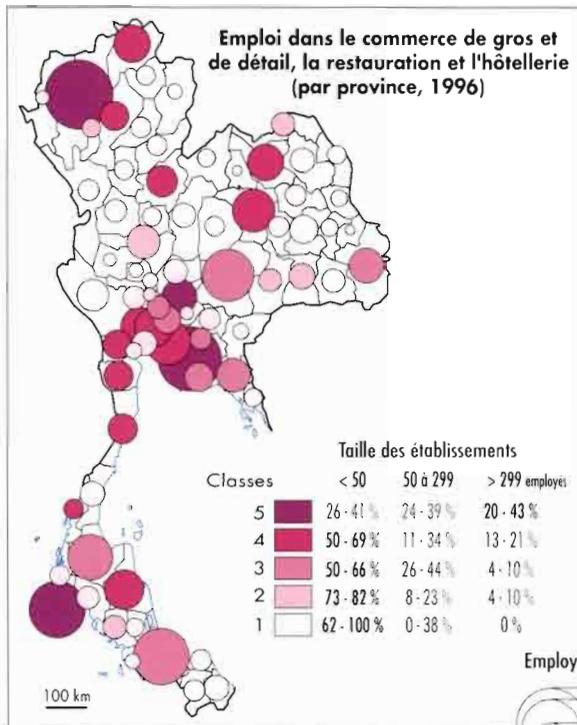
La répartition de l'emploi révèle des configurations différentes. Les sous-secteurs «commerce» et «transport» sont à des extrêmes opposés avec pour le premier un déséquilibre inter-provincial moins marqué dû à une hétérogénéité interne et à la vigueur sur tout le territoire des activités commerciales. 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 voisins 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.

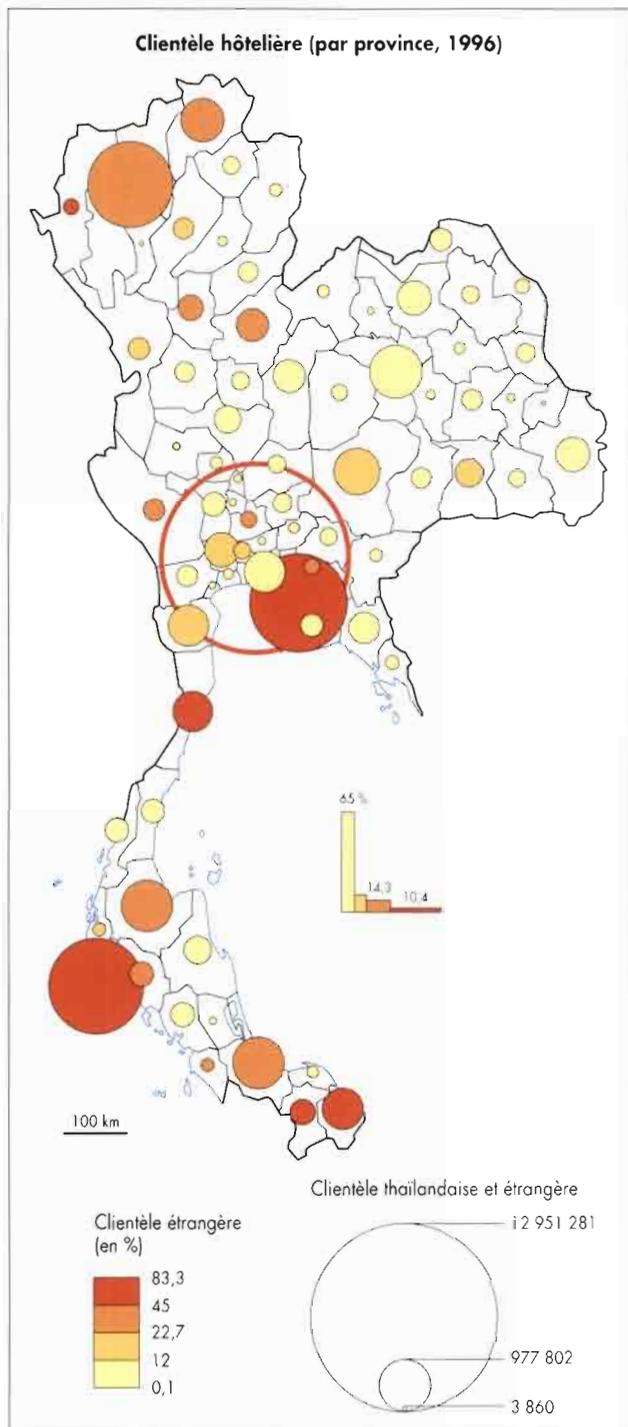
La Thaïlande est devenue une destination majeure du tourisme international de masse, stimulant aussi le tourisme domestique, dans un contexte de développement de l'économie et des infrastructures. Les Thaïlandais se déplacent traditionnellement beaucoup, pour des raisons économiques et familiales, pour 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.

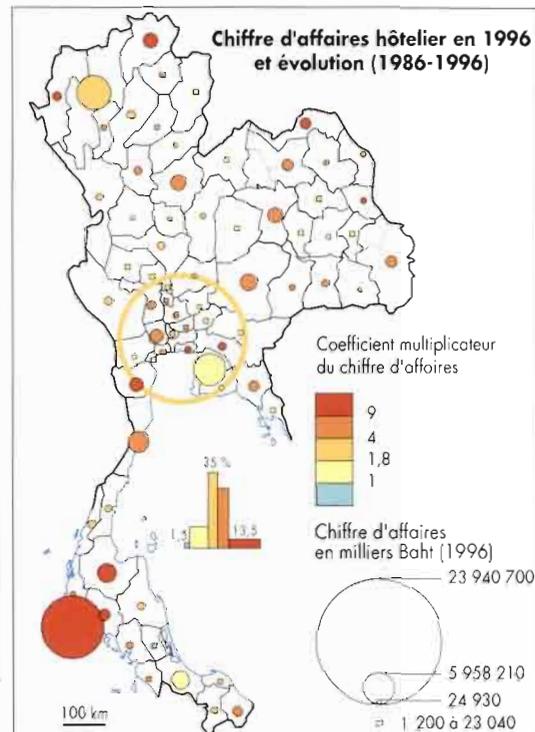
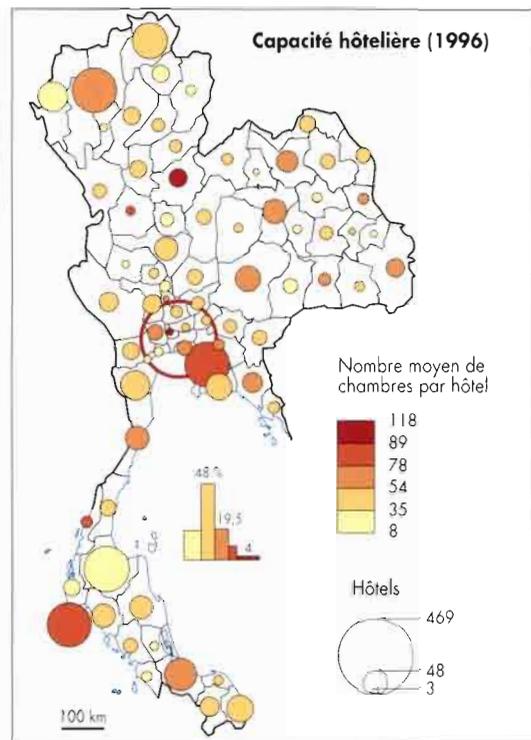
Le tourisme international, par sa massification et sa diversification, suscite l'aménagement de nouveaux sites et les investissements dans l'hôtellerie comme le développement des infrastructures de communications et des services. Il touche aujourd'hui la quasi-totalité du

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.

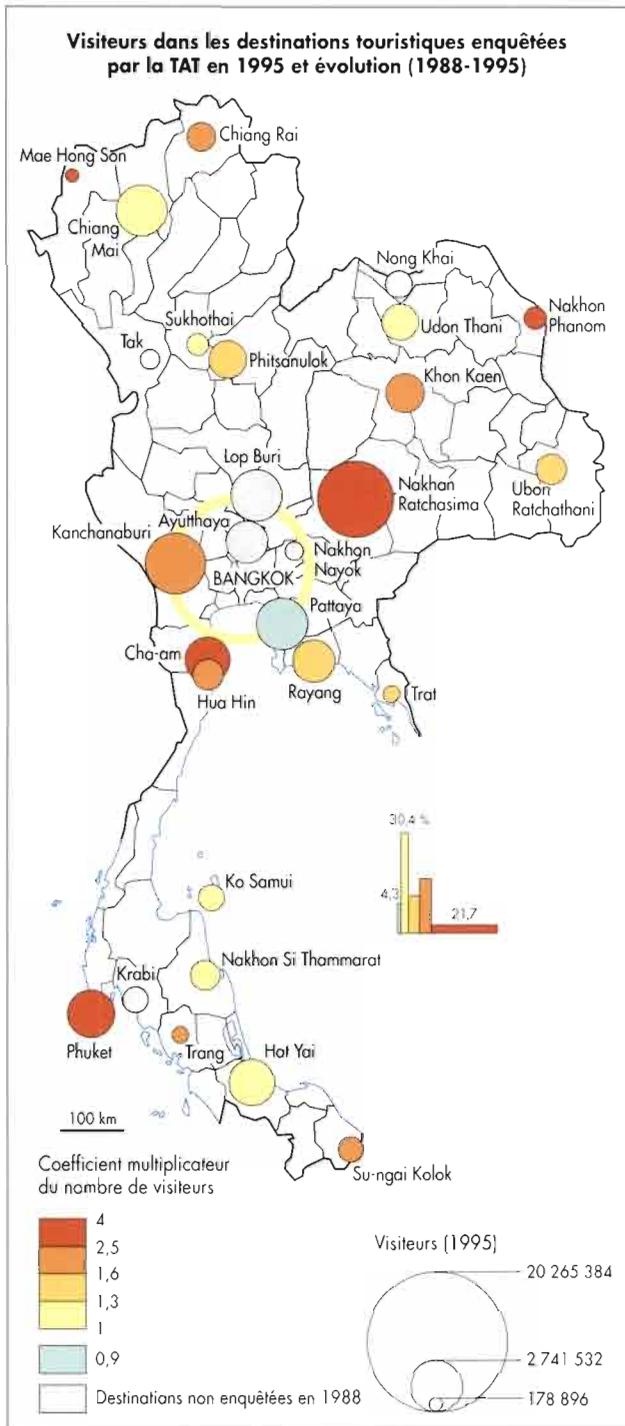
Au centre, Bangkok, principale porte d'entrée du tourisme international, est aussi une destination privilégiée du tourisme domestique (planche 54). C'est aussi la plate-forme aérienne de l'Asie du Sud-Est continentale donnant accès aux pays voisins. De gros efforts ont été réalisés pour améliorer l'image 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

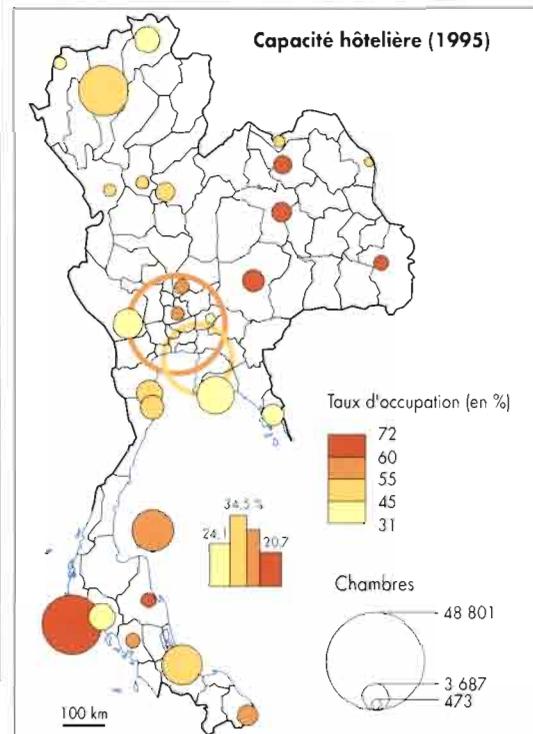
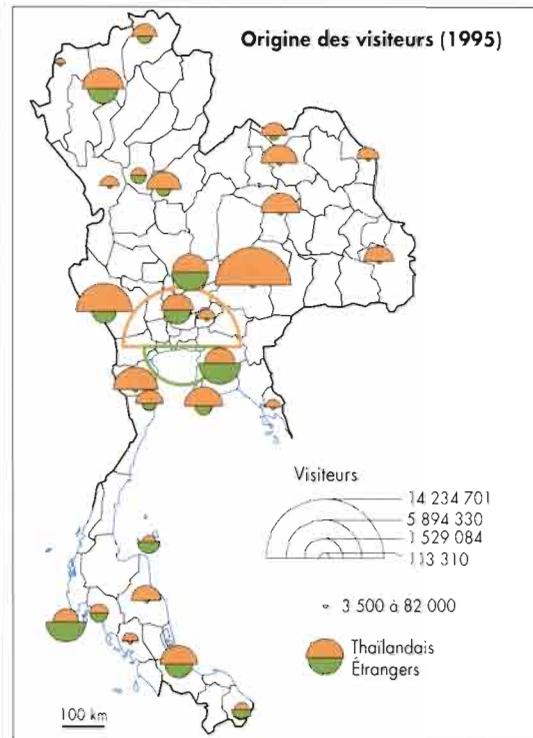
semblable quoique à une moindre échelle, l'expansion du tourisme de Ko Samui vers les îles proches étant limitée par la présence de réserves marines. Cette poussée du tourisme balnéaire vers le sud rencontre le flux du tourisme malaisien limité aux bourgs frontaliers de Sungai Kolok et de Betong, et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

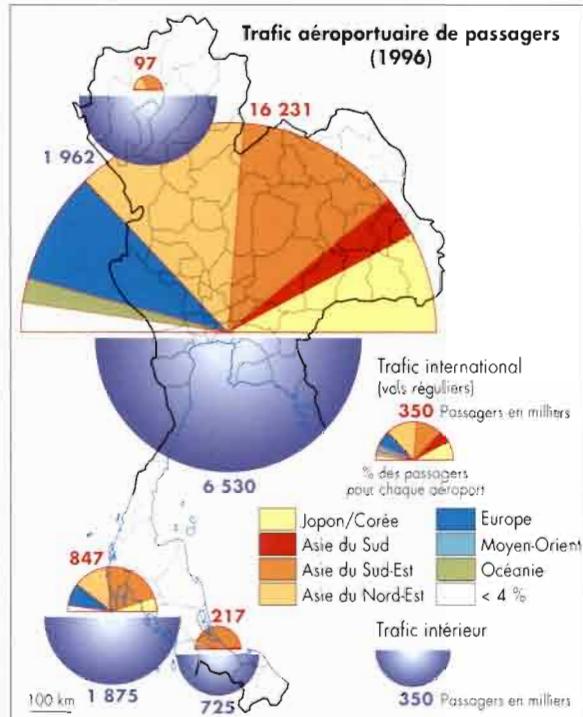
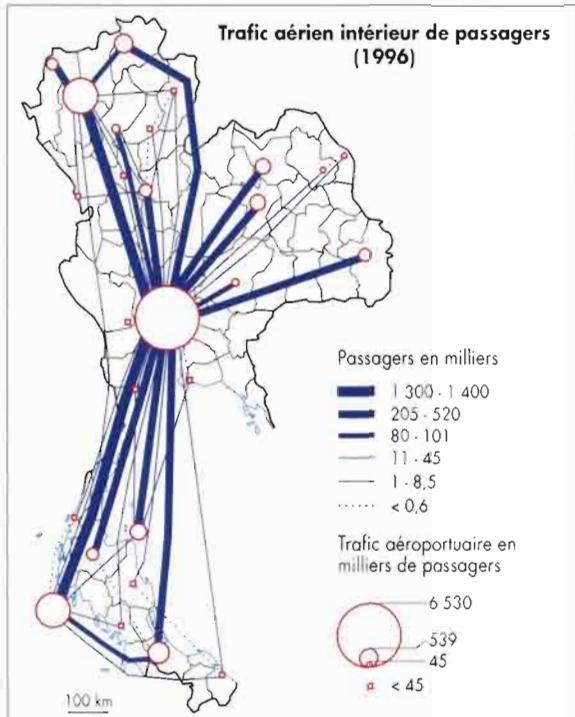
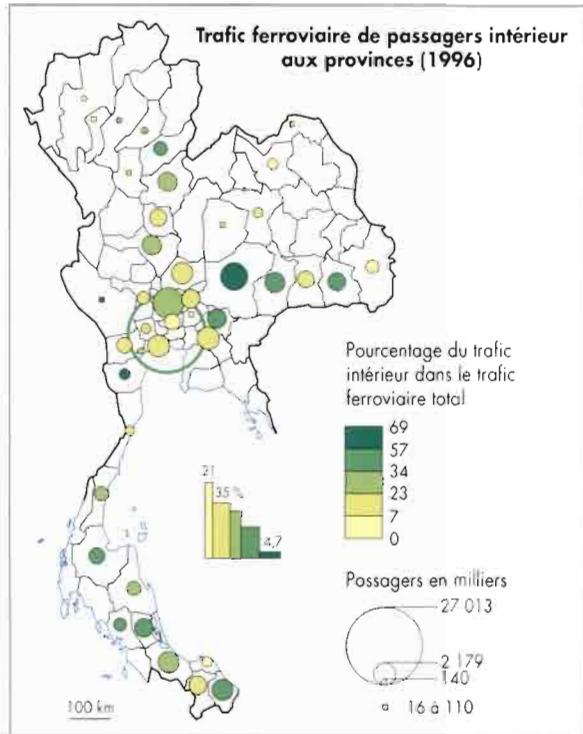
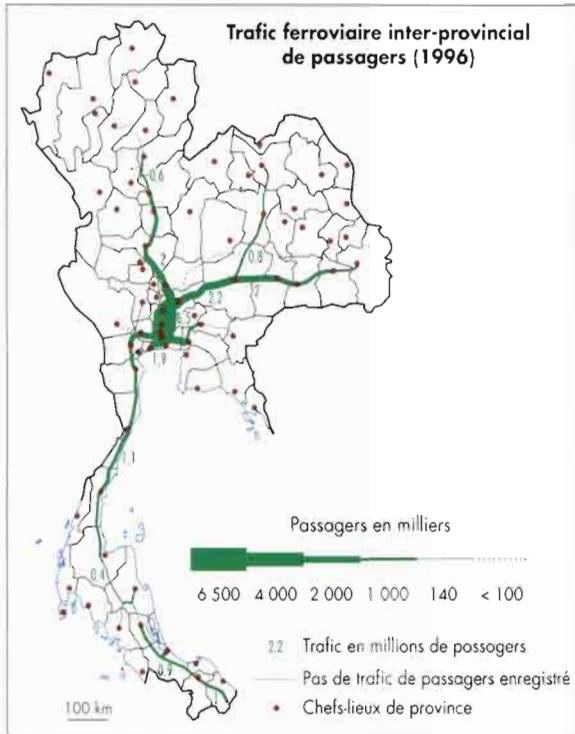
## 54. Le trafic de passagers

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

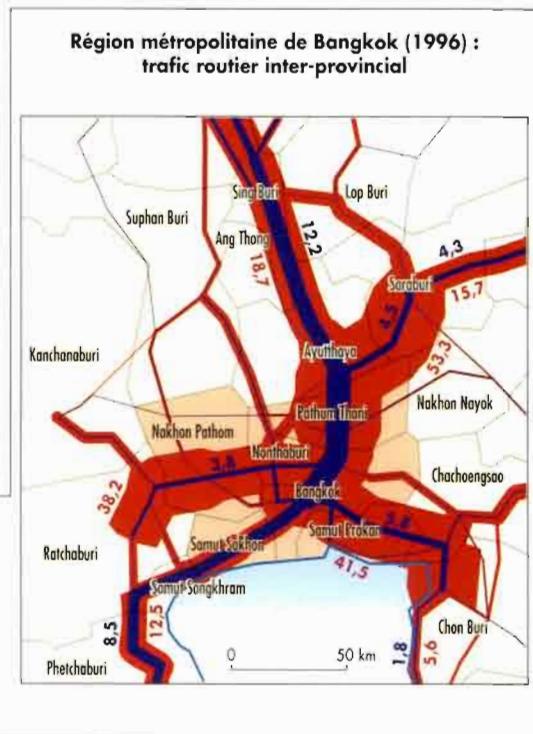
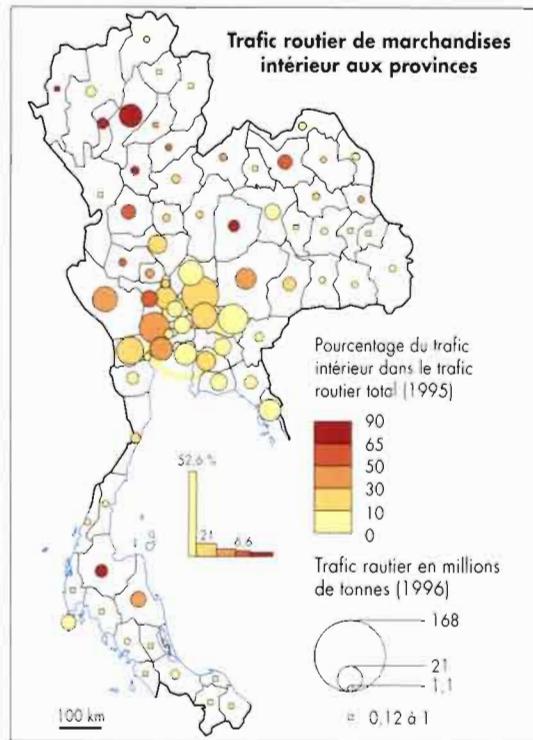
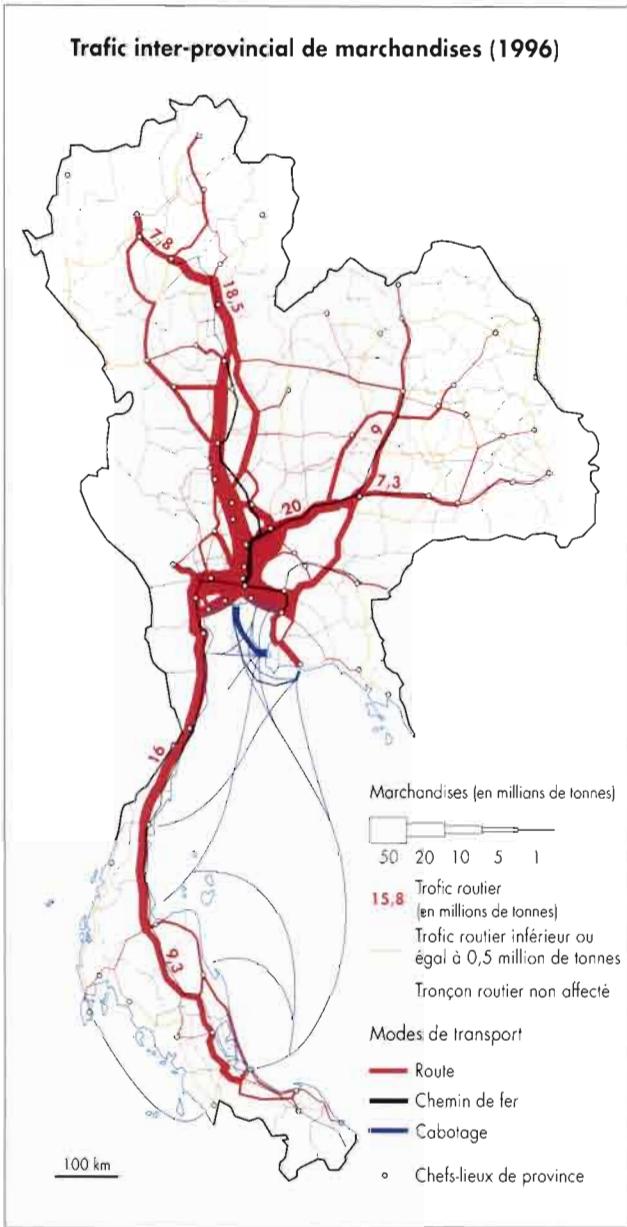
En raison de son bon déploiement spatial, de son faible coût d'usage pour une capacité très extensible, la route a supplanté les autres modes en transportant entre les chefs-lieux provinciaux un peu plus de 90 % des 470 millions de tonnes de marchandises avec un parc de poids lourds qui a crû de 10 % 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.



Sources :  
 Ministry of Transport  
 and Communications,  
 1996, 1998a

© 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.

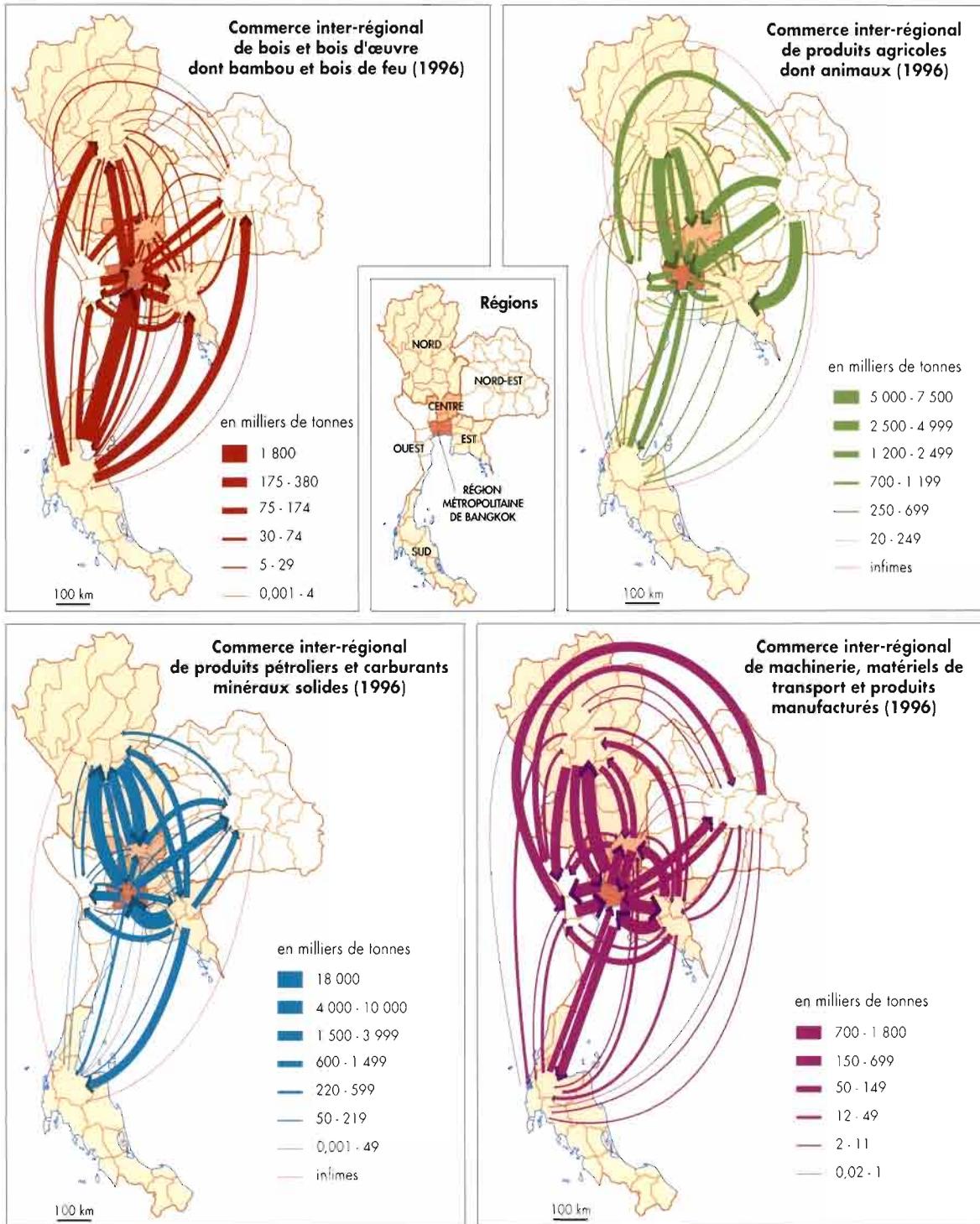
Le transport de bois (bois d'œuvre et produits dérivés) met en valeur le Sud qui fournit maintenant l'essentiel de l'approvisionnement national, qu'il s'agisse d'essences dites nobles ou de la matière première que constituent l'hévéa, le bambou, le cocotier ou d'autres arbres fruitiers. Près de la moitié 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).

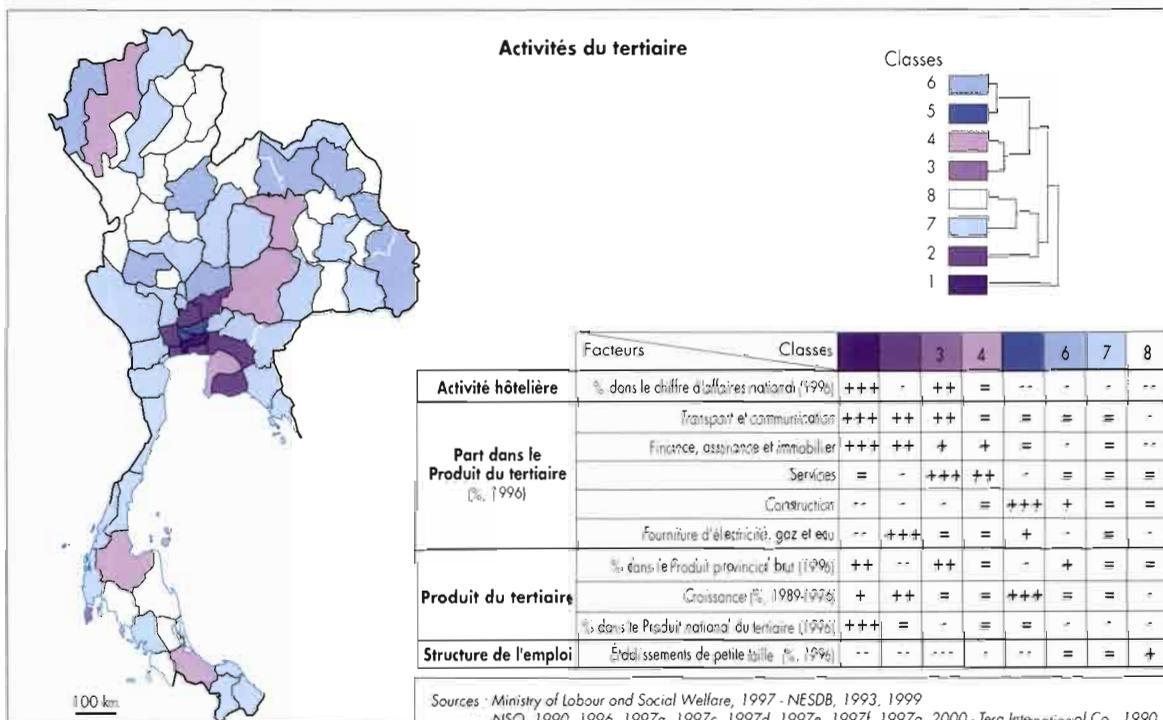
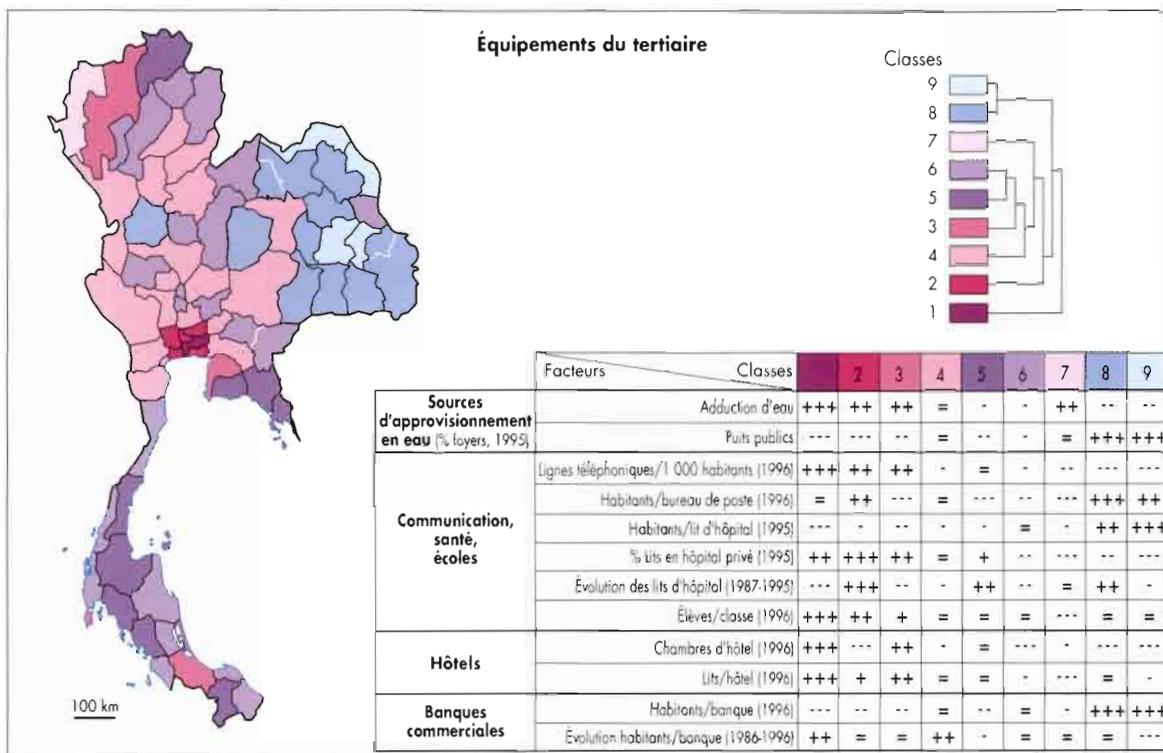
La carte des équipements distingue la Région métropolitaine de Bangkok (BMR) et illustre les oppositions entre un bon niveau d'ensemble et des carences du secteur public face à la croissance urbaine. Bangkok s'individualise par le poids de ses équipements (adduction d'eau, infrastructures de transport, 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

# Chapitre 7

## Bangkok et la Région métropolitaine de Bangkok

**A** lors que Bangkok, connue aussi sous le nom de Krung-Thep Maha Nakhon, est longtemps restée une ville de rang secondaire, elle est à présent l'une des plus importantes au monde (planche 6). De 1950 à 2000, la population urbaine est passée de 700 000 à 8 000 000 de personnes (ce chiffre représente la population totale des districts de Bangkok et des districts contigus avec une densité supérieure à 1 000 habitants au km<sup>2</sup>). La capitale thaïlandaise a suivi en cela la trajectoire de nombreuses métropoles du Sud. Elle s'en distingue toutefois par un poids démographique écrasant le réseau urbain du pays (planche 16).

Cette domination n'est pas seulement démographique. Elle est également politique, administrative et économique. La Région métropolitaine de Bangkok (BMR), constituée de six provinces, produit plus de la moitié de la richesse nationale (**planche 58, Le développement urbain et industriel autour de Bangkok**). Les centres de commandement, les représentations commerciales et surtout les activités financières sont concentrés dans les quartiers d'affaires de Bangkok qui recevaient, dans la seconde moitié des années 1990, 60 % de l'ensemble des fonds déposés dans tout le pays. Il est certes possible de déceler des lézardes dans la suprématie de la capitale, notamment sur le plan politique. Récemment, la démocratisation de la Thaïlande a en effet abouti à une diffusion du pouvoir politique hors de Bangkok dont témoigne le poids

croissant des représentants des provinces au sein du Parlement. La perte de pouvoir des élites bangkokiennes reste cependant limitée car l'appareil administratif demeure extrêmement centralisé. En outre, les récentes tendances de l'économie mondiale ont plutôt renforcé le poids économique de la région métropolitaine et de ses environs immédiats. En termes d'équipements portuaires et aéroportuaires, Bangkok demeure sans rivale et se trouve donc être la seule ville thaïlandaise capable d'assumer un rôle leader dans le corridor de développement de l'Asie du Sud-Est.

Cette primauté n'est pas nouvelle. Désignée capitale du royaume du Siam à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, suite au pillage d'Ayutthaya par l'armée birmane, la ville est très rapidement devenue à la fois le cœur démographique, le poumon économique et la tête politique du pays. Cette position est en partie due à une situation géographique privilégiée. Installée dans le grenier à riz de la Plaine centrale, Bangkok se trouvait être la première porte d'accès du pays. L'embouchure de la Chao Phraya était un emplacement stratégique, à proximité des routes commerciales maritimes et à la croisée des axes de circulation internes caractérisés, au XIX<sup>e</sup> siècle, par l'emprunt de voies d'eau (*khlóng*) pour la quasi-totalité des déplacements dans la Plaine centrale. Bangkok doit également l'amorce de son développement à la constitution d'une véritable civilisation aquatique, où la culture d'une variété flottante de riz et les habitations sur radeau ou sur pilotis ont

### Viaduc du métro aérien et station de Phrompong sur l'avenue Sukhumvit

Les deux lignes aériennes ouvertes sur 27 km, qui se superposent aux voies existantes, témoignent de l'importance des transformations dans une capitale célèbre pour ses embouteillages. Autoroutes urbaines, métro souterrain, issus de « méga projets » lancés par les entreprises publiques avec l'apport de capitaux étrangers, sont exploités par des compagnies privées.

Photo Eric Charmes



Photo Eric Charmes



### Hyperbloc proche de l'avenue Sukhumvit

Derrière un rideau d'immeubles de grande hauteur (hôtels, édifices en copropriété, *condominiums*) à proximité de grands axes, la densité reste faible : nombreuses y sont les résidences traditionnelles occupées par des familles fortunées. La densification dans les zones résidentielles proches du centre s'est accompagnée, en périphérie, d'un développement pavillonnaire au profit des classes moyennes.

permis à la population de s'adapter aux inondations qui, chaque année, submergent le delta. Forte de ces atouts, Bangkok a constitué une base idéale pour la constitution d'une monarchie de type absolutiste. La dynastie Chakri, dont le sort est lié à la capitale siamoise depuis son origine, a ainsi pu étendre son contrôle sur l'ensemble des royaumes et des principautés laissés libres par les puissances coloniales (planche 21).

Pendant une bonne partie du xx<sup>e</sup> siècle, les sources de la suprématie de la capitale sont restées les mêmes. Bangkok est restée un nœud de réseaux d'échanges et les exportations de riz ont continué à nourrir la croissance économique. Le fleuve et les canaux ont subi la concurrence du chemin de fer et de la route, mais l'érosion de leur influence fut très lente. Seulement 5 000 véhicules à moteur circulaient dans les rues de Bangkok au sortir de la seconde guerre mondiale. Les voies d'eau avaient auparavant eu le temps de faire de Bangkok un pôle marchand et surtout le centre politique indiscuté de la nation en devenir qu'était encore le Siam. Les réseaux de transports créés au xx<sup>e</sup> siècle à travers le pays (voies ferrées à partir des années 1890, routes nationales dans les années 1950) ont donc pris la forme d'étoiles centrées sur la capitale, renforçant sa prééminence.

Les capitaux, concentrés en masse dans la capitale par l'insertion de la Thaïlande dans l'économie mondiale, ont profondément transformé au cours des dernières décennies le paysage de l'ancienne « Venise de l'Orient » (**planche 59, Les transformations morphologiques et fonctionnelles de la métropole**). Les expressions de la tradition et de la culture siamoise sont encore très visibles, mais Bangkok est engagée dans des transformations morphologiques et fonctionnelles qui la rapprochent de plus en plus nettement des grandes villes des pays développés. Les tours des quartiers des affaires sont les signes les plus manifestes de cette convergence, mais l'extension rapide et massive d'une classe moyenne urbaine constitue le véritable

socle de la dynamique de modernisation dans laquelle est engagée la capitale. Par delà l'apparence de frivolité et de consumérisme, une véritable culture urbaine, cosmopolite et moderne, se forme. L'évolution du contenu des débats électoraux et l'influence croissante, via la presse, de la société civile urbaine en témoignent.

Ajoutées à l'augmentation extrêmement rapide de la population urbaine, ces transformations s'accompagnent de nombreux et graves problèmes en face desquels l'action des pouvoirs publics apparaît insuffisante. La capitale paye en la matière des décennies de négligence pendant lesquelles la ville s'est développée hors de tout contrôle public. Il a fallu attendre le milieu des années 1980 pour que les problèmes urbains de congestion et de manque d'infrastructures deviennent véritablement des priorités gouvernementales. À cette époque, la mondialisation a commencé à encourager la compétitivité entre les très grandes villes et la position de Bangkok, comme centre des secteurs manufacturiers, commerciaux et de services, a été exacerbée par le changement structurel de l'économie, dont l'assise est passée du secteur primaire au secteur manufacturier. Bangkok fut alors transformée en un des plus gros chantiers de construction dans le monde : deux lignes de transport express ferroviaire et une centaine de kilomètres d'autoroutes urbaines ont été ouvertes au trafic depuis 1987. L'effet des investissements qui se comptent par milliards de dollars est toutefois limité par l'absence de réelle planification et l'interférence de la politique. La coordination de l'action publique est notamment hypothéquée par la concurrence à laquelle se livrent les différentes administrations. Pour les politiciens qui les dirigent, la mission d'intérêt général qui leur a été confiée semble parfois secondaire devant leur volonté d'assurer la pérennité de leurs services, ainsi que des sources de revenus parallèles.

Les outils juridiques et administratifs pour une meilleure planification existent, mais rares sont les fonctionnaires qui osent s'opposer à un promoteur

influent ou supposé tel. Les moyens manquent aussi pour recruter des cadres qualifiés. L'application des lois d'urbanisme mises en place reste donc timorée et les documents de planification sont peu efficaces. Alors que le premier schéma directeur de l'agglomération a été élaboré à la fin des années 1950, ce n'est qu'en 1992 qu'un document de ce type a pour la première fois été approuvé par décret ministériel. Il était alors déjà largement caduc.

Plus qu'ailleurs pourtant, la planification de l'expansion spatiale aurait été indispensable. Contrairement au schéma habituel, la trame périurbaine de Bangkok n'a pas été déterminée par le tissu rural préexistant. Les voies terrestres qui desservent la périphérie de Bangkok ne sont dans leur totalité que des créations *ex nihilo* récentes et elles se sont superposées au réseau hydraulique, sans lien véritable avec celui-ci. Les villages périphériques étant implantés dans leur quasi-totalité sur les rives des canaux, l'avancée du front urbain a pris pour eux la forme d'un encerclement. En outre, ils étaient trop petits pour constituer des noyaux d'urbanisation. À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, à une quinzaine de kilomètres de la capitale, la malaria décime la population et il n'est pas rare que des

éléphants piétinent les rizières. Quelques décennies plus tard, l'urbanisation a commencé à déstructurer le tissu rural alors que seuls de modestes hameaux s'étaient développés. La croissance particulièrement anarchique de la trame viaire et les difficultés de circulation que connaît aujourd'hui la capitale thaïlandaise résultent pour partie de ces caractéristiques du tissu rural (**planche 60, Réseaux de transports et motorisation à Bangkok**). Quelques villes nouvelles, souvent associées à des zones industrielles, ont bien été conçues par les pouvoirs publics à la fin des années 1970, mais leur rôle est resté très modeste (éloignement, petite taille).

La démocratisation de la Thaïlande et l'implication politique de plus en plus marquée des citoyens dans les questions qui affectent leur vie quotidienne devraient inciter l'administration et ses responsables politiques à une meilleure gestion de la ville. Les difficultés sont toutefois énormes. Outre la circulation, la pollution et les inondations qui préoccupent particulièrement l'opinion publique, le logement est un problème récurrent. Depuis la seconde guerre mondiale, la population des bidonvilles oscille entre un cinquième et un quart du total de l'agglomération.

## 58. Le développement urbain et industriel autour de Bangkok

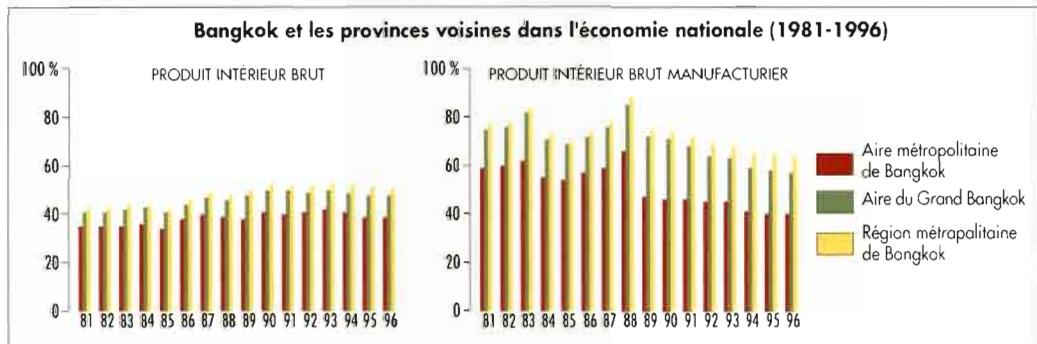
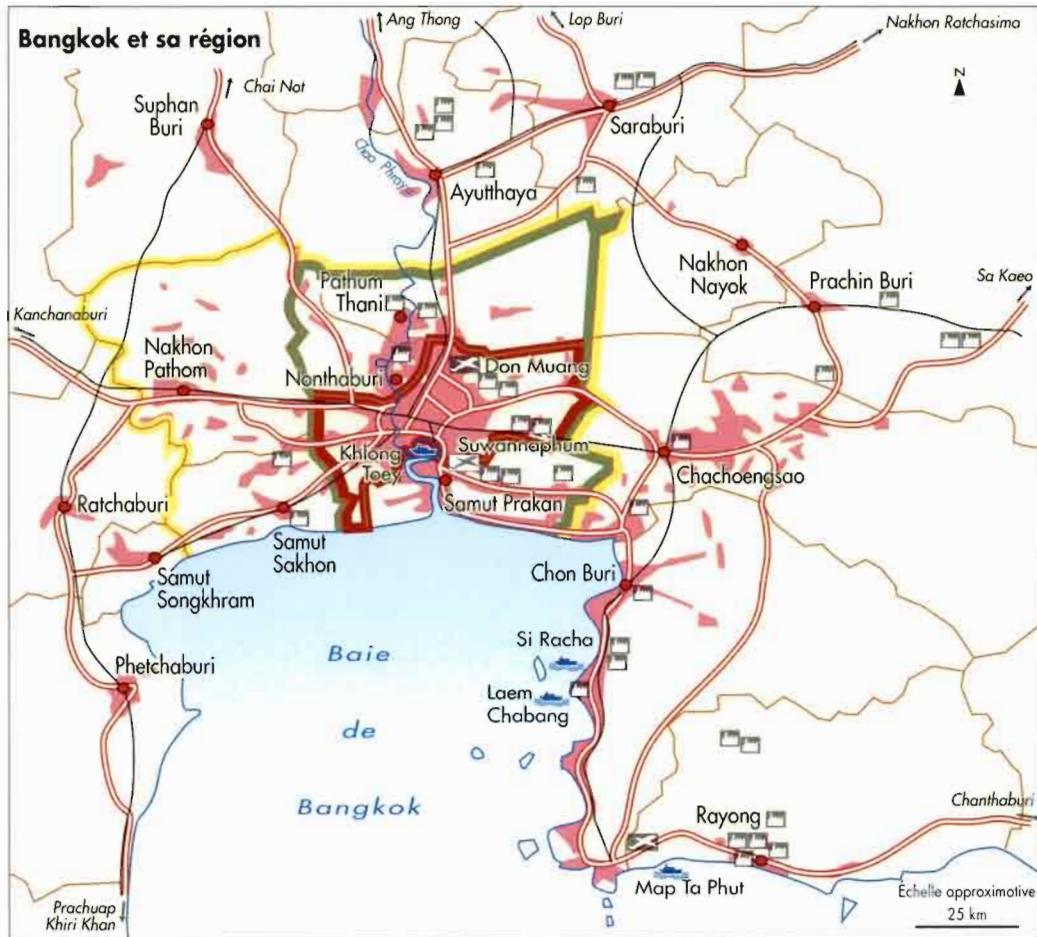
Historiquement premières concurrentes de la Chao Phraya et de ses affluents, les voies ferrées n'ont pas joué de rôle structurant dans le développement de la Région métropolitaine de Bangkok, qui s'est articulé autour des trois principales routes nationales : Sukhumvit au sud-est, Phahon Yothin au nord et Phetkasem à l'est (planche 60). Ces axes majeurs ont été renforcés par la présence, au nord, de l'aéroport international de Don Muang et, au sud-est, du port de Khlong Toey. Les provinces du Nord de Pathum Thani et de Nonthaburi et la province maritime de Samut Prakan ont, elles, bénéficié de la proximité de la capitale, donnant naissance à l'aire du Grand Bangkok (GBA, 4717 km<sup>2</sup>). Les provinces occidentales de Samut Sakhon et Nakhon Pathom qui, avec le Grand Bangkok, constituent la Région métropolitaine de Bangkok (BMR, 7758 km<sup>2</sup>), ont également subi l'influence de la capitale, mais leur développement urbain et économique est resté en retrait. Le centre historique se situe sur la rive orientale de la Chao Phraya et lorsque la ville s'est tournée vers la terre ferme, le fleuve a été un obstacle important : le premier pont ferroviaire n'a été inauguré qu'en 1926 et le premier pont routier six ans plus tard. L'avancée du front urbain a aussi été gênée, à l'ouest, par des valeurs foncières agricoles supérieures et un parcellaire plus fragmenté.

La mondialisation et l'afflux d'investissements industriels étrangers n'ont pas remis en cause les directions de développement privilégiées de la Région métropolitaine ; elles ont au contraire été renforcées par la proximité d'infrastructures portuaires et aéroportuaires d'envergure internationale. Ainsi, au départ de la grande vague d'investissements étrangers, dans la seconde moitié des années 1980, une large part de ceux-ci s'est concentrée autour de Bangkok. Les grandes unités de production ont été installées dans les franges urbaines et parfois au-delà des limites de la Région métropolitaine, dans les parcs industriels aménagés à l'instigation des pouvoirs publics.

La politique de déconcentration industrielle a surtout bénéficié à la bande côtière au sud-est, l'Eastern

Seaboard. Située à une centaine de kilomètres de Bangkok, à laquelle elle est reliée par des autoroutes, la province de Chon Buri, avec des parcs industriels et deux ports en eau profonde (dont Laem Chabang plus important que Bangkok), produit 5% de la richesse nationale avec seulement 1,7% de la population. Ce poids de l'Est et du Sud-Est de Bangkok va se renforcer avec les infrastructures récemment achevées ou en cours : aéroport international de Suwannaphum dont la mise en service était prévue pour septembre 2005 et sa liaison à Bangkok projetée par train à grande vitesse ; terminaux pour conteneurs ; voies rapides. Les provinces de Chachoengsao et de Chon Buri sont ainsi tout autant dans l'orbite de la capitale que des provinces plus proches, telles que Samut Sakhon et Nakhon Pathom. La définition de ce que les spécialistes appellent la méga-région urbaine de Bangkok ou encore la Région métropolitaine étendue de Bangkok reste un peu floue, certains incluant Rayong dans l'Eastern Seaboard, ou Ayutthaya au nord et Ratchaburi à l'est.

À l'exception de l'Aire métropolitaine de Bangkok (BMA), la GBA et la BMR ne sont représentées ou gérées par aucun élu et aucune administration indépendante : ces découpages n'ont de sens que pour les planificateurs. Le seul acteur compétent pour la planification régionale est l'État via le Département de planification urbaine et régionale (DTCP) et le Bureau national du développement économique et social (NESDB). Soumis à la pression des classes moyennes bangkokiennes, le gouvernement a démocratisé la gestion de la BMA et son gouverneur, élu au suffrage universel direct depuis 1985, dispose d'une autonomie de plus en plus grande. Un Département de planification urbaine a ainsi été créé en 1995 et a préparé en toute indépendance un schéma directeur en vigueur depuis 1997, qui concerne un espace de plus de 1569 km<sup>2</sup> et une municipalité au rôle politique grandissant. Son pouvoir est cependant limité par l'extension de la zone urbaine au-delà des limites de la BMA, là où l'État retrouve ses prérogatives.



Sources : BOI, 1995 ; NESDB, 1994, 1999 ; NSO, 1995

© IRD/MGM-Libergéo, 2005

## 59. Les transformations morphologiques et fonctionnelles de la métropole

Les quartiers qui ceignent le cœur historique de Ratanakosin sont dominés par des alignements de compartiments chinois étroits et profonds dont le rez-de-chaussée est affecté au commerce ou à l'artisanat et les étages à l'habitation. Au fil de l'addition d'étages et du remplissage des espaces vacants par des taudis, des densités très élevées ont été atteintes (près de 90000 hab./km<sup>2</sup> en 1980 dans des districts comme Pom Prap Sattru Phai), induisant une forte dégradation de la qualité de vie et conduisant au départ des populations aisées puis des classes moyennes. Ces zones, qui ont longtemps constitué le cœur économique de Bangkok, ont aussi perdu leur prééminence. En raison d'une impossible rénovation des trames des compartiments (parcellaire très fragmenté, engorgement des rues principales), les constructions plus massives liées à la modernisation du pays se sont développées vers le nord-est et le sud-est. Ces quartiers, autour des avenues Silom, Phloenchit et Witthayu, qui ont été les premières banlieues de la capitale, ont subi une rénovation massive. Ils constituent aujourd'hui les quartiers d'affaires où les immeubles de boutiques et de bureaux ont remplacé un tissu résidentiel aéré.

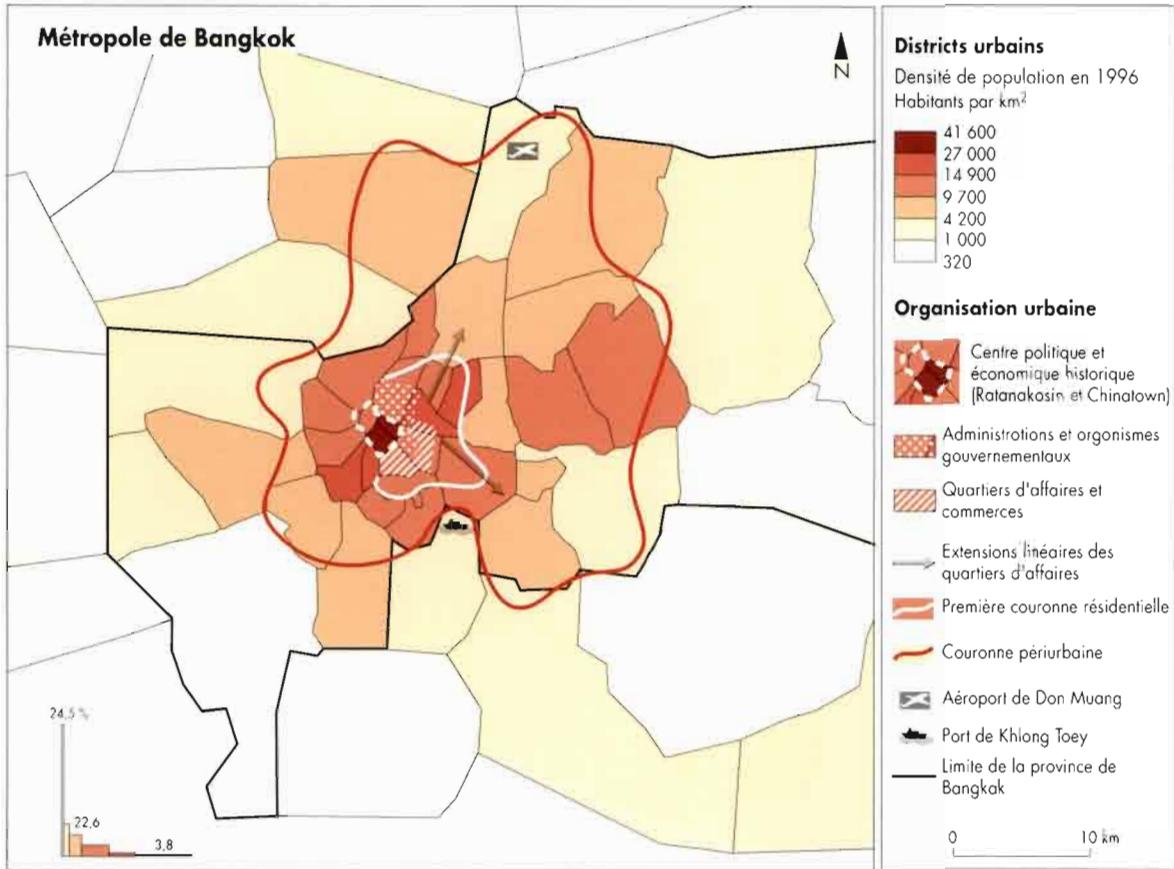
Les quartiers d'affaires et de commerce s'étendent également en corridors le long des grands axes de circulation. Ceux-ci exercent un pouvoir d'attraction marqué, le passé aquatique de Bangkok faisant de l'espace viaire une denrée rare. Loin vers le nord, autour du complexe de routes et d'autoroutes qui mène à l'aéroport (planche 60), les tours des sièges sociaux découpent le ciel et les centres commerciaux imposent leur masse. La configuration est similaire autour de l'avenue Sukhumvit et, à un degré moindre, aux abords des principales voies de circulation.

En retrait de ces grands axes s'étendent d'immenses nappes de constructions résidentielles dont le peuplement est alimenté par la banalisation de l'usage de l'automobile. Ces communautés résidentielles suburbaines (*muban chatsan*) se développent dans la périphérie de l'Aire métropolitaine de Bangkok (BMA) et dans les provinces voisines qui ont récemment enregistré une forte

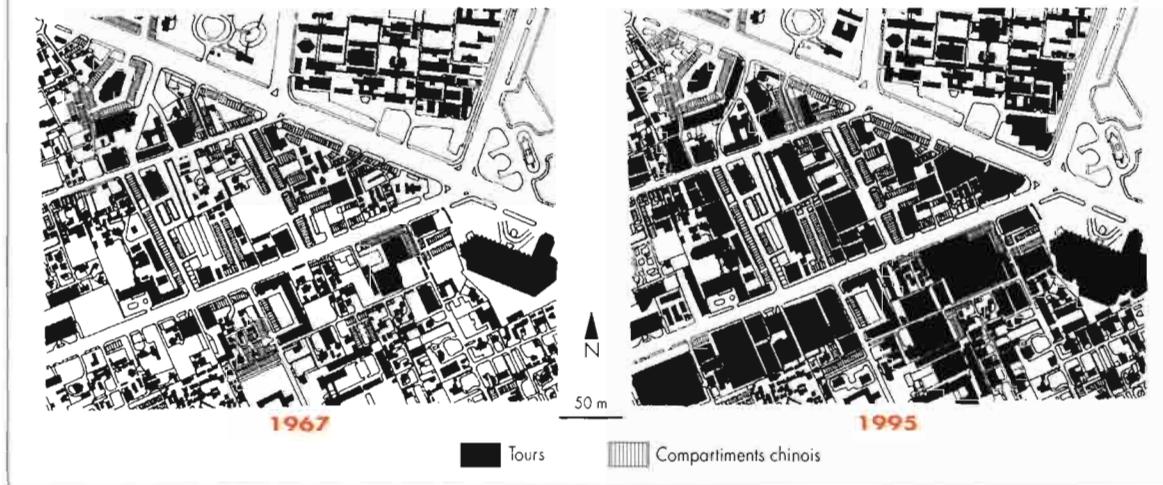
croissance de population. Les difficultés de circulation ont toutefois limité l'extension spatiale des lotissements. Dès la fin des années 1970, les zones résidentielles, autour des avenues Sukhumvit et Sathon, ont commencé à se densifier, les maisons de villes et les immeubles en copropriété remplaçant les résidences traditionnelles.

La périphérie de Bangkok est encore loin d'avoir l'allure d'un dortoir. En l'absence de tout contrôle de l'usage du sol, les usines voisinent avec les habitations et des ateliers ou des petits commerces sont installés dans les maisons des classes moyennes. Le long des axes de circulation secondaires, les traditionnels alignements de compartiments chinois créent également des centres locaux d'activités. La spécialisation fonctionnelle de l'espace urbain est au demeurant à l'œuvre. Les centres commerciaux climatisés se sont multipliés dès le milieu des années 1980 autour des nœuds du réseau routier suburbain au détriment des rues commerçantes et des marchés.

L'ouverture, au cours des années 1980, par la promotion privée, du marché du logement économique en copropriété a pallié une partie des carences de l'action publique mais, alimenté par la croissance de la population, le nombre de mal-logés demeure très élevé. Leurs conditions de vie sont à la fois le revers et la source du « miracle économique thaïlandais » : leur intégration économique a grandement été favorisée par la répartition spatiale des bidonvilles qui, en dehors de celui de Khlong Toey (plusieurs milliers d'habitants) près du port, sont de petite taille (en moyenne un millier de personnes) et très dispersés. Beaucoup sont ainsi proches de zones d'emploi. Le grand nombre de terrains inaccessibles par la route et la capacité des Thaïlandais à se côtoyer tout en maintenant une grande distance sociale ont joué un rôle clé dans l'accès des pauvres au sol urbain ; ces mécanismes tendent toutefois à s'estomper. La pression foncière centrifuge augmente et, même si la ségrégation spatiale et sociale est moins marquée qu'aux Philippines, les lotissements gardés et réservés à certaines catégories sociales se multiplient.



### Évolution de la zone Silom-Rama IV (1967-1995)



Sources : BMA, 1998 - Davisi Boonhorm, 2001 - Ministry of Interior, 1997 - NSO, 1995, 2000

© IRD/MGM-Libergéo, 2005

## 60. Réseaux de transports et motorisation à Bangkok

Aux heures de pointe, dans les rues des quartiers d'affaires de Bangkok, les automobilistes ne se déplacent guère plus rapidement que les piétons. On estime que les automobiles qui circulent dans la capitale passent en moyenne 44 jours par an bloquées dans les encombrements. Ceux qui utilisent l'un des 10 000 autobus des compagnies publiques et privées (l'une des plus grandes flottes au monde) ne sont guère mieux lotis. Pour ceux qui veulent aller vite, la moto et les motos-taxis constituent un recours efficace mais inconfortable et dangereux. Pour diminuer la perte de temps quotidienne, certains cadres supérieurs louent un logement en centre-ville près de leur emploi, et passent la fin de semaine avec leur famille dans leur maison de banlieue. D'autres transforment leur voiture en bureau et règlent les affaires courantes à l'aide de leur téléphone portable. Ces palliatifs sont toutefois insuffisants et des centaines de millions de dollars d'heures de travail sont perdues. Les Bangkokiens souffrent dans leur vie quotidienne de cette situation : le temps perdu dans les transports est en effet pris sur celui consacré aux loisirs et aux tâches domestiques. Les enfants souffrent probablement le plus : parents absents, trajets exténuants à bord de bus bondés, heures de repas décalées. Une étude a aussi mis en évidence des perturbations dans leur développement intellectuel liées aux effets du plomb des gaz d'échappement.

Depuis les années 1980, le gouvernement, soumis à la pression des milieux d'affaires et de l'opinion publique, fait montre d'une évidente préoccupation pour la question. Avec l'appui de capitaux privés étrangers, attirés par la croissance économique du pays, Bangkok a été transformée en un vaste chantier de construction. La capitale souffre cependant d'importantes carences. Elle est ainsi restée jusqu'à la toute fin du  $xx^e$  siècle l'une des plus grandes villes mondiales sans métro. Les 23 km de lignes aériennes et les 20 km de lignes souterraines ouvertes à la circulation respectivement en décembre 1999 et en juillet 2004 restent largement insuffisants. De même, si les autoroutes qui ceinturent la métropole ont facilité les déplacements sur longue distance, de longues queues se

forment toujours aux points d'accès et de sortie. Le réseau viaire public classique, difficilement privatisable et qui n'attire donc pas les capitaux étrangers, demeure incapable d'absorber le flot des véhicules.

En partie en raison du passé aquatique de la capitale, la surface couverte par la trame viaire classique est extrêmement faible. Elle ne représente dans certains districts centraux que 6 à 7% de la surface urbanisée, contre 20 à 30% dans la plupart des centres métropolitains occidentaux. De plus, en l'absence de toute planification, elle a pris une forme très désordonnée. En dehors des artères principales (*thanon*), les rues (*soi*) se sont développées hors de tout contrôle public ; reliées entre elles au gré des opérations immobilières et des accords entre propriétaires pour obtenir un droit de passage, elles n'effectuent que très rarement la jonction de deux grands axes. De surcroît, les canaux ont bloqué l'expansion de nombre d'entre elles. Dans les trous du maillage des grandes artères qui, en périphérie peuvent couvrir plusieurs dizaines de kilomètres carrés, l'expansion urbaine s'articule donc autour d'un entrelacs de rues résidentielles dont beaucoup sont des culs-de-sac. Le cas de la zone de Lat Phrao est éloquent. Développé à partir des années 1950 presque exclusivement par la combinaison d'initiatives d'agriculteurs locaux et de lotisseurs privés, cet ensemble résidentiel d'environ 70 km<sup>2</sup> n'a été traversé par une grande artère qu'après 1996, alors qu'il comptait déjà près de 500 000 habitants.

En outre, le nombre de véhicules en circulation augmente à un rythme très élevé et chaque nouvel axe est presque immédiatement saturé. Après un demi-siècle de croissance très rapide, le nombre de véhicules particuliers immatriculés dans la seule province de Bangkok approche ainsi aujourd'hui les deux millions. Cette croissance est probablement encore loin d'être achevée, car le taux d'équipement en véhicules particuliers reste bas et très inégal suivant les couches sociales, avec une multimotorisation élevée pour les ménages les plus aisés.



# Chapitre 8

## Deux régions périphériques : le Nord-Est et le Sud

---

**P**hak Isan (le Nord-Est) et Pak Tai (le Sud) sont deux des trois régions périphériques thaïlandaises à l'individualité bien marquée. Le Nord-Est s'identifie au plateau de Khorat, remarquable unité naturelle de près de 170 000 km<sup>2</sup> limitée au nord et à l'est par le Mékong, à l'ouest par Phetchabun Range et au sud par Dangrek Range. C'est la région la plus vaste du pays, un peu plus étendue que le Nord mais beaucoup plus peuplée (près de 21 millions d'habitants contre 12) soit le tiers du pays en superficie et en population. Le Sud est la plus petite des trois, avec près de 71 000 km<sup>2</sup> (14 % de la superficie nationale) et à peine plus de 8 millions d'habitants (14 % du total national). À partir du resserrement maximum du territoire thaïlandais entre le golfe de Thaïlande et le Myanmar, cette région péninsulaire s'étend sur 600 km jusqu'au Taluban Range.

Ces deux régions frontalières gardent, dans le peuplement et dans le rapport à leur propre culture et à la nation thaïlandaise, les traces d'une histoire intimement liée à celle des pays voisins. Déclinées différemment, ces histoires se rejoignent dans les grandes étapes qui ont conduit ces régions à une intégration tardive dans le royaume du Siam. Aujourd'hui, ces deux périphéries se trouvent en situation d'articulation de plusieurs espaces au niveau de l'Asie du Sud-Est continentale et maritime (planche 6).

Sous l'influence de la civilisation dvaravati avant le XI<sup>e</sup> siècle, le Nord-Est entre dans l'orbite khmère de

l'empire d'Angkor qui se retire au XIII<sup>e</sup> siècle, laissant avant-postes et sanctuaires religieux dans la partie méridionale et une population installée au sud de la rivière Mun (planche 10). Au XIV<sup>e</sup> siècle, des populations bouddhistes lao sont établies au nord du plateau et il y a des avant-postes du royaume Lan Chang en son centre (planche 21). L'afflux d'opposants lao aux guerres entre royaumes s'accélère à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle et se déploie sur le plateau grâce à la montée en puissance du royaume de Champassak sur la rive nord du Mékong. En 1778, les royaumes lao reconnaissent la suzeraineté siamoise qui se cantonnait jusque-là à la bordure sud-ouest du plateau. L'allégeance au royaume du Siam des provinces extérieures (*huamuang*) du plateau passe alors par Khorat (Nakhon Ratchasima, ville à la population issue de Khmers et de Siamois parlant le tai khorat) ou par les principautés de Vientiane ou de Champassak. Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, le contrôle de Bangkok sur Isan est menacé et conduit à de terribles affrontements avec Vientiane qui donnent lieu à la déportation d'une importante population lao sur le plateau (et jusque dans le centre du pays). Le royaume du Siam exerce alors sa suzeraineté sur les territoires des anciens royaumes lao qu'il perd par la suite au profit de l'empire colonial français (planche 20)

Les Siamois pénètrent plus tôt dans le Sud (XIII<sup>e</sup> siècle), par Nakhon Si Thammarat, centre local florissant et avant-poste dans le monde malais, érigé en province dotée d'une assez grande autonomie.

### Confection d'écheveaux de soie (province de Chaïyaphum)

Le Nord-Est est réputé pour ses soieries aux motifs venus du Laos et du Siam. Traditionnellement pratiquée par les femmes, la sériciculture est, selon les localités, une activité familiale ou intégrée dans un processus manufacturier. Le tissage est pratiqué surtout pendant les temps « libres » de la saison sèche. Les feuilles de mûrier, récoltées en saison des pluies, alimentent des générations successives de vers à soie.



Photo Doryane Kermel-Torrès

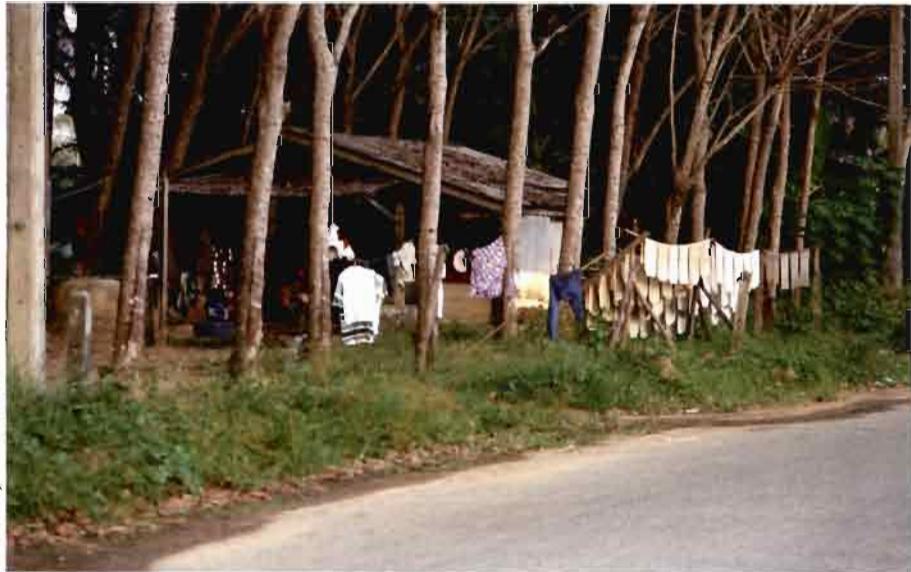


Photo Doryane Kermel-Torrès

### Atelier de feuilles de latex (province de Phangnga)

Le caoutchouc naturel, provenant à 90 % du Sud, est essentiellement produit par de petits exploitants. L'hévéa entre en production à partir de six ans et les rendements obtenus dépendent de plusieurs facteurs, dont les techniques de saignée. Les feuilles sèchent 7 à 10 jours à l'air libre. Le caoutchouc naturel est commercialisé sous trois formes : en feuilles, compacté en balles, frais et liquide.

Les actuelles provinces orientales de Patani, Narathiwat, Yala et, en partie, de Songkhla correspondent alors au sultanat malais de Patani, un centre de l'islam en Asie du Sud-Est, qui inclut aussi Kelantan et Trengganu, aujourd'hui en Malaisie. Lié à Malacca, Patani est un port florissant et cosmopolite qui parvient à repousser les attaques siamoises de 1603 et de 1632, avant de s'incliner et de reconnaître la suzeraineté de Bangkok en 1786. Des rébellions sporadiques se manifestent, notamment au tournant du XIX<sup>e</sup> siècle, qui entraînent la fixation forcée à Bangkok de musulmans de la région et l'installation de centaines de familles siamoises à Patani. La tension persistante conduit le Siam à diviser Patani en sept principautés distinctes avec gouverneurs malais nommés par le roi, avant de les regrouper en quatre, puis trois provinces avec gouverneurs siamois. Le traité anglo-siamois de 1909 scelle l'incorporation de Patani dans la nation siamoise en même temps qu'il crée, sur la façade occidentale, la province de Satun, désormais séparée du sultanat de Kedah passé aux mains des Anglais.

Au début du XX<sup>e</sup> siècle, l'application au Nord-Est et au Sud du système d'administration provinciale *thesaphiban*, qui place l'ensemble du territoire national sous contrôle centralisé, provoque des résistances locales, parfois violentes comme ce fut le cas dans les cinq provinces méridionales à dominante islamique (planche 12) pour d'autres mesures, dont la thaïsation de l'éducation. À partir des années 1920, les termes de la politique d'intégration de ces cinq provinces par l'État central varient en fonction du régime au pouvoir et de l'appréhension de leurs relations avec l'extérieur (en particulier la Malaysia) et des mouvements de résistance de ceux qui se dénomment *Melayu*. Le fait ethnique et religieux, la conscience d'une indépendance politique antérieure en font ainsi un espace particulièrement sensible dans le Sud péninsulaire. La négation des traditions culturelles différentes emprunte d'autres voies (subordination de la *sangha* locale à des moines

siamois au début du XX<sup>e</sup> siècle) dans un Nord-Est soupçonné de visées séparatistes et où, dans les années 1960 et 1970, les mouvements de guérilla communistes font craindre l'ouverture d'un front en Thaïlande. Le retard des infrastructures et de l'économie, la pauvreté donnent une autre dimension au « problème nordestin » que des programmes musclés de développement rural sont chargés d'alléger : *Accelerated Rural Development*, largement appuyé par les États-Unis qui entretiennent des bases militaires dans la région ; et à la fin des années 1980, Isan Khiao (Nord-Est vert), lancé par l'armée pour reboiser et réaliser des infrastructures agricoles villageoises. Dans le même temps, le relèvement du niveau d'éducation, la confrontation avec le monde extérieur (notamment du fait de l'émigration) participent à la construction d'une identité régionale par ceux qui se considèrent comme Khon Isan.

Le milieu physique participe aussi de la forte individualité des deux régions (planche 7 et planche 8). Un environnement difficile caractérise le Nord-Est avec des sols pauvres, de fertilité variable selon la topographie, et vulnérables à la salinité, une pluviométrie inégale et irrégulière dans le temps, cause d'inondations de plusieurs semaines dans les vallées et d'extrême sécheresse le reste de l'année. Dans le Sud, fortement arrosé et largement ouvert sur la mer, la façade littorale orientale basse et ses plaines alluviales s'opposent à la façade occidentale rocheuse et découpée. Les paysages agro-écologiques, qui expriment les relations entre les unités de l'environnement biophysique et les groupes sociaux qui les mettent en valeur, font l'objet d'une analyse de cas : l'une dans le bassin de Sakon Nakhon, une des deux sous-régions physiques du Nord-Est (**planche 61, Une intense utilisation du sol en mosaïque**) ; l'autre sur la façade orientale du Sud, entre Nakhon Si Thammarat et Phatthalung (**planche 62, Des forêts sous hypothèque : l'expansion de l'aquaculture et de l'hévéaculture**). La cartographie résulte ici d'une classification réalisée à partir d'informations

d'origine satellitaire et vérifiées par observation directe. Dans le cas d'une analyse à deux dates, des différences d'interprétations dans le détail peuvent rendre la validation délicate sans affecter toutefois la valeur d'ensemble.

Les trois dernières planches sont réalisées au niveau du district (*amphoe*). Cette échelle, mieux que celle de la province, permet de restituer plus finement les modalités de la répartition de la population ou des spécificités agricoles et industrielles. Elle permet aussi, pour l'industrie en particulier, d'appréhender, entre les districts au sein des provinces, la reproduction du phénomène centre-périphérie déjà observé entre les provinces. Pour chaque thème, les fonds cartographiques ont été adaptés (généralement par regroupements de districts) afin d'ajuster la représentation aux unités administratives retenues par l'organisme chargé de la collecte des données. La distribution de la population au sein des provinces (**planche 63, Peuplement régional et répartition des densités**) témoigne à la fois de l'attraction du fait urbain et du déploiement du peuplement dans le cadre d'une colonisation agricole qui a marqué l'histoire du territoire depuis le milieu

des années 1950 (planche 19). Les cultures ont été retenues à la fois pour leur importance dans chaque région étudiée et pour la disponibilité de l'information statistique au niveau du district (**planche 64, Les spécialisations contrastées de deux modèles d'agriculture**). Les arbres fruitiers et le palmier à huile font partie des cultures pérennes, autres que l'hévéa, qui caractérisent le Sud (production importante, voire exclusive, au niveau national). Le riz (riz blanc ou riz glutant) est une culture notable du Nord-Est qui a renforcé sa position de producteur (planche 33). La reproduction, au sein des provinces, des déséquilibres spatiaux de l'industrialisation, renvoie à un certain nombre de facteurs parmi lesquels figurent l'inégale dotation de l'espace en équipements, la position géographique du district, notamment son éloignement du centre du pays, et le rôle des entrepreneurs locaux (**planche 65, Les déséquilibres intra-provinciaux de l'industrie**). Ces derniers, seuls ou associés à des entrepreneurs thaïlandais ou étrangers, ont su ne pas se limiter aux marchés local et régional mais atteindre les marchés nationaux et internationaux.

## 61. Une intense utilisation du sol en mosaïque

La province de Sakon Nakhon, 9 606 km<sup>2</sup> dans l'extrême Nord-Est, illustre les formes de paysages agro-écologiques du Nord-Est issues de la colonisation agricole et de la diversification graduelle des cultures commerciales. La carte représente la situation après la saison des pluies (mai-octobre) et permet de voir l'utilisation faite par les agriculteurs de la diversité des terres en fonction de leur position dans la toposéquence qui conditionne la nature des sols et leur capacité de rétention de l'humidité.

On note deux grands types de milieux physiques. Au sud, la Phu Phan Range, avec de la forêt, culmine à 666 m. Dans le parc national, qui s'étend aussi sur des zones cultivées, se pose comme ailleurs (planche 23) la question du décalage entre logique conservationniste et survie des ruraux. Le bassin-versant de la Song Kham occupe le reste de l'espace : la rivière, dont le cours passe au nord-ouest de la province et se jette dans le Mékong, collecte dans la province deux affluents principaux (Lam Nam Yam et Huai Nam) : les vallées sont reconnaissables à la densité et à l'homogénéité des rizières et au grand nombre de marécages et de petits réservoirs. La retenue d'eau la plus vaste (Nam Un) sur la rivière Huai régule en aval l'approvisionnement en eau des rizières alors que le barrage de Nam Pung, au sud-est, répond à des fins hydro-agricoles. Les zones bâties sont dispersées sur les moyennes et basses terrasses, en chapelets le long des voies de communication ou regroupées dans des bourgs dont les plus gros ont statut de municipalité : Sawang Daen Din à l'est, 11 000 habitants en 1999, Wanom Nivat au nord, près de 10 000. Le chef-lieu provincial, plus de 50 000 habitants, est adossé au réservoir naturel de Nong Han.

On discerne à cette échelle quatre unités de paysages agro-écologiques. Les deux premières occupent l'espace au sud de la diagonale formée par l'axe routier Sakon Nakhon-Sawang Daen Din, bordé de zones bâties. L'unité forestière comprend une forêt persistante mixte, sur les parties les plus élevées, et une forêt plus claire, de Diptérocarpacées surtout. Ce paysage naturel est attaqué

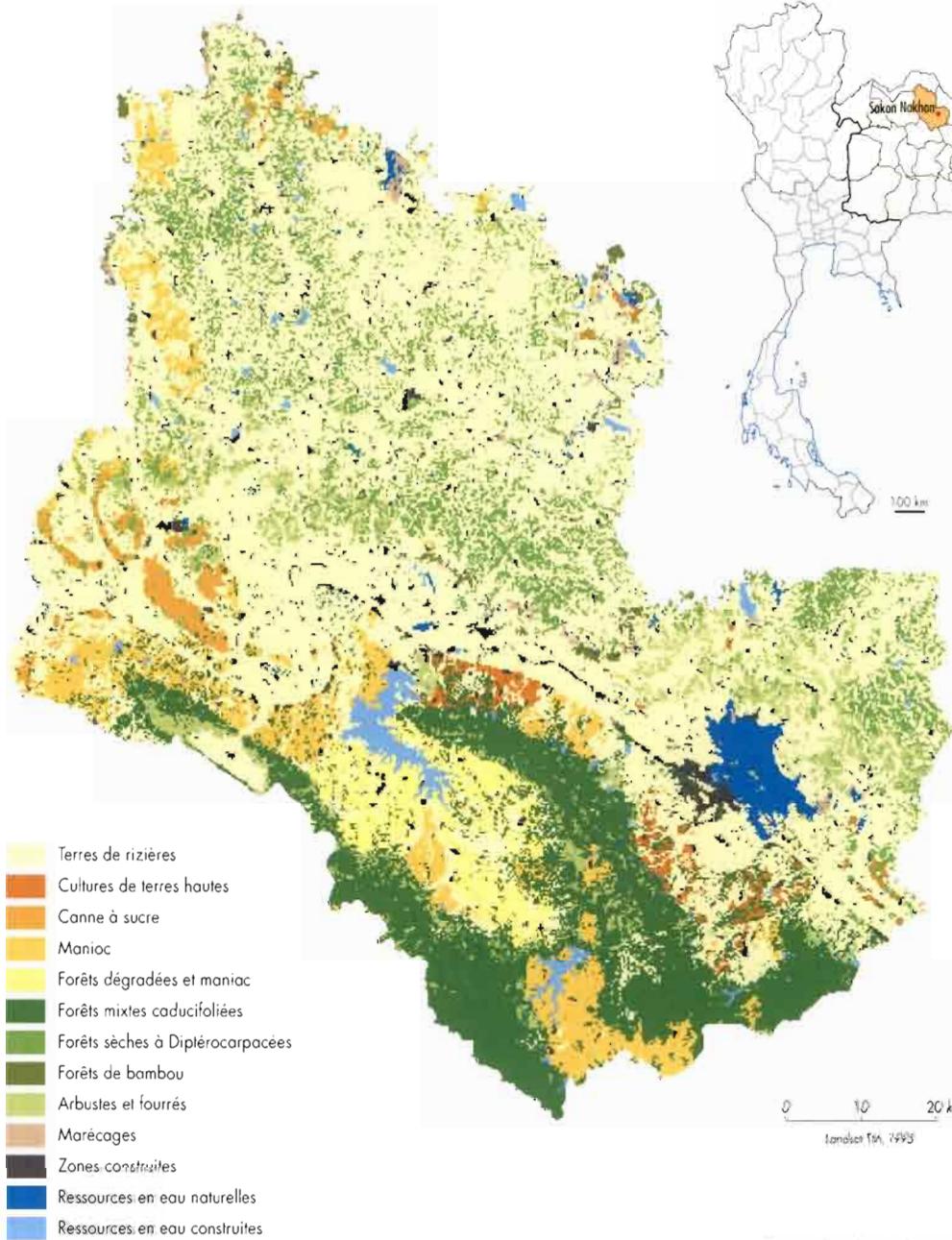
sur son pourtour (manioc) et au centre dans de petites dépressions (riz sec). La deuxième unité regroupe des cultures commerciales ou traditionnelles (manioc, canne à sucre, autres telles que maïs, autrefois kénaf) en champs parsemés d'arbres sur la haute ou la moyenne terrasse bien drainée : la topographie ondulée, qui permet la culture du riz dans les fonds de vallons ou sur certaines pentes, crée une mosaïque très fine de cultures différentes et d'arbres ; des pâturages permettent l'élevage bovin. La zone de transition entre ces espaces clairement agricoles et la première unité se traduit, sur les pentes de Phu Pan Range, par une forêt dégradée où, pour installer des cultures commerciales, des coupes coexistent avec des lambeaux de forêt dans des clairières jonchées de souches et de troncs calcinés.

La troisième unité, entre la moyenne et la basse terrasse, comprend des rizières pluviales sous couvert arboré, dont la densité est forte au nord de l'axe routier, et plus haut, des champs de cultures commerciales. En saison des pluies, le riz est la principale culture ; en saison sèche des réservoirs autorisent une diversification en légumes et légumineuses, sur des petites superficies. Enfin, dans la quatrième unité, la basse plaine inondable et la basse terrasse accueillent les rizières sans couvert arboré sinon quelques palmiers à sucre : le riz gluant est cultivé en saison des pluies ; en saison sèche, l'irrigation permet un cycle de riz blanc ou une production de légumes et légumineuses. Les rendements en riz y sont les meilleurs mais ils peuvent être affectés par la salinité. C'est aussi la zone de peuplement la plus ancienne et la plus densément occupée (plus de 100 habitants/km<sup>2</sup>).

L'hétérogénéité des terres a d'abord permis aux agriculteurs d'accroître les superficies cultivées : rizières et, à partir des années 1950, versants et hautes terres. Depuis la fin des années 1990, la stratégie est d'intensifier l'utilisation de la terre par la rotation saisonnière des cultures ou de diversifier les activités agricoles (élevage).

## Utilisation du sol dans le Nord-Est : la province de Sakon Nakhon (1995)

Localisation de la province de Sakon Nakhon



Source : Khon Keen University,  
Division of Environmental Information, 1998

© IRD/MGM-Libergéo, 2005

## 62. Des forêts sous hypothèque : l'expansion de l'aquaculture et de l'hévéaculture

La diversification des productions du secteur primaire en Thaïlande s'est traduite par des changements notables dans l'utilisation du sol. Le bassin-versant de Pak Phanang illustre les formes de l'évolution des espaces ruraux du Sud, avec le développement de l'aquaculture (crevetticulture surtout) et de l'hévéaculture. L'expansion spatiale de ces deux productions, grosses utilisatrices de main-d'œuvre et sources de devises (planches 36 et 38), se traduit entre 1988 et 1995 par l'avancée du front agricole au détriment des forêts et par des substitutions de cultures.

S'étalant d'une échancre marquée de la côte orientale de la péninsule à des massifs montagneux (jusqu'à 1000 m), dans la partie méridionale de la province de Nakhon Si Thammarat, cette petite région s'organise en trois paysages agro-écologiques. L'ouest, formé de montagnes, de collines basses et moyennes, est le domaine de forêts denses et sempervirentes, de l'hévéa et, dans les parties plus planes du versant, de rizières. À l'est, le littoral et la basse plaine, traversés de cours d'eau, sont occupés par la mangrove, les rizières et l'aquaculture. Ces deux unités sont sillonnées de rubans d'habitat et de cultures mixtes. Au centre, en zone-tampon, une plaine marécageuse arbustive. L'évolution, entre 1988 et 1995, traduit des différences entre ces trois unités : homogénéisation à l'ouest, diversification à l'est, stabilité au centre malgré un grignotage de ses marges par les rizières et les cultures mixtes.

En 1995, dans la partie occidentale, les plantations d'hévéas ont très fortement réduit les forêts. Situées en 1988 sur les terres les plus basses du versant, elles ont pris le dessus sur les espaces mixtes (forêt et hévéa) qui couvraient auparavant une belle superficie et ne subsistent plus qu'en petites formations au contact des rizières. Sur ces dernières, la monoculture de l'hévéa a peu mordu au cours de cette période, mais elle a entamé un peu partout les zones caractérisées par l'association de l'habitat et de l'arboriculture (vergers, cocoteraies). Si l'expansion spatiale des plantations d'hévéas est indéniable entre les deux dates, la vitesse de sa progression,

dans le bassin-versant de Pak Phanang comme ailleurs dans la péninsule, s'était ralentie à partir du milieu des années 1980.

En plein «boom» à partir de 1988, l'aquaculture place la Thaïlande dans le marché mondial de la crevette. L'installation de bassins a été la cause principale de la destruction de la mangrove et de la transformation de l'espace agricole. Cantonnée en 1988 à l'extrémité du promontoire occidental de la baie, l'aquaculture a gagné, en 1995, une partie de la mangrove au fond de l'échancre, mais aussi des espaces côtiers et terrestres le long du golfe de Thaïlande et de certains cours d'eau : là, son expansion, au détriment des rizières ou des vergers, est le fait d'agriculteurs attirés par des profits élevés et rapides. Des surfaces notables de mangrove subsistent entre les fermes aquacoles et la baie. Les formations au sud, et notamment autour du bourg de Pak Phanang, sont dominées par d'autres espèces végétales. L'installation de bassins aquacoles au cœur de la mangrove préfigure des destructions dans le promontoire oriental.

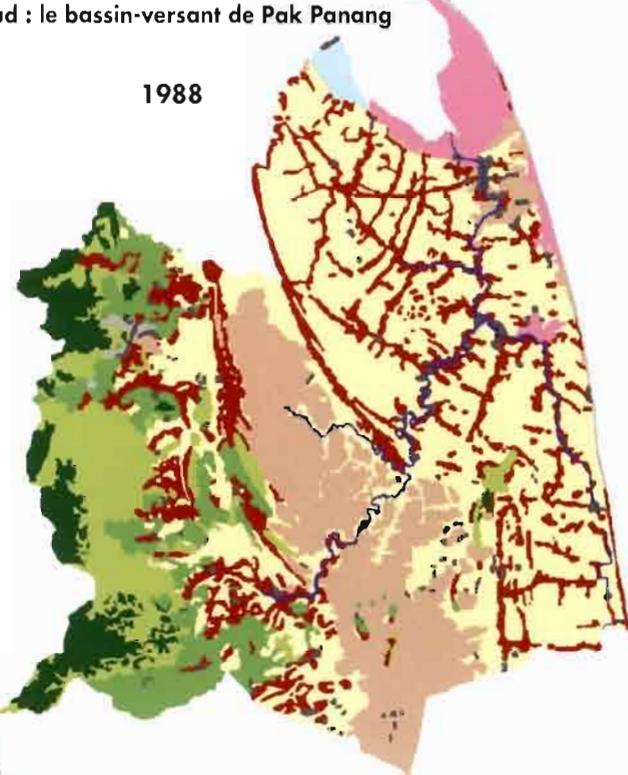
L'expansion spatiale de l'hévéaculture et de l'aquaculture s'accompagne d'une intensification notable réalisée par de petits ou moyens producteurs avec l'appui de l'État et de grosses sociétés privées. D'abord activité traditionnelle extensive élevant différentes espèces de poissons, crustacés et mollusques, l'aquaculture est passée dans les années 1980 à des systèmes intensifs mal contrôlés ; il s'ensuit un appauvrissement des espèces élevées, l'abatage et la dégénérescence de la mangrove, des pollutions aux conséquences nuisibles pour l'aquaculture littorale et les autres utilisateurs (agriculteurs pratiquant la riziculture, le maraîchage ou l'arboriculture, pêcheurs non-aquaculteurs). Les conflits entre usagers et les problèmes liés à la consommation d'eau potable dénotent une incapacité à gérer la coexistence d'un nouveau système de production avec les autres systèmes déjà en place. Le haut niveau de risque (pollution, épizooties) peut contraindre les aquaculteurs à abandonner leur activité malgré des perspectives de revenus élevés.

## Utilisation du sol dans le Sud : le bassin-versant de Pak Panang

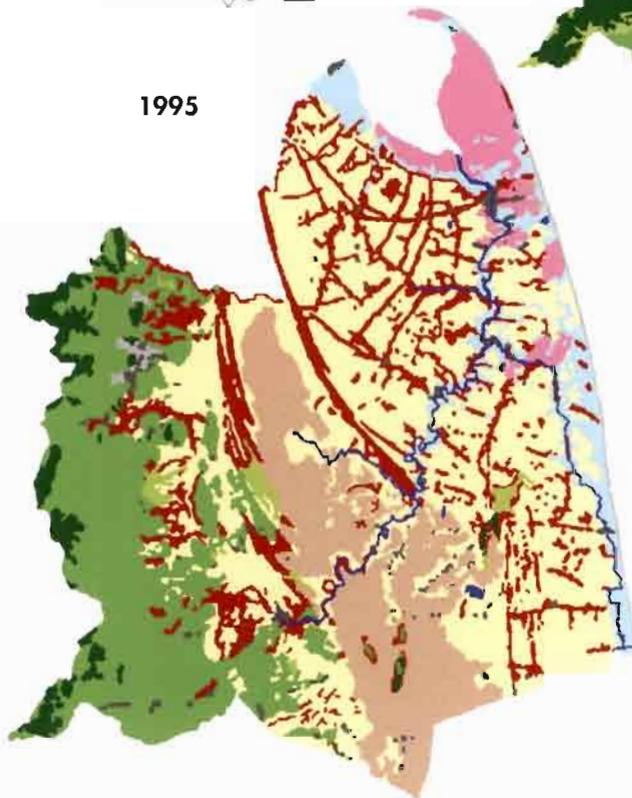
Localisation du bassin-versant de Pak Panang



1988



1995



- Terres de rizières
- Fermes crevetteicoles et aquacoles
- Habitat et cultures mixtes avec vergers dominants
- Plantations d'hévéas
- Habitat et cultures mixtes avec forêts et hévéas
- Forêts
- Mangroves et végétations associées (palmier *Nypa*, . . .)
- Milieux marécageux orbustifs
- Zones construites
- Littoral maritime sableux et sols nus (terres minières)
- Étangs, lacs, rivières, conoux

0 7 14 km

LandisrTM, 1988, 1995

Source : Chao Yongchaleemchai, Danupon Tonnyayap, Anon Khampeera, Suchada Yongsatisak, 1998

© IRD/MGM-Libergéo, 2005

## 63. Peuplement régional et répartition des densités

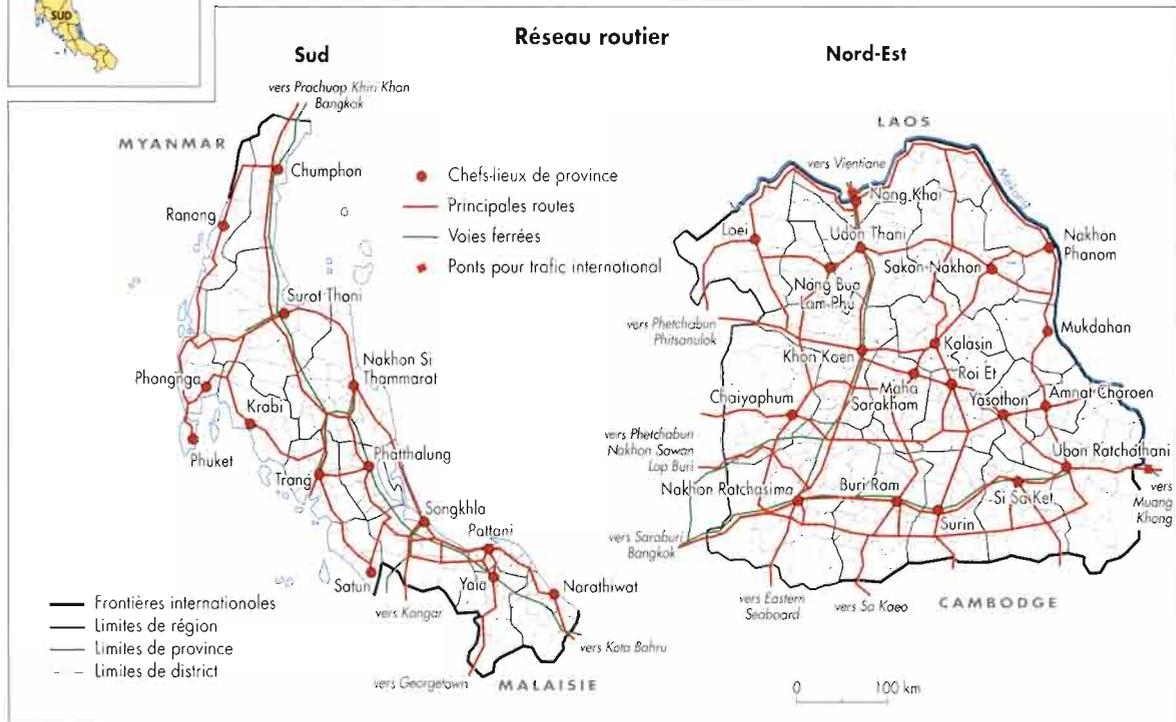
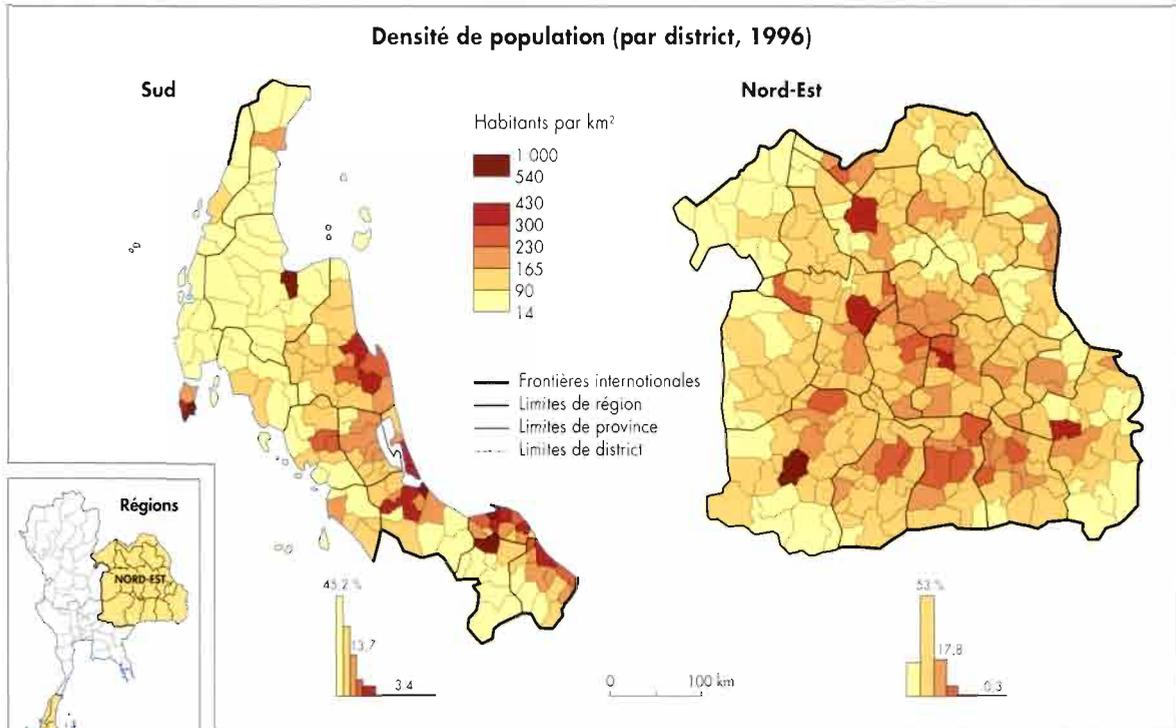
Les résultats préliminaires du recensement de 2000 donnent respectivement pour le Nord-Est et le Sud 20 759 899 et 8 057 518 habitants, soit 34 % et 13 % de la population totale du pays. Ces proportions sont stables depuis 50 ans et sont, entre 1947 et 2000, l'expression de taux de croissance démographique annuels moyens (de 2,3 % et 2,5 %) très proches du taux moyen du pays (2,4 %). Des comportements démographiques (planche 14) et migratoires (planche 17) expliquent l'écart entre les taux des deux régions : dans le Nord-Est, croissance supérieure au taux moyen national de 1960 à 1980, inférieure dans les années 1990 ; dans le Sud, croissance supérieure.

Avec 122 habitants au km<sup>2</sup>, la densité de population du Nord-Est est supérieure à la moyenne nationale (110 hab./km<sup>2</sup>), celle du Sud très proche avec 108 hab./km<sup>2</sup>. Dans les deux régions, des densités très inégales entre districts traduisent les relations entre la répartition de la population et les conditions de l'environnement physique, l'ancienneté de l'occupation et la finesse du maillage administratif. L'inégalité de peuplement est beaucoup plus forte dans le Sud où cinq districts de chefs-lieux provinciaux (*amphoe muang*) appartiennent à la classe de 540 à 1 000 hab./km<sup>2</sup>, Pattani en tête, et tous situés sur la façade orientale, sauf Phuket (immigration liée à l'activité touristique). Le district de Nakhon Ratchasima est l'exception du Nord-Est, mais avec une population quadruple de celle de Pattani. Dans chaque région, 65 districts ont une densité inférieure à 90 hab./km<sup>2</sup>, mais ils représentent 45 % des districts du Sud et 22 % seulement de ceux du Nord-Est, où plus de la moitié des districts appartiennent à la classe de 90 à 165 hab./km<sup>2</sup>.

Le Sud accuse une double dissymétrie de peuplement : entre parties méridionale et septentrionale, entre façades orientale et occidentale. Au nord d'une diagonale île de Ko Samui-baie de Krabi, les densités n'excèdent 90 hab./km<sup>2</sup> que dans les *amphoe muang* de Ranong et Chumphon mais culminent à Surat Thani (600 hab./km<sup>2</sup>). Les reliefs (Phuket Range) limitent ici l'impact démographique de la colonisation agricole et

de ses plantations arboricoles (planche 64). Au sud de la diagonale domine le contraste est-ouest. De la frontière malaise à Pattani, de Songkhla à Hat Yai et autour de Nakhon Si Thammarat, le continuum de fortes densités des districts orientaux, surtout côtiers, témoigne du peuplement ancien (riziculture) et de noyaux historiques actifs (commerce portuaire, rayonnement politique dans la péninsule pour Pattani ou Nakhon Si Thammarat). À l'ouest, malgré le peuplement lié aux plantations d'hévéas, les densités sont inférieures à 165 hab./km<sup>2</sup> sauf autour de Trang.

Dans le Nord-Est, les densités les plus faibles du pourtour du plateau de Khorat s'opposent à la zone centrale plus peuplée où les niveaux de densités sont hiérarchisés. Des densités de district (hors *amphoe muang*) sont cependant supérieures à 90 hab./km<sup>2</sup> le long du Mékong (déportation de populations du Laos au XIX<sup>e</sup> siècle) et sur certaines marges méridionales du plateau. Inversement, dans certains districts intérieurs (Phu Phan Range, ouest de Udon Thani), les densités sont faibles. À partir des années 1950, la population s'est inégalement déployée à partir du cœur du plateau et des vallées rizicoles de la Mun et de la Chi. La variation des densités dans les vallées relève d'un maillage administratif qui peut couvrir des zones de peuplement très inégal. Les voies de communication sont à l'origine des densités de 230 à 300 hab./km<sup>2</sup> dans le corridor du Sud du plateau et celui, méridien, où plusieurs *amphoe muang*, Nakhon Ratchasima, Khon Kaen et Udon Thani (plus de 300 hab./km<sup>2</sup>) sont en forte croissance.



Sources : Michelin, 2000 - Ministry of Interior, 1997, 1998 - NSO, 1980, 1995 - Roads Association of Thailand, 1997

© IRD/MGM-Libergéo, 2005

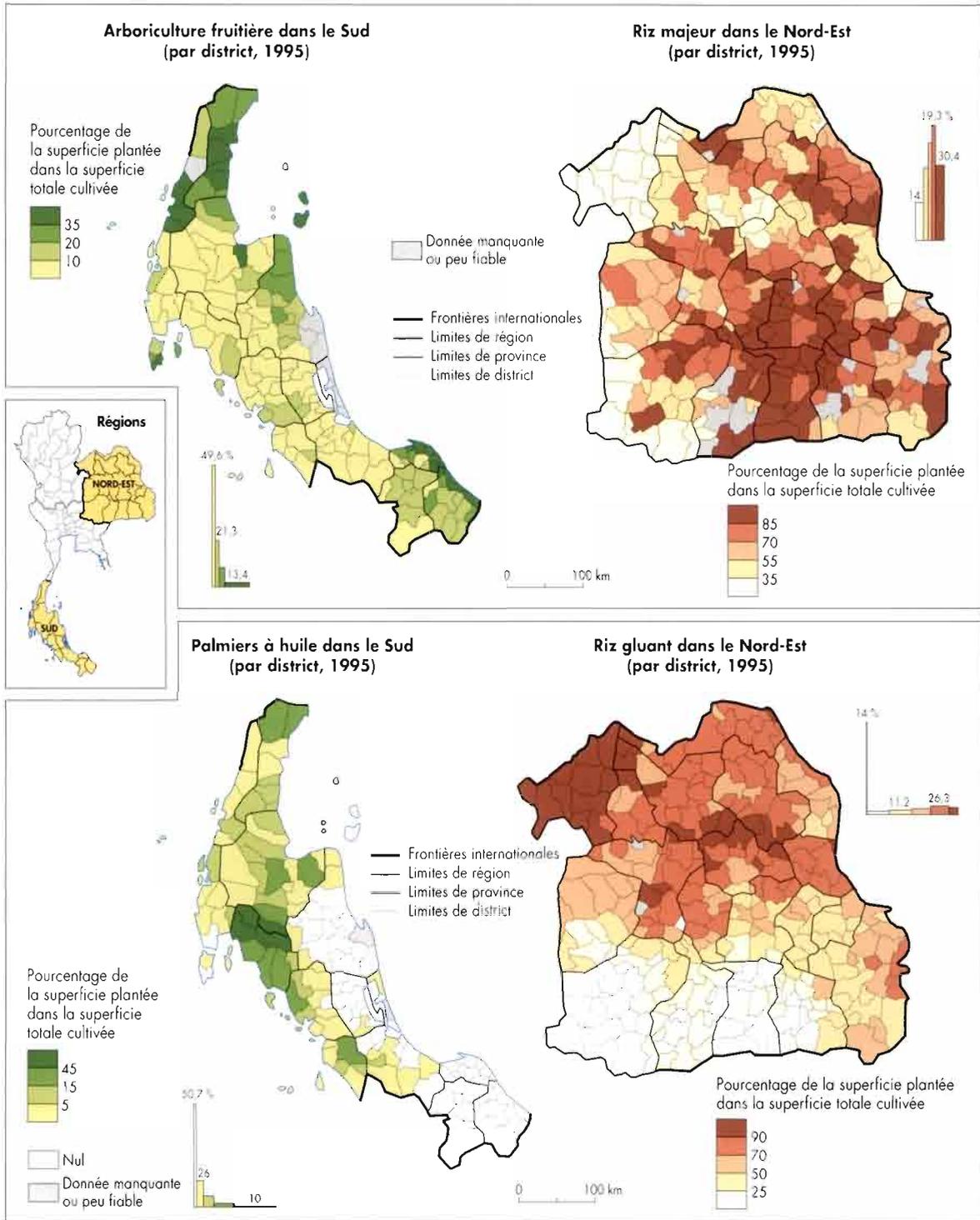
## 64. Les spécialisations contrastées de deux modèles d'agriculture régionale

Le contraste très net dans la répartition des arbres fruitiers et des palmiers à huile illustre l'ancienneté de l'occupation du sol. Épousant les grandes lignes de la densité de population (planche 63), les fruitiers, rambutan, longan, mangoustan, cocotier, anacardier, durian se concentrent sur la façade orientale, dans les districts côtiers bas et plats de Chumphon à Surat Thani, au nord de Nakhon Si Thammarat et de Pattani à la frontière malaise. Sur l'autre façade, certains districts de Ranong et Phuket se distinguent. La prise en compte d'autres fruitiers confirmerait le déséquilibre est-ouest, en accentuant la place de l'arboriculture dans certains districts : Songkhla (orangers), Nakhon Si Thammarat (citronniers). Rambutan et mangoustan, frais ou conditionnés, sont exportés. La coopération entre ministère de l'Agriculture et industriels a largement contribué au développement de la filière avec concentration des arbres en de véritables vergers.

La culture du palmier à huile s'est développée sur la façade occidentale jusqu'à Satun, dans les provinces de Chumphon et de Surat Thani, avec des densités non négligeables autour des reliefs. Les densités les plus élevées s'observent dans les mêmes milieux physiques, au nord et à l'ouest de Krabi et dans les districts septentrionaux de Satun ; elles sont plus faibles dans les districts côtiers et surtout sur les pentes de Nakhon Si Thammarat Range. Culture du Sud, le palmier à huile s'est déployé dès le milieu des années 1970 avec la colonisation agricole par défrichage de la forêt surtout, ou en substitution de l'hévéa, de moindre rapport. À côté des petites exploitations paysannes, des sociétés locales ou associées à des capitaux étrangers ont établi de grandes palmeraies et des huileries. Soutenue par l'État (encouragement à l'investissement, soutien du prix, protection tarifaire), la filière ne répond pas aux besoins intérieurs et apparaît très vulnérable à la libéralisation des échanges (faible productivité et concurrence de la Malaisie, dans le cadre de l'AFTA).

Dans tous les districts du Nord-Est, en saison des pluies, le riz est planté avec des superficies très variables. Véritable cœur rizicole, les plaines alluviales irriguées, ou en partie irrigables, de la Mun, de la Chi et de leurs affluents ont les densités les plus fortes, de Ubon Ratchathani à Maha Sarakham et à Nakhon Ratchasima. Des densités aussi élevées, liées au potentiel d'irrigation (planche 32), se retrouvent avec une étendue moindre autour de Nong Khai, au nord, et de Sakon Nakhon, au nord-est. Les densités les plus faibles concernent les reliefs de plus de 200 m avec le vaste ensemble de Loei ; les densités intermédiaires se trouvent sur les pentes des reliefs et le pourtour occidental du plateau. Des rizières pluviales à productivité aléatoire sont installées dans les moindres niches, les agriculteurs palliant les déficits pluviométriques par irrigation individuelle (pompage). Les méthodes de culture sont adaptées à l'environnement naturel et à l'insuffisance de la main-d'œuvre villageoise : le semis direct, associé parfois au repiquage, s'est développé depuis le début des années 1990. Selon l'approvisionnement local en eau, des cultures maraîchères sont établies en saison sèche sur petites parcelles.

Au niveau régional, environ la moitié des superficies est plantée en riz gluant (variétés « Japonica ») ; le contraste entre le sud, planté en riz « blanc » (variétés « Indica »), et le reste du plateau traduit des habitudes alimentaires héritées d'un peuplement différent, le riz gluant étant traditionnellement consommé par les Lao (planche 10). La culture du riz blanc, dont la vente répond au besoin monétaire des agriculteurs, a progressé à partir de la fin des années 1970, au détriment des superficies en riz gluant, notamment dans les zones irriguées. Même si le riz gluant, associé au poulet grillé et à la salade de papaye, s'est popularisé dans le reste de la Thaïlande et si quelques mouvements d'exportation existent, son marché reste limité par rapport à celui du riz blanc, qui est aussi plus consommé qu'auparavant par les citadins du Nord-Est.



Sources : Ministry of Agriculture, 1995 - NSO, 1980, 1995

© IRD/MGM-Libergéo, 2005

## 65. Les déséquilibres intra-provinciaux de l'industrie

La répartition de l'emploi industriel par province reflète le déséquilibre spatial de l'industrialisation dans les régions périphériques. Des provinces centrales émergent, favorisées par la disponibilité en infrastructures et des investissements dans certains pôles régionaux majeurs. Le déséquilibre est moins fort dans le Sud où la moitié de l'emploi industriel régional est répartie en trois provinces, Songkhla, Surat Thani, Nakhon Si Thammarat, pour deux dans le Nord-Est, Nakhon Ratchasima et Khon Kaen.

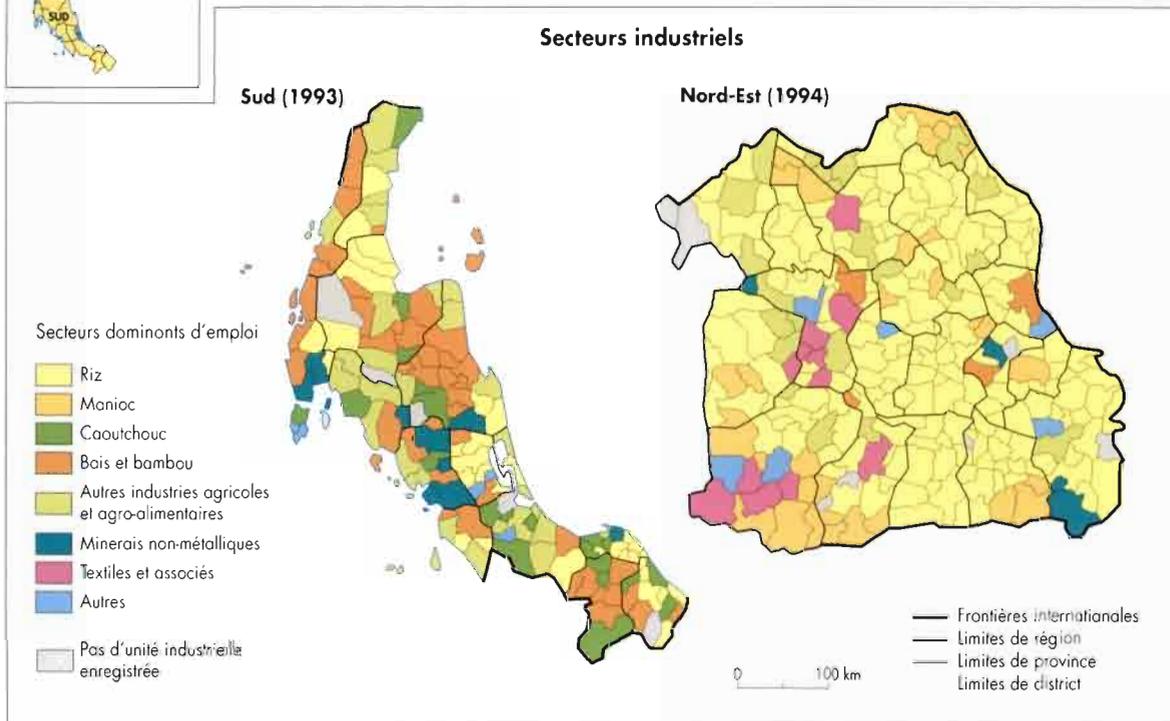
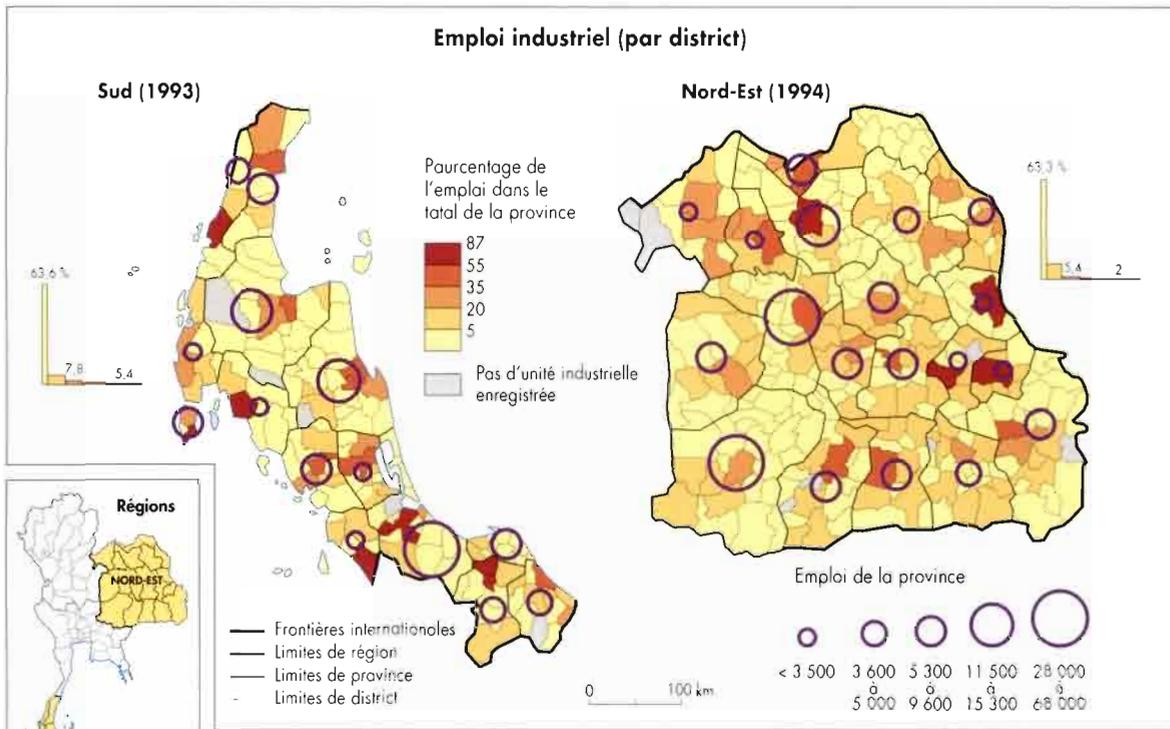
Au sein des provinces se juxtaposent des districts «vides» et des districts de concentration industrielle. La proportion de districts ayant moins de 5% de l'emploi provincial est la même dans les deux régions. Les districts des chefs-lieux provinciaux (*amphoe muang*) atteignent le plus fort ratio : un tiers avec plus de 55% de l'emploi industriel provincial, 40% dans la classe de 35 à 54%, un peu moins de 30% dans celle de 20 à 34%. La concentration de l'emploi dans ces districts mieux équipés, administrativement et économiquement centraux, est plus forte dans le Sud où 40% d'entre eux se situent dans la classe la plus haute, alors que dans le Nord-Est, la même proportion concerne la classe de 20 à 35%. Les plus fortes concentrations se trouvent dans les chefs-lieux de provinces où l'emploi industriel est faible, ce qui limite la portée réelle de l'emploi dans ces districts : plus de 80% à Mukdahan, dans le Nord-Est, et à Satun, dans le Sud.

Inversement, les taux de Nakhon Ratchasima et Khon Kaen, de Surat Thani et Nakhon Si Thammarat (30 à 50% du total provincial) traduisent l'importance de l'emploi dans les districts centraux et la diffusion de l'industrialisation dans un autre district (Surat Thani, Nakhon Si Thammarat) ou dans plusieurs (Nakhon Ratchasima), souvent contigus. Il y a deux exceptions à la règle de la primauté du district chef-lieu. Hat Yai compte près de 60% de l'emploi contre 20% au district central de Songkhla, dont l'exiguïté du territoire conduit les entreprises à s'installer dans le district voisin. Et, pour des masses d'emploi nettement moindres, la part de

Phangnga est la moitié de celle de deux autres districts côtiers dont la spécialisation industrielle est plus intensive en main-d'œuvre.

Au titre des avantages comparatifs de ces deux régions, figure la transformation des matières premières : agricoles et bois, ressources minérales non-métallifères et, pour le Sud, marines. La carte des secteurs d'emploi dominants restitue partiellement la spécialisation des districts. Les rizeries dominent dans le Nord-Est, beaucoup moins dans le Sud, en façade orientale surtout. Dans le Nord-Est, l'importance des unités de transformation du manioc se traduit en image inversée de celle des rizières, Loei excepté (planche 64). Dans le Sud, les unités de traitement du caoutchouc sont primordiales dans l'emploi. Le secteur «autres industries agricoles et agro-alimentaires» est varié : dans le Sud, huileries à Krabi, Trang, Chumphon avec aussi des conserveries de fruits, des unités de conditionnement des produits de la mer et des fermes aquacoles à Songkhla/Hat Yai ; dans le Nord-Est, unités de conditionnement de fruits et de légumes à Chaiyaphum, Khon Kaen, usines sucrières à Nakhon Ratchasima, Udon Thani, conserveries et traitement de produits d'origine agricole (coton, tabac, cuir) à Nong Khai, Ubon Ratchathani. Le secteur du bois marque plusieurs districts du Sud, mais rarement dans le Nord-Est (fabrique de papier à Khon Kaen). Les minéraux non-métallifères sont exploités dans les districts du Sud (étain à Phangnga). Le Nord-Est a développé le secteur des textiles appuyé sur une production traditionnelle (soie, jute à un degré moindre) ou plus récente (filature de synthétique, filets de pêche) à Nakhon Ratchasima, Khon Kaen.

Alors que l'industrie du Sud dépend largement des ressources primaires, l'assise du Nord-Est est plus diversifiée, ce que traduit clairement la dominante «autres» de certains districts et que dissimule le poids du secteur dominant ailleurs. Le Bureau de l'investissement a soutenu de nouveaux secteurs exigeants en main-d'œuvre (électronique, machinerie, plastique) et, dans le Sud, une diversification dans des secteurs établis (dérivés du latex).



Sources : Ministry of Industry, 1993, 1994 - NSO, 1980, 1995

© IRD/MGM-Libergéo, 2005

# Chapitre 9

## Déséquilibres sociaux et organisation spatiale

---

À l'aube du XXI<sup>e</sup> siècle, dans la classification des pays du monde selon le revenu brut national *per capita* en parité de pouvoir d'achat, la Thaïlande (avec plus de 6000 \$ US) se situe dans le groupe des pays à revenu intermédiaire (planche 4). Loin derrière Singapour (près de 23000 \$) et Brunei, après la Malaysia (près de 8000 \$), elle est loin devant les autres pays de l'ASEAN. Toujours selon la Banque mondiale, la Thaïlande est au même niveau que la Malaysia avec 2% de la population en dessous du seuil de pauvreté internationale, ce qui témoigne des effets bénéfiques de la croissance économique et de certaines politiques conduites dans le pays. Le niveau d'inégalité des revenus y est, par contre, supérieur à celui de nombre de pays du Sud-Est asiatique et il paraît élevé dans le classement mondial. Selon les estimations nationales, à peine 4% du revenu national reviennent aux 20% des ménages les plus pauvres contre 60% pour les 20% les plus riches.

L'amélioration des revenus a été soutenue à partir du milieu des années 1980 : avec une croissance annuelle de l'ordre de 15%, le revenu *per capita* pour l'ensemble du royaume a presque triplé entre 1987 et 1996. La hausse s'est diffusée avec de fortes inégalités que la cartographie provinciale des revenus permet d'appréhender dans une dimension spatiale, toutefois partielle dans la mesure où les espaces intraprovinciaux (municipalités, districts sanitaires, villages) ne peuvent être différenciés (**planche 66, Indicateurs de revenus**

**et de consommation**). Ont été représentés les revenus des ménages (monétaires et en nature) déterminés par le Bureau national de la statistique (NSO) à partir d'enquêtes socio-économiques auprès d'un échantillon de la population. Cet indicateur apparaît plus approprié, pour traduire le niveau des ressources des ménages ou des individus, que le produit provincial brut *per capita* qui est un indicateur résumant les résultats économiques en donnant la valeur ajoutée de la production. Parmi les indicateurs de niveaux de consommation, la consommation électrique résidentielle est intéressante dans la mesure où la couverture urbaine et rurale du pays par l'électrification est bonne.

Malgré les effets différentiels dans l'espace et dans la société de l'augmentation des revenus, l'incidence de la pauvreté a diminué, quel que soit le seuil de pauvreté de référence. Les premiers seuils de pauvreté ont été définis en 1974, quand le gouvernement thaïlandais a voulu utiliser un niveau de revenu minimal pour déterminer le salaire minimum légal et évaluer l'importance de la pauvreté dans le pays. Les seuils définis par la Banque mondiale furent largement utilisés à partir de 1976, puis révisés en 1994 par le NSO pour tenir compte des changements dans l'indice des prix à la consommation, la structure de la population, les besoins nutritionnels et les modes de consommation. Les nouveaux seuils retenus révèlent une incidence de la pauvreté supérieure, sans contredire la tendance à la baisse : pour l'ensemble du royaume, la

Photo Doryane Kermel-Torrès



**Vidange d'un étang (bo) à la veille des premières pluies (province de Ubon Ratchathani)**

Profitant des derniers jours de répit avant les labours et les semailles, une famille s'est réunie pour déguster en plein air du poisson pêché dans leur étang artificiel. Développement des voies de communication et des médias, émigration, échanges commerciaux et relèvement de l'instruction ont modifié la connaissance qu'ont les ruraux du monde extérieur, citadin en particulier.

Photo Alain Vergès



**Séance de photo à l'occasion de la remise de diplômes (Bangkok)**

Dans un système très élitiste, l'obtention d'un diplôme supérieur est considérée comme un signe d'ascension sociale. L'éducation jouit d'un grand prestige au sein d'une société qui valorise surtout les hommes d'affaires enrichis. Les familles les plus aisées envoient leurs enfants à l'étranger: ainsi nombre d'entrepreneurs sino-thaïs sont diplômés en « management » aux États-Unis.

Atlas de Thaïlande

proportion de la population sous le seuil de pauvreté est passée de 29,9% en 1988 (pour 23,7% d'après l'ancien seuil) à 14,3% en 1994 (pour 9,6%). Les estimations des revenus et de la pauvreté butent encore sur certains obstacles : définition inadéquate de l'« urbain », surenregistrement de la population dans les zones rurales, sous-déclaration des mandats reçus des émigrés, difficile appréhension de la situation des migrants dans la Région métropolitaine de Bangkok. L'objectif de réduire les inégalités est régulièrement réitéré dans la planification, mais peu de politiques de redistribution ont été mises en œuvre. Alors que la pauvreté est perçue par les autorités publiques comme essentiellement rurale, la réduction des inégalités régionales est préconisée en termes de développement industriel urbain et de stimulation de la croissance provinciale, outre la mise en place d'infrastructures de base (chapitre 3).

L'ampleur du coût social de la crise de 1997 est difficile à évaluer. Une étude réalisée par l'Institut thaïlandais de recherche sur le développement (TDRI) entre la mi-1997 et 1999 identifiait, au titre des raisons principales, l'insuffisance et la qualité des observations de nature sociale avant son occurrence (permettant la comparaison avant et après la crise), et le délai entre le bouleversement économique et ses effets qui se feraient sentir à plus long terme. Les indicateurs agrégés de pauvreté ou de niveau de revenu ne révèlent pas de changement notable entre 1996 et 1998 (respectivement 14% et 14,3% de la population sous le seuil de pauvreté) mais les répercussions du sous-emploi et du chômage sont fortement différenciées entre les groupes socioprofessionnels et les espaces. L'incidence de la pauvreté touchant la population rurale donne un taux de 18% ; elle a augmenté dans toutes les régions (Bangkok compris) à l'exception du Nord : le Nord-Est vient toujours en tête (24% de sa population en dessous du seuil) suivi du Sud (18%). La modernisation économique ne s'était pas accompagnée de la mise en place généralisée de mécanismes de solidarité

sociale. Au lendemain de la crise, quelques mesures d'urgence (santé, éducation, création d'emplois) ont été prises, avec l'aide notamment de la Banque mondiale et de la Banque asiatique de développement, pour amortir ses effets sociaux et ceux des coupes budgétaires de 1998 et 1999 pour la santé publique, les services sociaux, l'éducation. Face au recul social de certains groupes, des programmes populistes ont été plus récemment lancés : moratoire pour les dettes de certains agriculteurs, couverture médicale universelle, fonds villageois.

Parmi les effets immédiats de la crise notés par l'étude du TDRI, figurent les sorties de jeunes du système scolaire, phénomène visible de détresse sociale mais qui ne peut dissimuler les lacunes endémiques de l'éducation publique. Si l'alphabétisation de la population est un succès (le meilleur taux du Sud-Est asiatique), le système éducatif se caractérise par une chute de la scolarisation après le primaire (correspondant aux 6 années de scolarité obligatoire jusqu'en 1999) et un arrêt des études au premier niveau du secondaire, faisant de la Thaïlande le pays à la traîne du Sud-Est asiatique pour le taux de scolarisation dans le secondaire. Sur cette caractéristique générale, se greffent de fortes différenciations spatiales (**planche 67, L'éducation dans le primaire et le secondaire**). Confrontée elle aussi à des déséquilibres spatiaux, qu'explique en partie la localisation des établissements d'enseignement et des employeurs, l'éducation supérieure (universitaire et formation professionnelle) n'a pas su s'adapter aux mutations rapides de la société et de l'économie, notamment en ne répondant pas à la demande en formations spécialisées (**planche 68, L'éducation dans le supérieur**). Cette question est un des enjeux majeurs de la réforme de l'éducation engagée dans le cadre du 8<sup>e</sup> Plan (1997-2001). La loi sur l'éducation votée en 1999 et celle sur la formation professionnelle devraient donner de nouvelles bases à l'enseignement professionnel et à la formation continue en insistant sur la liaison avec les

entreprises. Dans le même temps, la scolarité obligatoire a été étendue à 9 années et l'âge minimum légal pour le travail est passé de 13 à 15 ans. La comparaison de deux groupes d'âge permet de mieux cerner l'évolution de la scolarisation dans le secondaire et l'enseignement supérieur. La définition du groupe le plus jeune a concilié les âges normalement appropriés aux niveaux d'étude et les tranches d'âge renseignées dans les résultats du recensement de 1990 ; le groupe des 35-44 ans correspond à des individus encore actifs.

La traduction spatiale des changements importants et rapides que la Thaïlande a connus ces trois dernières décennies s'est inscrite dans un territoire marqué par une longue histoire. La permanence de l'inégalité, que ce soit des activités économiques, des infrastructures, des services sociaux, ou encore des revenus individuels ou des valeurs ajoutées, a façonné un pays dans lequel Bangkok apparaissait déjà au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle comme le point de concentration des activités et des richesses. La pérennité et la démesure de sa prééminence, le contraste avec les régions périphériques ont suscité des images qui, si elles ne sont pas sans fondement, n'en apparaissent pas moins exagérées dans ce qu'elles dissimulent de dynamiques à l'œuvre et de recompositions en cours. De nouvelles régions ont

émergé ; la structuration du territoire en trois grandes régions périphériques est reconduite, mais l'hétérogénéité de leurs dynamiques et de leurs configurations internes atteste d'une diffusion du changement et de la croissance, certes spatialement irrégulière. La primauté d'une région centrale est confirmée avec toutefois une dilatation de ses contours et l'émergence de pôles et de corridors de développement dans les régions périphériques ; l'inégalité du réseau urbain reste flagrante malgré l'expansion de municipalités le long d'axes de communication. La diversification et l'intensification agricoles ont conduit à des spécialisations inter et intra-régionales qui font se côtoyer des poches de prospérité et des espaces à la traîne, mais où le destin des ruraux n'est plus inexorablement et exclusivement lié à l'agriculture. Inégal dans l'espace, comme dans la société, le développement l'est toujours en Thaïlande mais l'inégalité est devenue plus complexe. C'est à sa lecture que se livrent, à partir des analyses cartographiques de l'atlas, les deux dernières planches. La première (**planche 69, L'organisation spatiale**) s'appuie sur une interprétation cartographique alors que la seconde (**planche 70, Le modèle spatial**) offre une synthèse suggestive. Les expressions graphiques différentes se répondent et se complètent.

## 66. Indicateurs de revenus et de consommation

En Thaïlande, la croissance soutenue des revenus (près de 10 % par an pour les années 1990) est une réalité depuis la seconde moitié des années 1980. Largement stimulée par le boom économique de 1987 à 1996, elle a rebondi après la crise de 1997. Si la population urbaine a été la première à bénéficier de cette progression générale des revenus, celle des campagnes a été touchée par effet de percolation, en fin de cycle notamment. Le recul de la pauvreté rurale s'explique aussi par le relèvement des prix agricoles (remontée des cours mondiaux, suppression de la taxe intérieure sur la production de riz), la maîtrise des tensions inflationnistes, et par les effets des politiques d'investissement et d'industrialisation en périphérie créant des possibilités d'emploi non agricole.

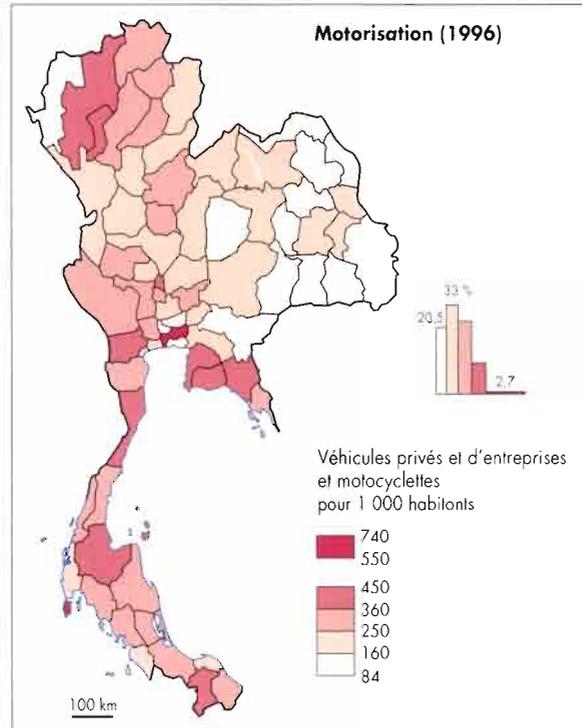
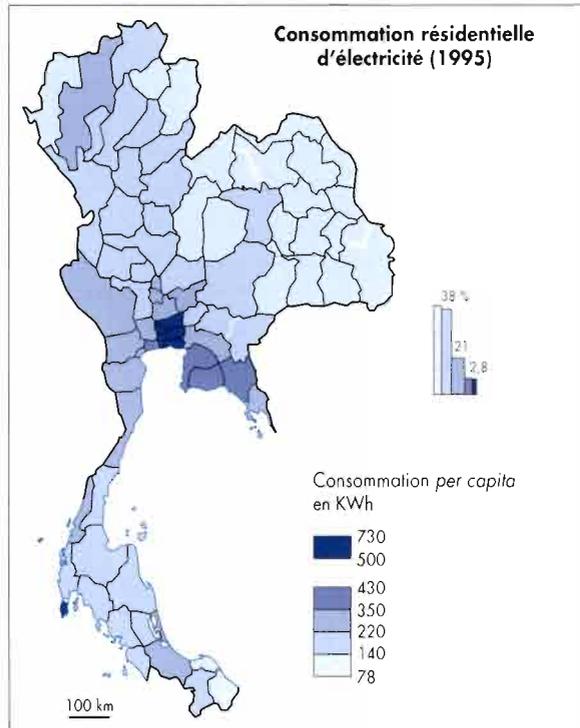
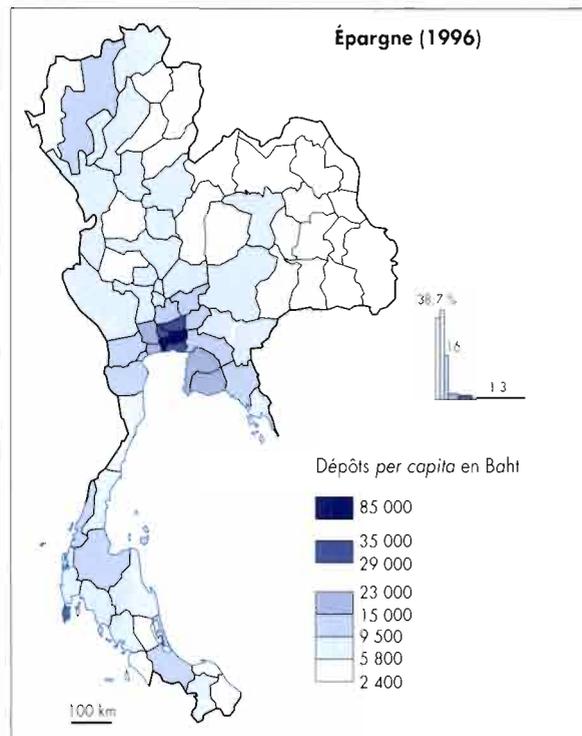
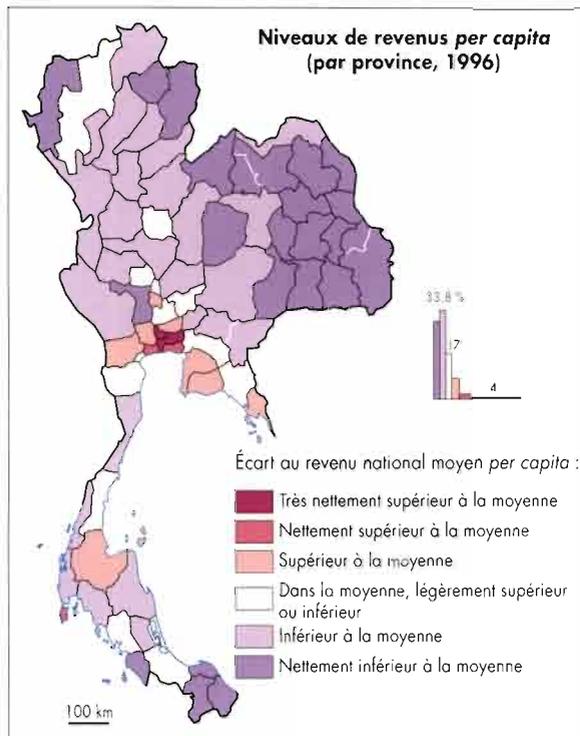
Les moyennes nationales masquent de grandes disparités entre les régions et entre les villes et les campagnes. En 1996, si le revenu mensuel moyen *per capita* est d'environ 2 900 Baht, il est de 6 900 pour l'Aire du Grand Bangkok (GBA) (planche 58), de 3 000 pour le Centre, autour de 2 500 pour le Nord et le Sud, de 1 850 pour le Nord-Est. Il varie, dans les villes, de 4 700 dans le Sud à 5 400 dans le Nord et, dans les villages, de 2 600 dans le Centre à 1 600 dans le Nord-Est. Dans les années 1990, les régions périphériques ont eu un taux de croissance annuelle des revenus supérieur au taux national : de 10 à 11 % contre 9 %.

Même si elles ne rendent pas compte des écarts intra-provinciaux, les cartes contribuent à préciser les disparités. Celle des niveaux de revenus *per capita* souligne bien les écarts au revenu moyen national. Pour les revenus supérieurs à la moyenne, on trouve une grande partie de la Région métropolitaine de Bangkok (les deux niveaux supérieurs), puis la couronne périmétropolitaine, dont l'Eastern Seaboard ; agrégées à cet ensemble, de rares provinces comme Phuket, Surat Thani et Trat (effet tourisme notamment). Pour les revenus les plus bas, on a la quasi-totalité des régions périphériques, notamment l'ensemble du Nord-Est que les populations rurales nombreuses tirent totalement dans les deux niveaux inférieurs, de même que les marges frontalières du Nord et du Sud. Dans ces deux

dernières régions, des dynamiques économiques plus diversifiées et le poids des capitales régionales (Chiang Mai, Songkhla) hissent certaines provinces à un niveau de revenus autour de la moyenne. La carte de l'épargne corrobore la précédente en l'accusant : 9 provinces relèvent des trois plus hauts niveaux et 27 du niveau le plus bas, contre 13 et 22 respectivement. Le Grand Bangkok, avec Phuket, se détache toujours, ainsi que sa couronne, dans les deux niveaux supérieurs ; les deux niveaux inférieurs (52 provinces) traduisent la faible capacité d'épargne des ménages à revenus moyens et bas.

Pour la consommation domestique d'électricité, le Grand Bangkok et Phuket, l'Eastern Seaboard ensuite, restent logiquement en tête dans les deux premiers niveaux. Le niveau intermédiaire regroupe 15 provinces où l'importance relative de la consommation peut s'expliquer par les ateliers, les commerces et les services familiaux (Chiang Mai, Songkhla, région centrale autour de Bangkok). La faible consommation des deux derniers niveaux caractérise le reste du pays ; elle est particulièrement basse dans le Nord-Est et certaines provinces des marges frontalières au Nord et au Sud.

La carte de la densité de motorisation apporte des nuances intéressantes au tableau général précédent. Si Phuket et Bangkok sont toujours en tête avec le niveau le plus élevé, les autres provinces du Grand Bangkok et de la première couronne périphérique s'inscrivent dans les deux niveaux les plus bas, inférieurs à ceux de l'Eastern Seaboard et du reste de la région centrale ; ce paradoxe apparent tient à la place prépondérante de la moto dans la formation de l'indice (la carte de la densité de voitures particulières est différente). La densité dans le reste du pays est particulièrement contrastée avec une large répartition des provinces dans tous les niveaux sauf le plus élevé (32 provinces dans les niveaux intermédiaires). L'usage répandu des motos et des camionnettes utilitaires qui est l'un des effets de la modernisation atteste ainsi de l'amélioration des niveaux de consommation dans les petites villes et dans certaines zones rurales aux activités diversifiées et dynamiques.



Sources : NSO, 1995, 1996a, 1996b, 1996c, 1997a, 2000

© IRD/MGM-Libergéo, 2005

## 67. L'éducation dans le primaire et le secondaire

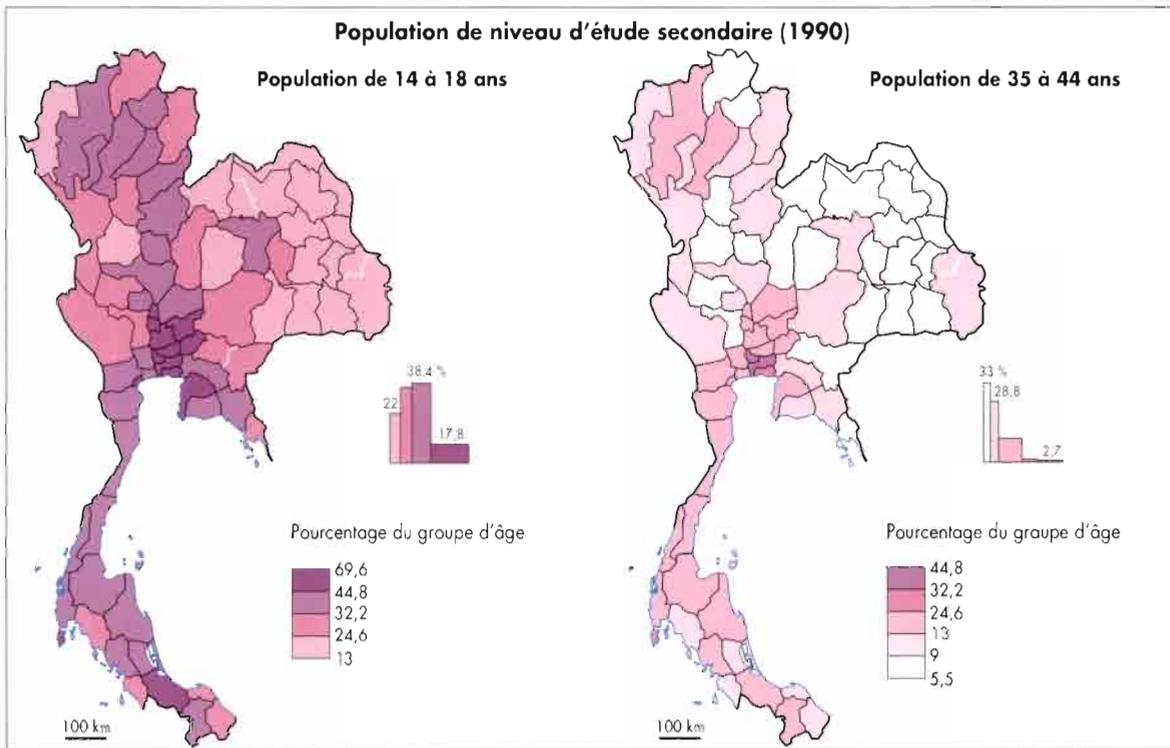
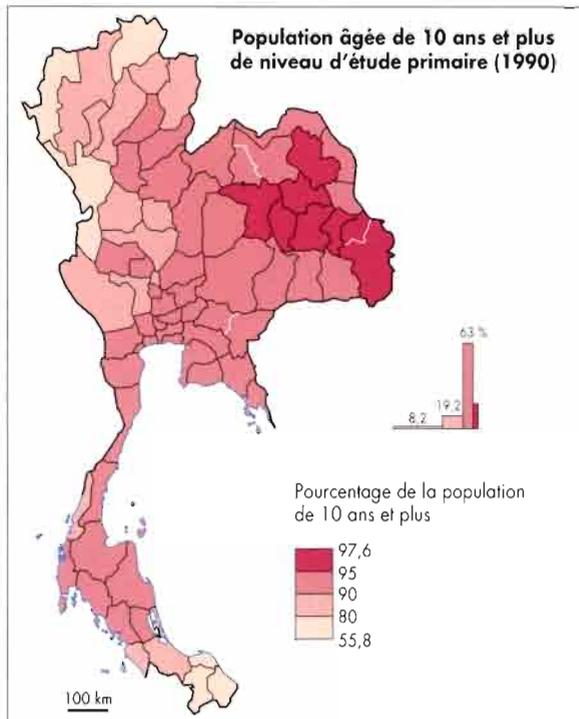
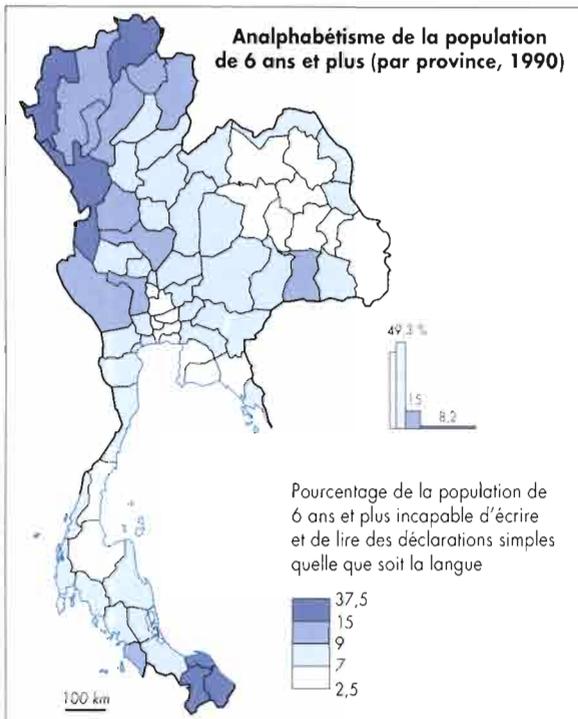
Le taux d'analphabétisme en 1990, 6,9% pour l'ensemble de la population, est le résultat d'un système solide de scolarisation obligatoire (dès 1960 le taux de scolarisation primaire dépasse 80%) et d'une politique efficace d'alphabetisation, dont les programmes d'éducation non-conventionnelle des adultes des minorités ethniques et des groupes défavorisés. La proportion d'adultes ayant accompli les quatre premières années du primaire atteint 94,2% en 1995. Il reste cependant 2,5 millions d'adultes analphabètes dont 70% de femmes. Malgré des programmes spécifiques (tel le rôle éducatif conféré à la Police des frontières), les provinces montagneuses à la frontière du Myanmar (Chiang Rai, Mae Hong Son, Tak) et celles à majorité musulmane voisines de la Malaisie (Pattani, Yala, Narathiwat) présentent des taux d'analphabétisme très supérieurs à ceux du reste du pays.

La scolarisation au niveau primaire est un acquis certain, en nombre et au plan territorial. Selon le Bureau national de la statistique (NSO), le niveau d'étude primaire était atteint en 1990 par 90,8% de la population de 10 ans et plus. La répartition en deux groupes d'âge témoigne que le phénomène n'était pas récent: 96,1% pour les 18-29 ans, 93,2% pour les 35-44 ans. Au moins 90% des habitants des trois-quarts des provinces sont allés à l'école. Seuls, l'extrême Sud du pays et les zones montagneuses du Nord présentent un retard qui culmine dans la province de Mae Hong Son avec près de 50% de personnes non scolarisées. On retrouve les régions les moins intégrées à l'espace socio-économique thaïlandais et, en premier lieu, les provinces du Nord avec leurs ethnies montagnardes et leurs nombreux réfugiés. La situation remarquable du Nord-Est, aux taux de scolarisation primaire les plus élevés du pays (jusqu'à 97,6% de la population à Yasothon), est à mettre en relation avec les programmes de développement des années 1960 et 1970 visant à contrer les mouvements insurrectionnels « communistes », la maîtrise et l'usage du thaï faisant partie intégrante de cette politique.

L'effondrement de la scolarisation après le primaire demeure un problème majeur. En 1990, seuls 21,8% de la

population de 14 ans et plus a un niveau d'étude secondaire. Bien que la proportion des 18-29 ans (31,9%) soit le double de celle des 35-44 ans, les progrès sont modestes. Les années 1980 n'ont pas vu de progression significative de la scolarisation secondaire et ce n'est qu'à partir de 1992 que l'on assiste à un rattrapage: stabilité du taux entre 29 et 30% de 1980 à 1990, puis passage à 57% en 1996 (taux de scolarisation, planche 68). Pour les 35-44 ans, Bangkok et Nonthaburi se distinguent du reste du pays où la population qui possède un niveau d'étude secondaire se concentre dans les pôles urbains régionaux (Chiang Mai, Songkhla-Hat Yai et Phuket et dans une moindre mesure, Khon Kaen et Nakhon Ratchasima). Le Sud se détache avec des taux supérieurs à la moyenne ne se cantonnant pas aux provinces les plus urbanisées. Le retard du Nord-Est est très sensible: alors qu'au moins 90% de la population a été à l'école primaire, moins de 15% atteint un niveau d'étude secondaire.

L'accès au secondaire des jeunes de 14 à 18 ans a progressé dans tout le pays. Cependant les différences régionales restent fortes. La position dominante de Bangkok se renforce et s'étend à une partie du Centre. Dans le Nord, le pôle de Chiang Mai-Lampang s'affirme tandis que le retard du Nord-Est paraît de plus en plus flagrant. Les écarts entre provinces, selon le degré d'urbanisation, sont très sensibles. Pour les jeunes ruraux, le coût de la scolarité demeure un facteur majeur limitant le passage au secondaire. L'accent mis par l'État sur l'enseignement primaire dès les années 1950 puis sur l'enseignement supérieur entre 1970 et 1980 a fait du secondaire le parent pauvre du système éducatif. Cette situation qui limite le nombre de personnes à même d'acquérir une qualification professionnelle pèse ainsi lourdement sur les capacités de modernisation du pays. La demande de réformes profondes du système éducatif se fait de plus en plus jour. L'inscription dans la Constitution de 1997 du droit pour tous à un « minimum de 12 années de scolarité de qualité » exprime la prise de conscience de la nécessité d'une scolarité de base plus large et universelle.



Source : NSO, 1990

© IRD/MGM-Libergéo, 2005

## 68. L'éducation dans le supérieur

En 1996, 855 000 étudiants étaient inscrits dans les universités supervisées par le ministère des Affaires universitaires, dont 20 % dans le privé. En incluant tous les établissements, dont les instituts de formation professionnelle dépendant du ministère de l'Éducation, le supérieur compte 1 330 000 élèves dont 24 % dans le privé. L'élargissement de l'accès à l'enseignement supérieur est récent: 1 284 étudiants pour 100 000 habitants en 1980, 2 009 en 1985 et 2 096 en 1995. Entre 1970 et 1985, le taux de scolarisation universitaire est passé de 2 % à 19 %. Ce fort accroissement a été concomitant de la création en 1971 et en 1978 de deux « universités ouvertes », sans examen d'entrée ni *numerus clausus*: en 1996, ces universités totalisent 477 000 étudiants soit 70 % des effectifs du public. Cependant, la tradition élitiste de l'université, caractérisée par une sélection forte et un nombre limité d'entrants dans les universités traditionnelles, reste très présente. La forte progression du taux de scolarisation dans le supérieur ne s'est pas maintenue dans les années 1990.

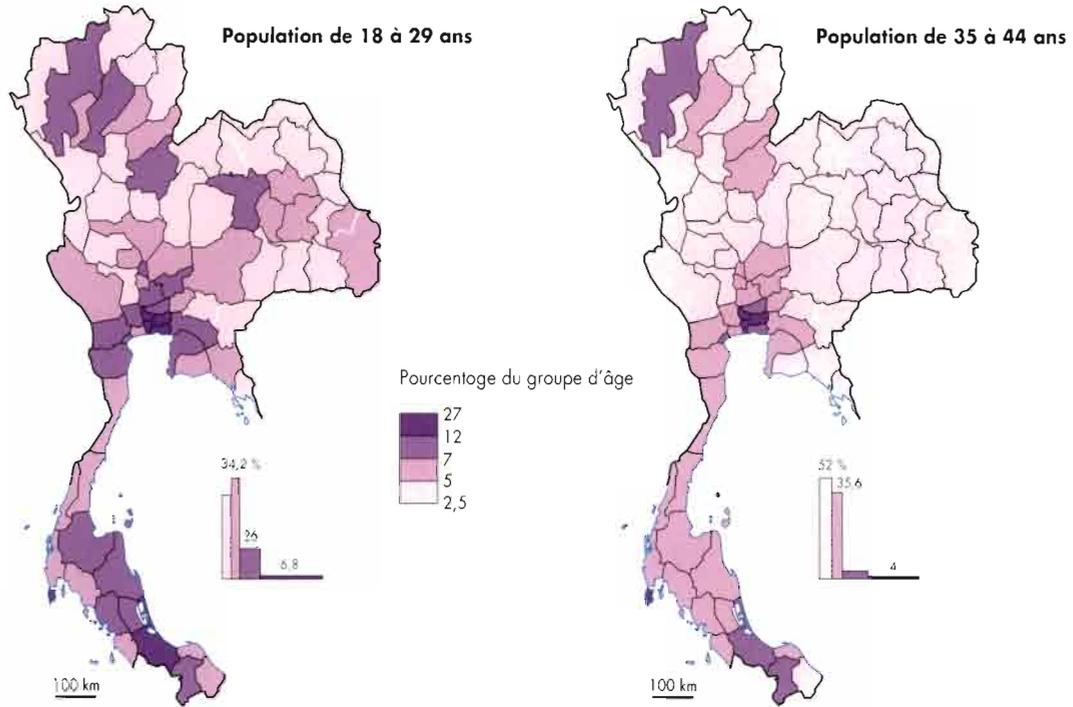
Les différences régionales confirment les inégalités relevées pour le secondaire. La position dominante de Bangkok s'accroît et touche toutes les provinces de la région métropolitaine: 27 % des 18-29 ans ont à Bangkok un niveau d'étude supérieur contre 7 à 12 % pour les provinces avec d'importantes villes régionales et moins de 5 % dans la plupart des provinces rurales du Nord et du Nord-Est. Les pôles urbains et universitaires régionaux, en premier lieu Songkhla-Hat Yai et Phuket, puis Chiang Mai et Phitsanulok s'affirment. Dans le Nord-Est, Khon Kaen se distingue dans une région où les diplômés du supérieur sont rares. C'est un effet de la décentralisation universitaire des années 1960 et, de façon moins marquée, de la dynamique ultérieure de création d'universités provinciales et de dissémination de campus depuis les principales universités (planche 27). La comparaison des deux cartes montre la tendance à l'amélioration: alors que les deux niveaux les plus bas de la population ayant suivi une éducation dans le supérieur concernent 65 provinces pour les 35-44 ans, ils portent sur 49 provinces pour les 18-29 ans. Toutes les

provinces restées dans le niveau le plus faible ont vu leur ratio s'améliorer.

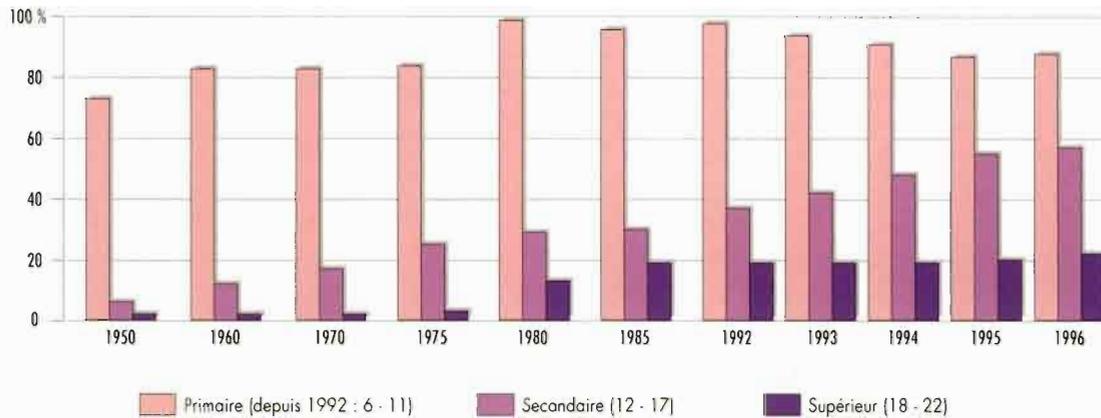
L'élargissement de l'accès au supérieur ne s'est pas accompagné d'un développement suffisant des filières les mieux adaptées aux besoins du marché du travail. La qualité de l'enseignement technique reste très inégale et les diplômés en sciences et en technologie sont trop peu nombreux. Si le nombre d'ingénieurs diplômés a doublé en 10 ans (7 700 en 1996), il est insuffisant au vu des besoins. Le développement de l'enseignement secondaire n'a pas assez bénéficié aux qualifications professionnelles intermédiaires en raison du manque de cursus adaptés et de la préférence des étudiants pour les études universitaires. L'industrie souffre particulièrement d'un fort déficit en techniciens: en 1999, seuls 12 % des salariés ont une formation de niveau bac ou technicien. Les débats actuels portent sur l'évolution des méthodes d'enseignement, encore trop fondées sur l'apprentissage « par cœur », et sur la réforme du mode des examens d'entrée à l'université. Ce souci de changement pose en amont la question de l'amélioration de la formation, du statut et de la rémunération des enseignants, et se heurte à des contraintes budgétaires fortes. En réponse, l'État envisage une autonomie accrue des universités et encourage le secteur privé à investir dans le secteur de l'éducation.

Au cours de la vie active, la formation professionnelle continue reste peu répandue en l'absence d'obligations légales. Très peu d'entreprises et de salariés utilisent les dispositifs d'incitations existants. La formation continue relevant du ministère de l'Éducation et du ministère du Travail concerne environ 700 000 personnes par an. En revanche l'éducation non-conventionnelle, qui s'adresse aux adultes de groupes sociaux défavorisés et de minorités ethniques, est très développée. Elle touche un nombre croissant de personnes (plus de 5 millions inscrits en 1996) grâce à la couverture du territoire en centres offrant des formations pour acquérir un niveau d'éducation de base, primaire ou secondaire, ou de nouvelles compétences.

### Population avec un niveau d'étude supérieur (1990)



### Taux de scolarisation (1950-1996) (en proportion de chaque groupe d'âge)



La période 1982-1990 fait état d'un taux élevé de scolarisation dans le primaire. Cette différence s'explique par le retrait, dans le décompte des autres périodes, des élèves en retard et d'un âge excédant les limites de la classe d'âge normalement concernée. Leur prise en compte statistique entre 1980 et 1990 surestimait la proportion d'enfants scolarisés dans le primaire.

Sources : NSO, 1990 - UNESCO, 1999

© IRD/MGM-Libergéo, 2005

## 69. L'organisation spatiale

La diversification du territoire national est le produit de l'histoire longue et d'une diffusion inégale des processus récents de croissance vigoureuse liés à son intégration au système-monde.

1. **Centre** (forte densité de population et d'activité). Primauté de Bangkok dès le XIX<sup>e</sup> siècle; dynamiques de croissance vers Samut Prakan puis les espaces contigus des autres provinces à la fin des années 1970. De 1989 à 1996, croissance économique très forte des provinces occidentales, dans la moyenne ou stable pour celles déjà industrialisées (développement du tertiaire).

2. **Première auréole péricentrale.** Très fortes dynamiques d'urbanisation et d'industrialisation, déséquilibrées entre ouest et est. Croissance industrielle vigoureuse pour l'arc d'Ayutthaya-Saraburi (axes et carrefours majeurs) à l'espace côtier de l'Eastern Seaboard (ports en eau profonde, parcs industriels).

3. **Deuxième auréole péricentrale** (densité de population forte). En cours d'industrialisation et d'urbanisation. Agriculture de delta intensive et diversifiée: riz irrigué dominant, vergers, maraîchage et élevage (marché métropolitain), canne à sucre (agro-industrie). Croissances moyennes à dynamiques, selon le poids de l'industrie.

4. **Plaine centrale non-deltaïque** (densité de population moyenne à faible). Riziculture et cultures de versants aux croissances très variables; sur les marges, défrichées des années 1950 aux années 1980, productions commerciales (vergers, canne à sucre, maïs, soja, manioc). Ruralité rompue par le développement de l'industrie et des services dans les pôles et le corridor méridien de Phitsanulok au Centre ainsi que dans le Sud-Est (effet Eastern Seaboard) aux croissances plus dynamiques.

5. **Espaces montagneux** (densité de population faible à très faible). Forêts grignotées et cultures extensives; faible dynamique de croissance dans la majeure partie du Nord, sur la frontière birmane et quelques reliefs du Nord-Est et du Sud. Dans le Nord et l'Ouest, inégale modification des systèmes de cultures des ethnies minoritaires (pénétration de l'économie marchande et des programmes de remplacement de la culture du pavot). Zone frontalière d'insécurité (question birmane).

6. **Bassins du Nord** (peuplement ancien et dense). Cultures intensives et diversifiées (légumes, soja, tabac, vergers) alimentant l'agro-industrie. Artisanat rural ravivé et tertiaire développé dans les villes par l'essor touristique. Chiang Mai-Lamphun, pôle principal relié à Lampang par

un corridor; axe avec Chiang Rai à fort potentiel de développement (ouverture vers les pays voisins). Croissances faibles à très dynamiques (Lamphun pour l'industrie surtout).

7. **Deux zones du Nord-Est d'ampleur inégale** (peuplement ancien et dense). Dominante rizicole dans une agriculture diversifiée aux faibles dynamiques de croissance. Population et cultures déployées à partir du cœur de la zone du Sud dès le milieu du XX<sup>e</sup> siècle. Diversité des milieux physiques: maraîchage sur terres basses et productions de versants (manioc, canne à sucre, élevage) sur terrasses pour demande urbaine et agro-industrie.

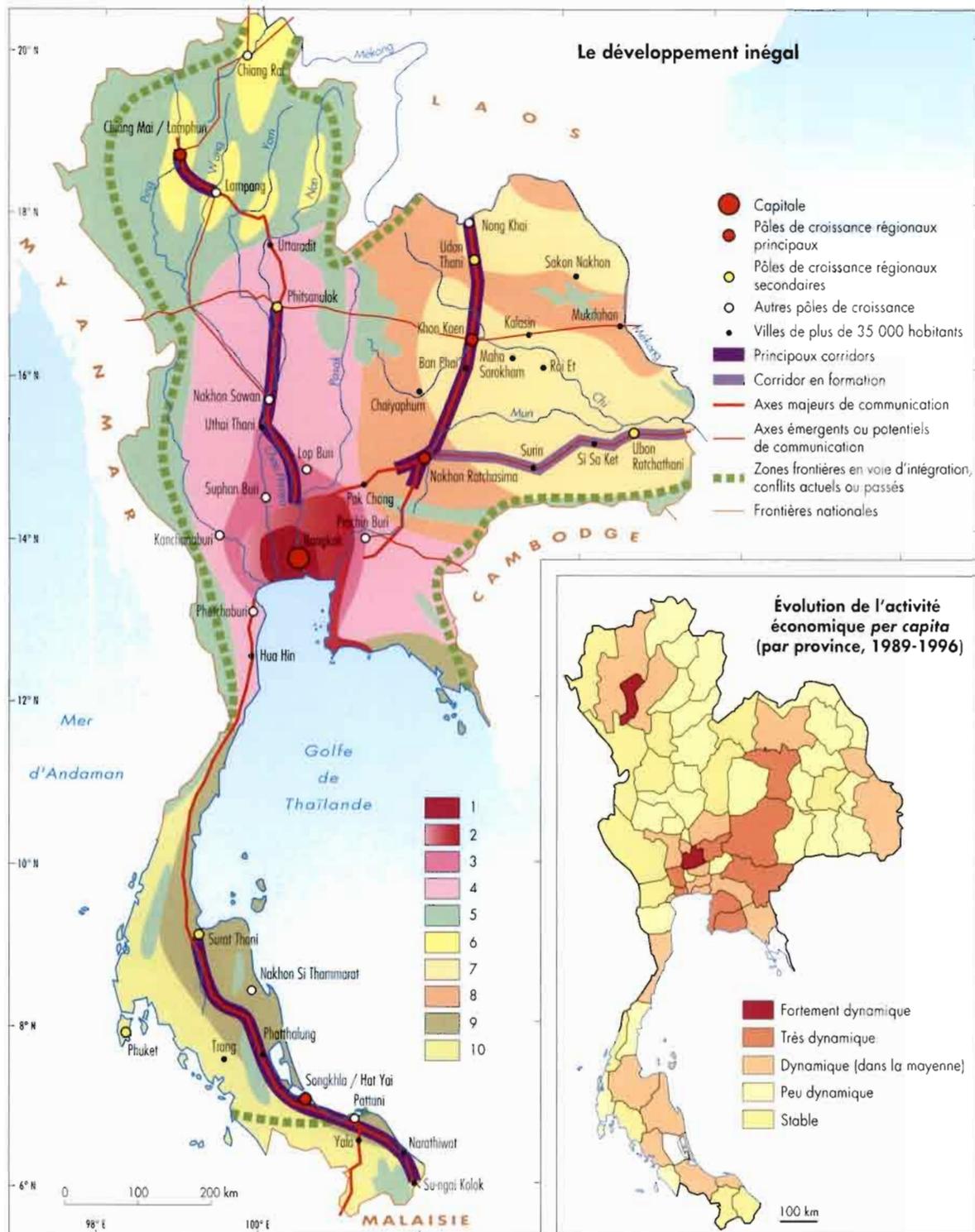
8. **Terres hautes des marges de la Plaine Centrale et du Nord-Est** (densité de population moyenne à très faible). Cultures de versants dominantes dans une agriculture diversifiée aux dynamiques de croissance hétérogènes. Espaces de colonisation plus récente, aux dynamiques de diversification et d'intensification inégales (productions intégrées dans le secteur industriel). Croissance agricole plus forte dans la partie septentrionale.

Croissance économique plus dynamique du corridor méridien ouvert sur le Laos et développé sous la poussée du Centre et de l'Eastern Seaboard, confortant la position des deux pôles principaux. Autre corridor en formation au sud (petites villes et pôle secondaire d'Ubon Ratchathani) et axe transversal plus au nord à bon potentiel de développement (échanges avec les pays voisins).

9. **Façade orientale de la péninsule** (peuplement ancien et dense). Arboriculture dominante (vergers et hévéa alimentant les unités industrielles) et crevetticulture fortement développée, caractérisées par de très fortes dynamiques de croissance; riziculture limitée dans les plaines alluviales côtières. Corridor déconnecté du Centre mais ouvert sur la Malaysia avec pôles urbains d'importance inégale. Dynamiques de croissance dans la moyenne (plus industrielle à Songkhla-Hat Yai; tourisme à Surat Thani).

10. **Façade occidentale de la péninsule** (densité de population faible). Arboriculture prédominante (peu de rizières, plantations paysannes d'hévéas et de palmiers à huile) à fortes dynamiques de croissance; crevetticulture en développement. Colonisation récente et active. Réseau urbain très modeste; activités industrielles et revenus du tourisme concentrés à Phuket. Croissances variables.

Entre les deux côtes, fort contraste doublé d'une différenciation entre nord et sud (retard d'intégration, conflits sporadiques liés à l'identité culturelle des espaces frontaliers).



© IRD/MGM-Libergéo, 2005

## 70. Le modèle spatial

La construction d'un modèle graphique vise à offrir une synthèse suggestive des dynamiques de structuration de l'espace national contemporain. Le choix du demi-cercle comme figure de base de la représentation souligne deux hypothèses concernant le rôle joué par les dynamiques centre-périphérie et par la fermeture occidentale de l'espace national, surtout ouvert sur le monde indochinois et la mer de Chine méridionale.

Deux modèles élémentaires (chorèmes) se combinent comme composantes principales de la structuration du territoire : une organisation auréolaire à partir d'un centre puissant et une partition en quartiers « régionaux ». Trois autres modèles nuancent ou diversifient ce canevas d'ensemble : l'organisation gravitationnelle des réseaux urbains, les effets de dissymétrie et de corridor ; en complément, le jeu des fermetures et des synapses.

L'organisation en auréoles et selon le modèle centre-périphérie correspond à la combinaison de deux formes de signification et de temporalité distinctes. La première, héritée du temps long de l'histoire, témoigne des rapports de pouvoir et de l'organisation du royaume siamois au XIX<sup>e</sup> siècle (un domaine central d'administration directe et deux auréoles concentriques où s'exprimait une autonomie croissante des unités administratives). La seconde, fonctionnelle et contemporaine, est une expression classique du modèle centre-périphérie d'organisation politico-économique de l'espace, dans un contexte de développement de l'État national, de l'urbanisation et de l'industrialisation (avec les accentuations spécifiques qu'introduit le poids de l'ouverture extérieure ou le jeu de la primatie urbaine) à partir de la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle. Autour d'un espace central largement dominé par l'aire métropolisée de Bangkok et sa périphérie proche, le reste du territoire forme une vaste auréole périphérique qui réunit les autres régions thaïlandaises ; certaines marges territoriales (effet de frontière, présence de minorités ethniques et culturelles, insécurité conjoncturelle) forment une seconde auréole d'extension limitée et discontinue.

La partition du territoire en quartiers « régionaux » relève d'abord des contingences de l'espace physique (physiomorphèmes caractérisés) : bassin-versant de la Chao Phraya (vallées et périphérie montagneuse) ; plateaux et vallées du Nord-Est tournés vers le Mékong ; espace péninsulaire méridional et ses deux façades littorales ;

golfe de la Thaïlande (économie spécifique, ouverture maritime internationale). La dimension socioculturelle et économique est aussi présente : berceau du pouvoir siamois et lieu d'une migration historique de sa capitale vers l'aval, pour la grande vallée du Nord ; ouverture du Nord-Est sur le Laos voisin et proche ; influences malaises et musulmanes pour la péninsule ; golfe de la Thaïlande, comme « *mare nostrum* »

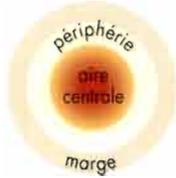
Le réseau urbain s'organise selon le modèle de gravitation. Les villes les plus importantes se répartissent selon deux orbites principales. La plus éloignée de Bangkok correspond aux capitales régionales : Chiang Mai (et Lampang), Khon Kaen, Songkhla-Hat Yai ; la seconde, plus proche de Bangkok, réunit des villes au fort dynamisme, en position de relais intermédiaires ; Nakhon Sawan, Nakhon Ratchasima, Surat Thani et Nakhon Si Thammarat. D'autres centres constituent des dispositifs orbitaux régionaux : villes du Nord-Est, en situation plutôt périphérique autour de Khon Kaen ; villes du Sud de la péninsule, autour de Surat Thani. Des contingences physiques (grande vallée, façade littorale) ou l'effet corridor suscitent des dispositifs linéaires axiaux.

La dissymétrie de l'espace central thaïlandais, de part et d'autre de l'axe fluvial de la Chao Phraya, tient aux effets autocorrélés de plusieurs dynamiques : espace étroit à dominante rurale et fermeture frontalière birmane pour l'Ouest ; dominante urbaine et métropolitaine, effet Eastern Seaboard (industriel et portuaire), ouverture vers le Nord-Est et la péninsule Indochinoise, pour l'Est.

Largement ancrés dans l'aire centrale pour les plus importants, des dispositifs en corridor, d'ampleur et de complexité inégales, émergent sous l'effet structurant des grands axes radiaux de communication combinés au rôle des chapelets de villes hiérarchisées qu'ils stimulent ou des activités qu'ils suscitent. Il en est ainsi de la basse vallée de la Chao Phraya, en amont du delta, de l'axe Chiang Mai-Lampang, de l'axe Bangkok-Vientiane et, dans le Nord-Est, du corridor en voie de formation vers le Sud du Laos et le Cambodge ; s'individualisent aussi les façades littorales de l'Eastern Seaboard et du Sud-Est de la péninsule. Des synapses (cols et passes des axes montagneux, ponts sur le Mékong), inégalement réparties le long de l'enveloppe frontalière, concentrent les communications internationales avec les pays limitrophes.

### Modèles élémentaires (chorèmes)

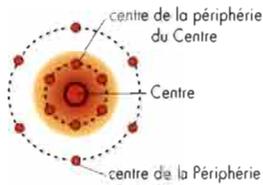
Modèle centre-périphérie en auréoles concentriques



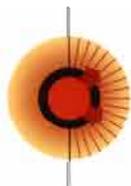
Quadrupartition



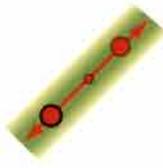
Modèle de gravitation urbaine



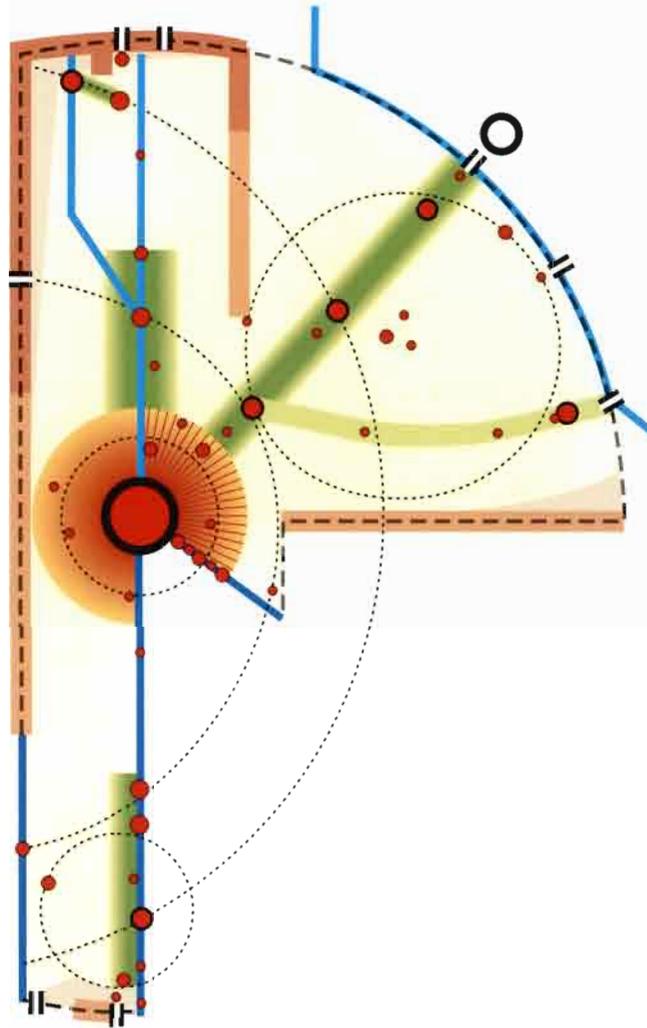
Modèle dissymétrique d'occupation du sol et d'organisation spatiale de l'aire centrale



Effet de corridor



### Modèle spatial spécifique du territoire national



- | Réseau urbain                     | Éléments physiques et géopolitiques | Dynamiques territoriales                        |
|-----------------------------------|-------------------------------------|---|
| Capitale d'État                   | Axe montagneux                      | Aire centrale                                   |
| Métropole régionale, grande ville | Littoral                            | Zone de fort développement économique et urbain |
| Ville moyenne                     | Cours d'eau important               | Corridor principal                              |
| Petite ville                      | Frontière internationale            | Corridor émergent                               |
| Autre ville                       | Synapse                             | Marge   |
| Orbite de gravitation             |                                     |   |

© IRD/MGM-Libergéo, 2005

# Annexe méthodologique

---

## Les fonds cartographiques pour les provinces et les districts

Pour étudier les formes d'organisation de l'espace thaïlandais, l'unité politico-administrative provinciale a été largement utilisée. Le nombre de provinces est passé de 73 à 76 en 1992. Tenant compte des trois plus récentes créations, la plupart des statistiques provinciales ont permis l'élaboration de cartes sur 76 provinces pour 1995 ou 1996. La maille plus ancienne de 73 provinces a été adoptée dans trois cas : les cartes du chapitre « La population » s'appuyant sur les recensements de la population et du logement antérieurs à celui de 2000 ; la plupart des cartes restituant une évolution entre deux dates, quelles que soient les sources statistiques ; les cartes établissant des ratios à partir de la variable du nombre d'habitants issue des recensements de la population et du logement. La différence de fond est signalée par un contour différent : en noir, lorsque les statistiques individualisent les provinces de Nong Bua Lam Phu et Amnat Charoen dans le Nord-Est, de Sa Kaeo dans le Centre ; en grisé lorsqu'elles sont statistiquement rattachées à leur province d'origine : respectivement Udon Thani, Ubon Ratchathani, Prachin Buri.

Pour ne pas perdre trop d'informations en adoptant des contours provinciaux encore plus anciens, trois provinces, créées dans les années 1970, ont fait l'objet d'un traitement spécifique pour les analyses de la dynamique de la population entre 1970 et 1990 : Phayao, Yasothon et Mukdahan créées respectivement à partir de Chiang Rai, Ubon Ratchathani et Nakhon Phanom. Alors que leur propre population en valeur absolue a été indiquée pour 1990, le taux de croissance démographique entre 1970

et 1990, porté en trame dans les cercles, se réfère au taux de leur province d'origine. La même option a été retenue pour les cartes des évolutions agricoles de Mukdahan à partir de 1976.

Au niveau des districts, au sein du même espace régional, la démarcation territoriale des statistiques diffère selon les domaines, du fait d'un décalage dans la prise en compte des derniers districts créés. On a opté pour un fond cartographique ajusté aux données statistiques, en regroupant généralement deux districts pour former une unité spatiale plus ancienne, mais correspondant au territoire couvert par les statistiques.

## Le traitement et la représentation cartographique des informations statistiques

L'atlas obéit aux règles de la cartographie. Les valeurs absolues sont représentées en symboles et les valeurs relatives en plages de couleur.

Différentes méthodes de discrétisation ont été utilisées pour découper en classes les séries de données spatialisées. Pour informer le lecteur du choix qui a été fait, les cartes analytiques sont accompagnées d'un histogramme de discrétisation. Les cartes de synthèse, à partir d'une analyse en composantes principales, sont accompagnées d'une arborescence et d'un tableau de légende.

### 1. L'histogramme de discrétisation

Chaque bâton correspond à une classe. La largeur du bâton est proportionnelle à l'étendue de la classe et sa surface est proportionnelle au nombre d'unités spatiales

concernées. Les pourcentages indiquent la proportion d'unités de chaque classe dans le total des unités. Trois valeurs sont indiquées: celle de la classe avec le plus grand nombre d'unités spatiales, celle de la classe avec le plus petit, celle d'une classe intermédiaire. La distribution donnée par l'histogramme est celle de la série statistique complète, même lorsque la carte a été allégée de symboles en dessous d'un certain seuil car trop petits pour y figurer lisiblement.

## 2. Les cartes de synthèse

Elles combinent un grand nombre de variables, les unes cartographiées dans l'atlas (cartes analytiques) et d'autres non cartographiées. Elles figurent en conclusion de la plupart des chapitres ou pour quelques thèmes. Elles traduisent les structures et les dynamiques territoriales qui caractérisent chacun des aspects de la vie économique et sociale du pays. La plupart des analyses ont porté sur 73 provinces, et non 76, du fait de la difficulté d'utiliser des valeurs manquantes dans ce type de traitements.

En règle générale, on a procédé à une analyse en composantes principales (ACP), suivie d'une classification hiérarchique permettant de définir les groupes de provinces. L'ACP définit des facteurs déterminés pour illustrer au mieux les variables sélectionnées (en moyenne 75 à 85 % de la variance totale). De manière synthétique, les provinces sont alors définies par leurs coordonnées par rapport à ces facteurs que l'on peut caractériser selon les variables qu'ils illustrent. On détermine ainsi les ressemblances et les dissemblances, les associations et les oppositions entre les variables. La classification hiérarchique se fonde sur ces composantes principales.

**Les arborescences** ont été établies selon la méthode de Ward (classification hiérarchique ascendante). Elle tente d'identifier les classes relativement homogènes à partir de caractéristiques définies (les variables) par un algorithme qui débute avec chaque observation (les provinces) dans une classe séparée et qui regroupe les classes jusqu'à ce qu'il n'en reste qu'une. Dans l'exemple de la page 191 (Spécialisation agricole, planche 39), les classes les plus proches sont les 1 et 2: elles ne formeraient qu'une seule classe si on décidait de ne présenter que sept classes au total. Le

regroupement suivant concerne les classes 4 et 5, puis 6 et 7, puis la classe 3 qui s'accroche au premier groupe. Les trois agrégats (1, 2 et 3), (4, 5) et (6, 7) s'associent ensuite. La dernière étape regroupe la classe 8 avec l'ensemble des autres classes; ce qui atteste du caractère très spécifique de la situation de ces provinces.

**Le tableau de légende** est établi à partir d'une analyse des moyennes des classes pour les variables les plus significatives. Il indique de façon schématique les valeurs relatives de ces moyennes par rapport à la moyenne de toutes les provinces. L'arboriculture occupe une place sensiblement inférieure à la moyenne de toutes les provinces pour les classes 3, 4 et 5, inférieure pour les classes 1, 6 et 7, égale pour 2 et très supérieure à la moyenne pour la classe 8.

## 3. Le modèle graphique

Comme l'analyse spatiale fondée sur le traitement des données statistiques, la construction d'un modèle graphique vise à rendre compte de l'organisation d'un espace déterminé et des règles d'articulation entre les éléments qui le composent. La méthode postule que l'espace géographique est produit, organisé et structuré par la société, sans mésestimer pour autant le rôle des contraintes physiques. Il s'agit d'identifier et de définir des structures élémentaires de l'espace, les chorèmes (Brunet R., 1997), de chercher comment elles se combinent, c'est-à-dire de dévoiler la structure des structures.

Le chorème est une double figure: dans sa dimension conceptuelle, c'est un arrangement fondamental d'objets dans l'espace, une structure élémentaire (par exemple, la gravitation de centres secondaires autour d'un centre principal); dans sa dimension graphique, c'est la représentation du concept (par exemple, des points hiérarchisés et une orbite). Le modèle graphique est l'agencement de la structure conceptuelle et non une cartographie simplifiée.

Méthode expérimentale guidée par un ensemble d'hypothèses, la modélisation graphique cherche à représenter, de manière rationnelle et dans une perspective heuristique, une organisation spatiale comme combinaison et composition de structures élémentaires. Cinq étapes y participent: 1) chercher les éléments

significatifs de la complexité de la réalité; 2) les analyser et les mettre en relation; 3) contrôler les techniques de représentation; 4) proposer un ensemble logique et cohérent; 5) accéder à un degré de généralisation qui autorise une démarche comparative.

## Calculs et taux de conversion

1. Les taux de croissance de la population ont été calculés à partir de la formule :

$$\left( \frac{\sqrt[20]{P(90)}}{\sqrt[20]{P(70)}} - 1 \right) \times 100$$

où P90 = population d'une province en 1990  
et P70 = population d'une province en 1970

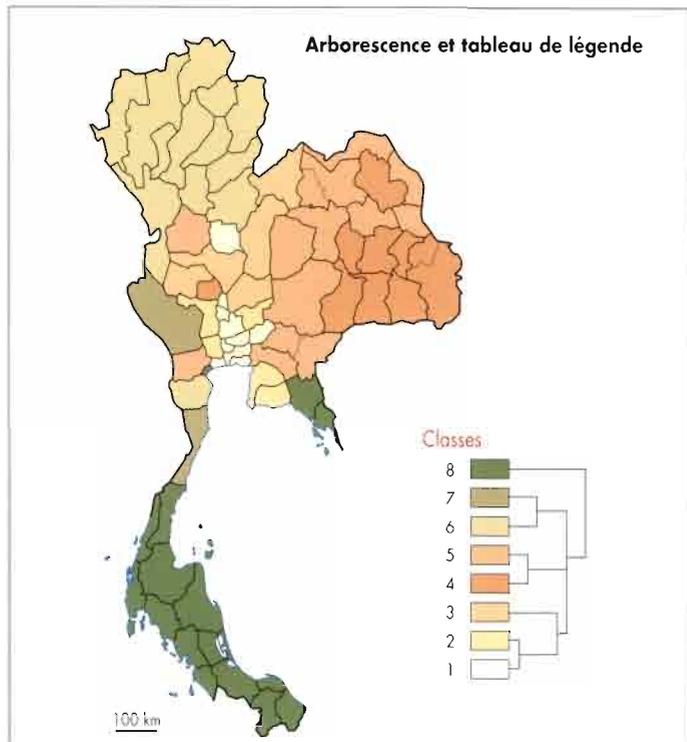
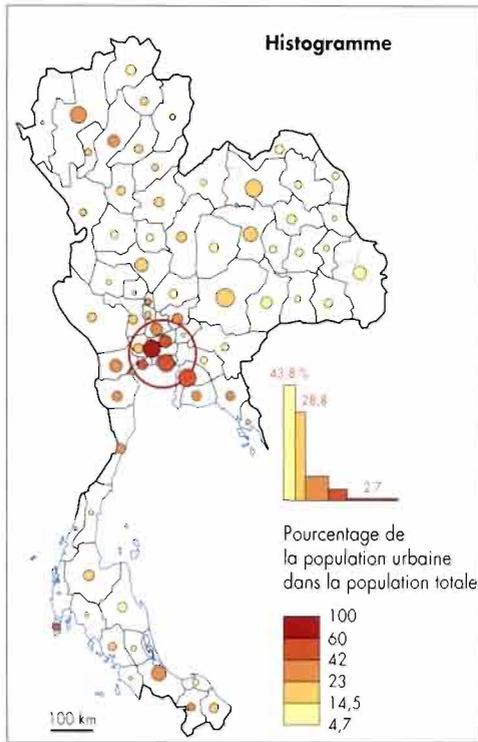
C'est à partir du taux de croissance de la population entre les deux recensements de 1990 et 2000 qu'a été extrapolée, par cette même formule, la population de 1996 utilisée pour tous les calculs d'un ratio par habitant ou *per capita*. Le taux de croissance réel n'est

probablement pas régulier entre ces deux dates, mais cette méthode apparaît plus fiable et cohérente que celle qui consiste à s'appuyer sur les évaluations, faites par le ministère de l'Intérieur, de la population provinciale enregistrée (démarche volontaire des résidents). Ces évaluations ne paraissent pas exemptes de l'imperfection, relevée aussi pour les recensements, liée à la déclaration de résidence dans leur village d'origine de migrants travaillant et vivant dans une autre province.

2. Le coefficient multiplicateur du nombre d'unités industrielles entre 1996 et 1986 a été calculé comme «le nombre d'unités en 1996 divisé par le nombre d'unités en 1986». Ce rapport apparaît plus clair qu'une proportion pour traduire les dynamiques spatiales de l'industrialisation.

3. Les taux de conversion utilisés ont été :

- pour les superficies, de *rai* en ha:  $n \text{ rai} \times 0,16$
- pour la monnaie, les taux de change du Baht au US \$ établis par la Banque de Thaïlande, pour les années analysées.



#### Spécification agricole

Facteurs	Classes								
	1	2	3	4	5	6	7	8	
Utilisation du sol	Terres boisées (% 1995)	-	-	=	-	=	++	++	=
	Terres agricoles (évolution 1978-1995)	--	--	=	+	+	=	+	+
Utilisation des terres agricoles	Terres de rizières (% 1995)	++	=	=	++	=	=	-	---
	Arboriculture (% 1995)	-	=	--	--	--	-	-	+++
Cultures	Riz (évolution 1975-1996)	-	-	+	++	-	-	=	-
	Canne à sucre (% 1996)	-	+	+	-	+	=	+++	-
	Manioc (% 1996)	-	+	=	=	++	-	=	--
	Soja/Haricot mungo (% 1996)	-	-	++	-	-	++	=	-

© IRD/MGM-Libergéo, 2005

# Bibliographie

---

## Bibliographie d'intérêt général

- Amara Pongsapich, Somchai Ratanakomut, Oudin X., Phélinas P., Simon J.-C., Weigel J.-Y., eds. (1994). *Entrepreneurship and Socio-economic Transformation in Thailand and Southeast Asia*. Proceedings of the Seminar of Bangkok, February 1993, Chulalongkorn University. Bangkok: ORSTOM/CUSRI-Chulalongkorn University Social Research Institute.
- Antheaume B., Bonnemaïson J., Bruneau M., Taillard Ch., dir. (1995). *Asie du Sud-Est-Océanie*. Vol. 7 de la *Géographie Universelle*. (R. Brunet, dir.). Paris: Belin-RECLUS.
- Bello W., Cunningham Sh., Li Kheng Poh (1998). *A Siamese Tragedy: Development and Disintegration in Modern Thailand*. Oakland: Food First Books, London & New York: Zed Books, et Bangkok: White Lotus.
- Dixon Chris. (1999). *The Thai Economy. Uneven development and internationalisation*. London: Routledge.
- Domenach J.-L. (1998). *L'Asie en danger*. Paris: Fayard.
- Donner W. (1978). *The Five Faces of Thailand. An Economic Geography*. London: C. Hurst & Company, et Hamburg: Institute of Asian Affairs.
- Dovort St., dir. (2001). *Thaïlande contemporaine*. Paris: L'Harmattan/IRASEC.
- Dufumier M., dir. (2000). «Mutations de l'agriculture en Asie du Sud-Est». *Revue Tiers Monde*, vol. 41, n° 162.
- Formoso B. (2000). *Thaïlande, Bouddhisme renonçant, capitalisme triomphant*. Paris: La Documentation française.
- Foucher M., dir. (2002). *Asies nouvelles*. Paris: Belin.
- Hewison K., ed. (1997). *Political Change in Thailand. Democracy and Participation*. London: Routledge.
- Ingram J.C. (1971). *Economic Change in Thailand. 1895-1970*. Stanford: Stanford University Press.
- Medhi Krongkaew., ed. (1995). *Thailand's Industrialization and its Consequences*. London: Macmillan Press Ltd.
- Mulder N. (1997). *Thai images: the Culture of the Public World*. Chiang Mai: Silkworm Books.
- Muscat R.J. (1994). *The Fifth Tiger. A Study of Thai Development Policy*. New York: United Nations University Press.
- Parnwell Michael J.G., ed. (1996). *Uneven Development in Thailand*. Aldershot: Avebury.

- Pasuk Pongpaichit, Baker Chris. (1995). *Thailand: Economy and Politics*. Kuala Lumpur: Oxford University Press.
- Pelletier Ph., dir. (2004). *Nouvelles organisations régionales en Asie orientale, Identités territoriales*. Paris: Indes Savantes, vol. 1.
- Rigg J. (1997). *Southeast Asia. The Human Landscape of Modernization and Development*. London: Routledge.
- Sanitsuda Ekachai (1991). *Behind the Smile: Voices of Thailand*. Bangkok: Thai Development Support Committee.
- Sawat Senanarong, Nom Ngammisai (2541) [1998]. *Thai aetlas* [atlas Thaï]. Bangkok: Aksornjaroenthat Co., Ltd.
- Sternstein L. (1976). *Thailand: the environment of modernisation*. Sydney: McGraw-Hill.
- Suehiro A. (1996). *Capital Accumulation in Thailand. 1855-1985*. Chiang Mai: Silkworm Books.
- Taillard Ch., dir. (2004). *Nouvelles organisations régionales en Asie orientale, Intégrations territoriales*. Paris: Indes Savantes, vol. 2.
- Tambiah Stanley J. (1976). *World Conqueror and World Renouncer: Study of Buddhism and Polity in Thailand against a Historical Background*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Warr Peter G., ed. (1993). *The Thai economy in transition*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Wyatt David K. (2004). *Thailand: A Short History*. Chiang Mai: Silkworm Books.

## Situation du territoire

### Sources

- Alpha Research Co Ltd, MIS-Manager Information Services Co Ltd (1995). *Thailand in Figures 1995-1996*. Bangkok.
- Alpha Research Co Ltd (1999). *Thailand in Figures 1998-1999*. Bangkok.
- Bank of Thailand (2002). *Net flows of Foreign Direct Investment*, et *Net flows of Thai Equity Investment Abroad*. Site web: <http://bot.or.th>.
- Banque mondiale (1999). *Rapport sur le développement dans le monde 1998-1999. Le savoir au service du développement*. Paris: Éditions Eska.

- Beaverstock J.V., Smith R.G. et Taylor P.J. (1999). «A Roster of World Cities». *Cities*, vol. 16, n° 6: 445-458.
- BOI-Board of Investment, International Affairs Division (1999). *Thai Overseas Investment Data*. Bangkok.
- Bounthavy Sisouphanthong, Taillard Ch. (2000). Carte «Des réseaux caravaniers aux nouveaux axes structurant la péninsule». 153, In *Atlas de la République démocratique populaire lao*. Paris: CNRS-GDR Libergéo-La Documentation française.
- Donner W. (1978). «Introduction: Thailand-Environment, people, economy». In *The Five Faces of Thailand. An Economic Geography*, 1208. London: C. Hurst & Company, et Hamburg: Institute of Asian Affairs.
- ESCAP-Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, United Nations (2000). *Statistical Yearbook for Asia and the Pacific 1999*. Bangkok: ESCAP-United Nations Publications.
- Fau N. (2003). Carte «Les zones de coopération en Asie du Sud-Est insulaire». In *Le Nord de Sumatra, une périphérie indonésienne sur le Détroit de Malacca: entre intégration nationale et transnationale*. Paris: Université de Paris 10, thèse de doctorat.
- Foucher M. (2002). Carte «Institutions asiatiques et accords de coopération régionale». In Foucher M., dir. *Asies nouvelles*, 65. Paris: Belin.
- Gonon E. (2002). Carte «Transports ferroviaires et grands corridors». In Foucher M., dir. *Asies nouvelles*, 61. Paris: Belin.
- Gray D., Piprell C., Graham M. (1994). «Map of the National Parks of Thailand». *National Parks of Thailand*, 30. Rev. ed. Bangkok: Industrial Finance Corporation of Thailand.
- Huke R.E. (1982). *Agro-Climatic and Dry Season Maps of South-East Asia and East Asia*. Los Baños: International Rice Research Institute.
- Informa Groups (2003). *Containerisation International. Container Traffic*. Site web: <http://www.ci-online.co.uk>.
- MAC-Ministry of Agriculture and Co-operatives, Office of Agricultural Economics, Remote Sensing Center for Agricultural Resources (1994). *Agricultural Land Use Map of Thailand from satellite data in 1990*. Bangkok.
- Ministry of Interior, Department of Local Administration (1999). *Population from registration by area, region and changwat. 1996*. Bangkok.
- Ministry of Transport and Communications, Information System Development Sub-Division, Information Centre, Transport and Communication Policy and Planning Bureau (1998). *Data on international scheduled flights and domestic flights*. Bangkok.
- Moriconi-Ebrard F. (2000). *De Babylone à Tokyo. Les grandes agglomérations du monde*. Gap: Ophrys.
- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister. (2538) [1995]. *Phaenthi sadaeng khet amphoe tambon thetsaban lae khomun phunthan khong changwat ph.s. 2538*. [Cartes des districts, sous-districts, municipalités et données provinciales de base 1995]. Bangkok.
- PNUD-Programme des Nations unies pour le Développement. 1999. *Rapport mondial sur le développement humain 1999*. Paris/Bruxelles: De Boeck & Larcier.
- RTSD-Royal Thai Survey Department (1976). Carte *Relief*. Bangkok.
- RTSD-Royal Thai Survey Department (1990). Carte *Administrative Division 1990*. Bangkok.
- TDRI-Thailand Development Research Institute (1987). Carte «Wildlife Sanctuaries in Thailand». In Anat Arabhabhira, Dhira Phantumvanit, John Elkington, Phaitoon Ingkasuwan, eds. *Thailand Natural Resources Profile*, 98. Bangkok.
- United Nations (2002). *Statistical Yearbook 1999*. New York: United Nations Publications.
- United Nations (2002). *Demographic Yearbook 2000*. New York: United Nations Publications.
- Yongyuth Chalamwong (1998). «Economic crisis, International Migration and the Labor Market in Thailand». *TDRI Quarterly Review*, vol. 13, n° 1: 12-21.

### Bibliographie

- ADB-Asian Development Bank (2001). *Preinvestment study for the Greater Mekong Subregion East-West Economic Corridor*. Manila: ADB-Asian Development Bank, 6 vols.
- Baneth J. (1998). «Les indicateurs synthétiques de développement». *Futuribles*, n° 231: 5-27.
- Boisseau du Rocher S. (2002). «Crise économique et régionalisation en Asie orientale». *Revue Tiers Monde*, vol. 43, n° 169: 27-45.
- Bounthavy Sisouphanthong, Taillard Ch. (2000). *Atlas de la République démocratique populaire lao. Les structures territoriales du développement économique et social*. Paris: CNRS-GDR Libergéo-La Documentation française
- Bouteiller E., Fouquin M. (2001). *Le Développement économique de l'Asie orientale*. Paris: Éditions La Découverte.
- Burgin R., Kessler Ch. (2000). «Intrusions and exclusions: Democratization in Thailand in the context of environmental discourses and resource conflicts». *GeoJournal*, vol. 52, n° 1: 71-80.

- Crispin Shawn W. (2003). «Sun, Surf and Spending». *Far Eastern Economic Review*, January 16 : 44-47.
- De Koninck R. (1994). *L'Asie du Sud-Est*. Paris : Masson.
- Delvert J. (1984). «Thaïlande. Au centre de la péninsule indochinoise». In *Encyclopedia Universalis*, vol. 17, 1026-1029. Paris : Encyclopedia Universalis.
- Delvert J. (1984). «Asie, Géographie Physique», «L'Asie Méridionale». In *Encyclopaedia Universalis*, vol. 2, 848-851, 859-869. Paris : Encyclopaedia Universalis.
- Durand M.-Fr., Lévy J., Retaillé D. (1992). *Le Monde : espaces et systèmes*. Paris : Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques/Dalloz.
- Economist Intelligence Unit (1999). *Country Profile Thailand 1999-2000*. London : The Economist Intelligence Unit.
- Economist Intelligence Unit (2001). *Country Report Thailand, November 2001*. London : The Economist Intelligence Unit.
- ESCAP-Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, United Nations (2002). *Economic and Social Survey of Asia and the Pacific 2002. Economic Prospects : Preparing for Recovery*. New York : United Nations.
- Fairclough G., Silverman G. (1996). «Labour. Vital and Vulnerable». *Far Eastern Economic Review*, May 23 : 60-67.
- Fau N. (2004). «Enjeux et organisations spatiales du détroit de Malacca». In Taillard Ch., dir. *Nouvelles organisations régionales en Asie orientale, Intégrations territoriales*. Paris : Indes Savantes, vol. 2.
- Goad Pierre G., Crispin Shawn W. (1999). «Wish you were here». *Far Eastern Economic Review*, Sept. 30, 60-62.
- Gonon E., Lasserre Fr. (2002). «Espaces maritimes, nouvelles "frontières" politiques et stratégiques». In Foucher M., dir. *Asies nouvelles*, 52-54. Paris : Belin.
- Goss J., Burch D., Rickson R. (2000). «Agri-Food Restructuring and Third World Transnationals: Thailand, the CP Group and the Global Shrimp Industry». *World Development*, vol. 28, n° 3 : 513-530.
- Hirsch Ph. (2001). «Globalisation, regionalisation and local voices: the Asian Development Bank and rescaled politics of environment in the Mekong Region». *Singapore Journal of Tropical Geography*, vol. 22, n° 3 : 237-251.
- Kajit Jittasevi (2001). «1980-2000, Vingt ans de politique étrangère thaïlandaise. Entre la recherche d'une nouvelle orientation et la quête de sens». In Doyert S., dir. *Thaïlande contemporaine*, 275-286. Paris : L'Harmattan/IRASEC.
- Kermel-Torrès D. (2002) «Globalization and Asian regionalization: Thai investments abroad», International Symposium *Asian Economic Dynamism in the Age of Globalization*, October 29-30, 2002. Hong Kong : Centre of Asian Studies, University of Hong Kong (à paraître).
- Kermel-Torrès D., Taillard Ch. (2004). «La région du Grand Mékong : un espace transnational péninsulaire en Asie du Sud-Est continentale». In Taillard Ch., dir. *Nouvelles organisations régionales en Asie orientale, Intégrations territoriales*. Paris : Indes Savantes, vol. 2.
- Mingsarn Santikarn Kaosa-ard (1992). «Priorities for Thai Tourism Development in the 1990s». In *Thailand's Economic Structure : Towards Balanced Development ?*, Synthesis Report Volume 1, Session 3, 1-28, The 1992 Year-End Conference. Bangkok : TDRI-Thailand Development Research Institute.
- Myo Thant, Min Tang, Horoshi Kakazu, ed. (1998). *Growth Triangles in Asia. A New Approach to Regional Economic Cooperation*. Hong Kong : Oxford University Press, Asian Development Bank.
- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (1999). *Statistical Yearbook. Thailand 1998*, n° 46. Bangkok.
- Peerawat Jariyasombat (2000). «Tourism. Headline: Sustaining the momentum». *Bangkok Post Economic Review*. Mid-year 2000. Site web : <http://www.bangkokpost.com>.
- Pracha Vasuprasat (1994). «Turning Points in International Labor Migration: A Case Study of Thailand». *Asian and Pacific Migration Journal*, vol. 3, n° 1 : 175-202.
- Somchai Ratanakomut (1995). «Industrializing the Service Sector, with Special Emphasis on Tourism». In Medhi Krongkaew, ed. *Thailand's Industrialization and its Consequences*, 85-99. London : Macmillan Press Ltd.
- Sternstei L. (1976). «The Physical Environment». In *Thailand : the environment of modernisation*, 10-35. Sydney : McGraw-Hill.
- Trébuil G. (1993). «Agriculture pionnière, révolution verte et dégradation de l'environnement en Thaïlande : le cinquième dragon ne sera pas vert». *Revue Tiers Monde*, vol. 34, n° 134 : 365-383.
- TDRI-Thailand Development Research Institute (1987). Nat Arbhahirama, Dhira Phantumvanit, John Elkington, Phaitoon Ingkasuwat, eds. *Thailand Natural Resources Profile*. Bangkok.
- UNCTAD-United Nations Conference on Trade and Development (1999). «Foreign direct investment into developing Asia has weathered the storm». *Press release, April 27*. Site web : <http://www.unctad.org>.
- Yongyuth Chalamwong (1998). «Economic crisis, International Migration and the Labor Market in Thailand». *TDRI Quarterly Review*, vol. 13, n° 1 : 12-21.

## La population

### Sources

- CeDRASEMI, CNRS-EHESS, CEGET-CNRS (1985). «Map of Thai speaking Ethnic Groups». In Lévy-Ward A., Clément P., Clément S. (1989). «Some Observations on the map of the Ethnic Groups speaking Thai Languages». *Journal of the Siam Society*, n° 76: 29-45.
- Goldstein S., Goldstein A. (1986). «Migration in Thailand: A Twenty-five-year Review». *Papers of the East-West Population Institute*, n° 100. Honolulu: East-West Center.
- Le Bar F.M., Hickey G.C., Musgrave J.K. (1964). «Map: Ethnolinguistic Groups of Mainland Southeast Asia». In *Ethnic Groups of Mainland Southeast Asia*. New Haven: Human Relations Area Files Press.
- Ministry of Interior, Department of Local Administration (1970). *Population from registration by area, region and changwat*. Bangkok.
- Ministry of Interior, Department of Administration (2537) [1994]. *Thamniaphamnian prawat sanchao thua ratchanatchak* [Liste des temples chinois dans le royaume]. Bangkok.
- Ministry of Interior, Department of Local Administration (1996). *Population from registration by area, region and changwat*. Bangkok.
- NESDB-National Economic and Social Development Board, Office of the Prime Minister (1971). *The Third National Social and Economic Development Plan 1972-76*. Bangkok.
- NESDB-National Economic and Social Development Board, Office of the Prime Minister (1987). *The Sixth National Economic and Social Development Plan 1987-91*. Bangkok.
- NESDB-National Economic and Social Development Board, Office of the Prime Minister (1992). *The Seventh National Economic and Social Development Plan 1992-96*. Bangkok.
- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (1965). *Survey of the Population Change 1964-1965*. Bangkok.
- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (1970). *Population and Housing Census 1970*. Bangkok.
- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (1975). *Survey of the Population Change 1974-1975*. Bangkok.
- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (1980). *Population and Housing Census 1980*. Bangkok.
- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (1986). *Survey of the Population Change 1985-1986*. Bangkok.
- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (1990). *Population and Housing Census 1990*. Bangkok.
- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (1996). *Survey of the Population Change 1996*. Bangkok.
- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (2000). *Preliminary Report. The 2000 Population and Housing Census*. Bangkok.
- Pasuk Pongpaichit, Baker Chris. (1995). «Map 2: Spread of cultivation, 1840s-1990». In *Thailand: Economy and Politics*. Kuala Lumpur: Oxford University Press.
- Praphat Trinarong (2502) [1959]. *Suksa lae thiao nai muang thai* [Études et voyages en Thaïlande]. Bangkok: Liangchiang.
- Saowani Chitmuak (2531) [1988]. *Klum chatiphan: chao thai mutsalim* [Un groupe ethnique: les Thaïlandais musulmans]. Bangkok: Kong Thun San-ga Ruchira Amphon.
- Skinner William G. (circa 1950). *Thailand maps by amphoe 1947*. Bangkok: Cornell Research Center.
- TAT-Tourism Authority of Thailand (circa 1990). *Paenthi sadaeng laengthongthiao rai changwat* [Carte des attractions touristiques par province]. Bangkok: Rong Phim Si Thai.

### Bibliographie

- Apichat Chamrathirong, Kritaya Archavanitkul, Richter, K., Guest Ph., Varachai Thongthai, Wathinee Boonchalaksi, Nittaya Piriathamwong, Panee Vong-Ek (1995). *National Migration Survey of Thailand*. Bangkok: Mahidol University, Institute of Population and Social Research.
- Baffie J. (1994). «Des musulmans dans la cité bouddhique: l'exemple de la Thaïlande». *Revue du Monde Musulman et de la Méditerranée*, n° 68-69: 189-200.
- Baffie J. (1999). «Les Chinois de Thaïlande, le cas d'une minorité dominante». *Historiens et Géographes*, n° 368: 207-225.
- Bizot Fr., Gabaude L. (1989). «Theravāda: la tradition d'Asie du Sud-Est». In Jacob A., ed. *Encyclopédie philosophique*. Tome I: 1619-1626. Paris: Traditions et Écritures.
- Bizot Fr. (1993). *Le Bouddhisme des Thaïs. Brève histoire de ses mouvements et de ses idées des origines à nos jours*. Bangkok: Éditions des Cahiers de France.
- Chet Boonpratuang, Jones Gavin W., Chanpen Taesrikul (1996). «Dispelling some Myths about Urbanization in Thailand». *Journal of Demography*, vol. 12, n° 1: 21-36.

- Condominas G. (1976). «Essai sur l'évolution des systèmes politiques thaïs». *Ethnos*, n°41 : 7-67.
- De Koninck R. et Dery St. (1997). «Agricultural Expansion as a Tool of Population Redistribution in Southeast Asia». *Journal of Southeast Asian Studies*, vol. 28, n° 1 : 1-26.
- Guest Ph., Jones Gavin W. (1996). «Policy options when population growth slows: the case of Thailand». *Population Research and Policy Review*, vol. 15, n° 2 : 109-130.
- Knodel J., Vipan Prachuabmoh Ruffolo, Pakamas Ratanalang, Kua Wongboonsin (1996). «Reproductive Preferences and Fertility Trends in Post-transition Thailand». *Studies in Family Planning*, vol. 27, n° 6 : 307-318.
- Le Bar F.M., Hickey G.C., Musgrave J.K. (1994). *Ethnic Groups of Mainland Southeast Asia*. New Haven : Human Relations Area Files Press.
- Les Frères Jésuites, eds (2510) [1967]. *Namanukrom khatholik kaeng prathet thai* [l'Annuaire catholique de Thaïlande]. Bangkok.
- Lévy-Ward A., Clément P., Clément S. (1988). «Some observations on the map of the ethnic groups speaking Thai languages». *Journal of the Siam Society*, vol. 76 : 29-45.
- McKinnon J., Wanat Bhruksasri, eds (1983). *Highlanders of Thailand*. Kuala Lumpur : Oxford University Press.
- McKinnon J., Vienne B., dir. (1989). *Hill Tribes Today. Problems in Change*. Bangkok : White Lotus/Orstom.
- NESDB/UNDP/TDRI (circa 1995). *National Urban Development Policy Framework*. 2 vols. Bangkok : National Economic and Social Development Board, Office of the Prime Minister.
- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (1992). *Subject Report n° 1, Migration. 1990 Population and Housing Census*. Bangkok.
- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (circa 1993). *Own Children Estimates of Fertility of the Thai Hill Tribes*. Bangkok.
- Pan L., ed. (1998). *The Encyclopedia of the Chinese Overseas*. Singapore : Archipelago Press et Landmark Books.
- Surin Pitsuwan (1985). *Islam and Malay nationalism : A case study of the Malay-Muslims of Southern Thailand*. Bangkok : Thammasat University, thèse de doctorat.
- UN-ESCAP (1988). «Trends in Migration and Urbanization in Selected ESCAP Countries». *Asian Population Studies Series*, n° 89 : 21-35.
- Wijeyewardene G., ed. (1990). *Ethnic groups across national boundaries in Mainland Southeast Asia*. Singapore : Institute of Southeast Asian Studies.

## L'État et la construction du territoire

### Sources

- BOI-Office of the Board of Investment, Office of the Prime Minister (1995). *Thailand Investment 1995. A Directory of Companies Promoted by the Board of Investment*. Bangkok : Cosmic Publications Co Ltd.
- BOI-Office of the Board of Investment, Office of the Prime Minister (1998). *Costs of Doing Business in Thailand*. Bangkok.
- BOI-Office of the Board of Investment, Office of the Prime Minister (2000). *BOI Incentives*. Site web : <http://www.boigo.th>.
- Bruneau M. (1988). «Modèle spatial en auréoles concentriques, vers une science sociale des espaces régionaux en Asie du Sud-Est», et carte : «Royaume du Siam et États voisins au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle». *Géopoint 88*. Groupe Dupont, Université d'Avignon : 61-65.
- Bruneau M. (1995). Carte : «Du Siam à la Thaïlande, un territoire à géométrie variable». In Antheaume B., Bonnemaïson J., Bruneau M., Taillard Ch. *Asie du Sud-Est-Océanie*. Vol. 7. de la *Géographie universelle* (R. Brunet, dir.). Paris : Belin-RECLUS.
- CeDRASEMI, CNRS-EHESS, CEGET-CNRS (1985). «Map of Thai Speaking Ethnic Groups». In Lévy-Ward A., Clément P., Clément S. (1989). «Some Observations on the Map of the Ethnic Groups Speaking Thai Languages». *Journal of the Siam Society*, n° 76 : 29-45.
- De Koninck R. (1994). Carte : «L'encerclement anglo-français du Siam». In *L'Asie du Sud-Est*, 61. Paris : Masson.
- Donner W. (1978). *The Five Faces of Thailand. An Economic Geography*. London : C. Hurst & Co Ltd/Institute of Asian Affairs.
- EGAT-Electricity Generating Authority of Thailand, SCOD-System Control and Operation Division (2000a). *Map of EGAT electric power system*. Bangkok.
- EGAT-Electricity Generating Authority of Thailand, SCOD-System Control and Operation Division (2000b). *Power Plant. Installed capacity*. Bangkok.
- Fisher Charles A. (1964). *Southeast Asia, a Social, Economic and Political Geography*. London : Methuen.
- Kermel-Torrès D., Schar Ph. (1997). «Croissance industrielle et redéploiement spatial en Thaïlande». *Autrepart*, n° 3 : 45-64.
- Michelin (2000). *Thailand. Motoring and tourist map*. Bangkok : Michelin, Travel Publications, et Siam Cement Group.

- Ministry of Industry, Department of Mineral Resources, Mineral Fuels Division (1999). *Petroleum Activities in Thailand. Annual Report 1999*. Bangkok.
- Ministry of Transport and Communications, Information System Development Sub-Division, Information Centre, Transport and Communication Policy and Planning Bureau (1998). *Transport Statistics 1996*. Bangkok.
- Ministry of Transport and Communications, Transport and Communication Policy and Planning Bureau (2541) [1998]. *Telecommunications network of Thailand in 1998*. Bangkok.
- Ministry of University Affairs, Division of International Cooperation, Office of the Permanent Secretary (1998). *Thai Higher Education in Brief*. Bangkok.
- NASDA/FFPRI/RFD (1998). *Results of Production of Vegetation Dataset. Evaluation of the Dynamics of Forest Distribution and Forest Biomass*. Joint Research Project. Bangkok: NASDA/FFPRI/RFD on Global Research Network System (GRNS).
- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (1980). *Statistical Atlas of Population and Housing 1980*. Bangkok.
- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (1990). *Population and Housing Census 1990*. Bangkok.
- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (2538a) [1995a]. *Phaenhi sadaeng-khet amphoe tambon thetsaban lae khomun phunihan khong changwat ph.s. 2538*. [Cartes des districts, sous-districts, municipalités et données provinciales de base 1995]. Bangkok.
- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (2538b) [1995b]. *Rai-ngan phon kansamruat khomun radap muban ph.s. 2538* [Résultats des enquêtes villageoises. 1995]. Bangkok.
- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (1997a). *Report on Housing Survey 1996*. Bangkok.
- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (1997b). *Statistics of mail and telegraph accepted by changwat and region, whole Kingdom: fiscal year 1996*. Bangkok.
- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (1997c). *Statistics of telephone services by changwat and region, whole Kingdom: fiscal year 1996*. Bangkok.
- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister, Ministry of Education, Office of the Permanent Secretary for Education (1997d). *Report of Education Statistics: academic year 1996*. Bangkok.
- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (1997e). *Number of health service personnel by basic education degree and changwat, Bangkok Metropolis and vicinity: 1995*. Bangkok.
- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (1997f). *Number of hospitals and establishments with beds and health facilities by jurisdiction, region and changwat, whole Kingdom: 1995*. Bangkok.
- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (2000). *Preliminary Report. The 2000 Population and Housing Census*. Bangkok.
- PTIT-The Petroleum Institute of Thailand (1999). *PTIT Focus. After the Crisis: What Next*. Bangkok.
- PTIT-The Petroleum Institute of Thailand (2000a). *PTIT Focus*. Bangkok.
- PTIT-The Petroleum Institute of Thailand (2000b). *Results of the PTIT Industry Survey and the MOI and PTIT Industry Survey*. Bangkok.
- Roads Association of Thailand, Ministry of Transport and Communications, Department of Highway HQ (1997). *Thailand Highway Map*. Bangkok.
- Royal Forest Department (1999). *Forestry Statistics of Thailand 1999*. Bangkok: Royal Forest Department.
- RTSD-Royal Thai Survey Department (1966). *Thailand map showing administrative divisions by changwat, amphoe and king amphoe*. Bangkok.
- RTSD-Royal Thai Survey Department (1974). *Old Administrative Boundaries. Section of a Postal Map of Siam. 1915*. Bangkok.
- Skinner William G. (circa 1950). *Thailand maps by amphoe 1947*. Bangkok: Cornell Research Center.
- Tambiah Stanley J. (1976). *World Conqueror and World Renouncer. A Study of Buddhism and Polity Against a Historical Background*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Thongchai Charupatt (1998). *Forest Situation of Thailand in the past 37 years (1961-1998)*. Bangkok: Forest Resources Assessment Division, Forest Research Office, Royal Forest Department.
- Yuthasak Kanasawat (1995). *Industrial Policies of Japan and Thailand: A Comparison*. Chiba: IDEAS-Institute of Developing Economies Advanced School.

#### Bibliographie

- AIT-Asian Institute of Technology (1985.) *Master Plan for Rural Water Supply and Sanitation in Thailand*. Pathum Thani: AIT/Regional Research and Development Center.
- Alpha Research Co Ltd (1999). *Thailand in Figures 1998-1999*. Bangkok.

- Arghiros D. (2002). «Political Reform and Civil Society at the Local Level: Thailand's Local Government Reforms». In Mc Cargo, D., ed. *Reforming Thai Politics*, 223-246. Copenhagen: Nordic Institute of Asian Studies.
- Crispin Shawn W. (2001). «Power Politics Trump Reform». *Far Eastern Economic Review*, September 27: 40-42.
- De Koninck R. (1998). «La logique de la déforestation en Asie du Sud-Est». *Les Cahiers d'Outre-mer*, vol. 51, n° 204: 339-366.
- Déry St. (1999). «Évolution des territoires agricoles et forestiers en Thaïlande: une interprétation cartographique». *Les Cahiers d'Outre-mer*, vol. 52, n° 205: 35-58.
- Hirsch Ph. (1987). «Deforestation and Development in Thailand». *Singapore Journal of Tropical Geography*, vol. 8, n° 2: 129-138.
- Hirsch Ph., ed. (1996). *Seeing forests for trees. Environment and Environmentalism in Thailand*. Chiang Mai: Silkworm Books.
- Leoprapai B. (1996). *Social Sector Decentralization: The Case of Thailand*. IDRC-International Development Research Centre. Site web: <http://www.socdev.idrc.ca>.
- Medhi Krongkaew (1995). «The political economy of decentralization in Thailand». *Southeast Asian Affairs*: 343-361.
- Ministry of Interior, National Rural Committee (1990). *National Rural Committee form 2 database survey 1990*. Bangkok.
- Ministry of Public Health, Health System Research Institute (1995). «Health System in Transition». *Contemporary Health System*, n° 1. Nonthaburi.
- Ministry of Public Health, Monitoring and Evaluation Division, Bureau of Health Policy and Planning (1997). *Health in Thailand 1995-1996*. Bangkok.
- Ministry of Transport and Communications. Site web: <http://www.mot.go.th>.
- Ministry of Transport and Communications, TDRI-Thailand Development Research Institute (1997). *Telecommunications Master Plan 1997-2006. Executive summary*. Bangkok: TDRI.
- Ministry of Transport and Communications, TDRI-Thailand Development Research Institute (1999). *Transportation Master Plan 1999-2006. Executive Summary*. Bangkok: TDRI.
- Ministry of Transport and Communications, The Telephone Organization of Thailand. Site web: <http://www.tot.or.th>.
- Ministry of Transport and Communications, The Communication Authority of Thailand. Site web: <http://www.cat.or.th>.
- Nelson Michael H. (1998). *Central Authority and Local Democratization in Thailand*. Studies in Contemporary Thailand n° 6. Bangkok: White Lotus.
- NEPO-National Energy Policy Office (1999). *Privatisation and Liberalisation of the Energy Sector in Thailand*. March 29. Site web: <http://www.nepo.go.th>.
- NEPO-National Energy Policy Office (2000). *Energy database*. Site web: <http://www.nepo.go.th>.
- NEPO-National Energy Policy Office (2000). *Electricity Supply Industry Reform and Thailand Power Pool*. Site web: <http://www.nepo.go.th>.
- Onnucha Hutasingh (1999). «Local rule proves to be a flop. Corruption found to be main culprit». *Bangkok Post*, January 10. Site web: <http://www.bangkokpost.com>.
- Pirotais Bonleu R. (2000). *Analyse géographique et géopolitique de l'Asie du Sud-Est appliquée à l'étude des risques dans le secteur électrique*. Paris: Université de Paris 8, thèse de doctorat, 2 vols.
- Suwit Wibulpolprasert (1996). *Report on the evaluation of the decade of Health Centers development project*. Bangkok: Ministry of Public Health, Bureau of Health Policy and Planning.
- Tej Bunnag (1977). *The Provincial Administration of Siam, 1892-1915*. London: Oxford University Press.
- Tera International Co Ltd (1990). *Thailand in Figures 1990*. Bangkok.
- Tharan G., Bautista M. (1995). *Overview and assessment of rural water supply programs and projects in Thailand (1987-1993)*. Bangkok: Carl Duisberg Gesellschaft/South East Asia Program Office.
- The Metropolitan Waterworks Authority (1994, 1996). *Annual Report 1994, 1996*. Bangkok.
- The Provincial Waterworks Authority (1994, 1996). *Annual Report 1994, 1996*. Bangkok.
- Thirapong Vikitsat (1998). *Liberalization and privatization of the Thai power sector. Issues and perspectives*. Bangkok: The National Institute of Development Administration. NIDA Paper.
- Thongchai Winichakul (1994). *Siam Mapped. A History of the Geo-Body of a Nation*. Chiang Mai: Silkworm Books.
- United Nations, Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (1999). *Statistical Yearbook for Asia and the Pacific 1998*. Bangkok: United Nations Publication.
- Vickery M. (1970). «Thai Regional Elites and the Reforms of King Chulalongkorn». *Journal of Asian Studies*, vol. 29, n° 4: 873-880.

## L'agriculture

### Sources

- Bank of Thailand (2000). «Statistical Section». *Quarterly Bulletin*, vol. 40, n° 3. Bangkok.
- Bank of Thailand (2002). *Economic and Financial Statistics*. Bangkok. Site web: <http://www.bot.or.th>.
- MAC-Ministry of Agriculture and Co-operatives, Office of Agricultural Economics, Center for Agricultural Statistics (1980, 1986, 1993, 1997, 1998). «Crop Year». *Agricultural Statistics*. Bangkok.
- MAC-Ministry of Agriculture and Co-operatives, Office of Agricultural Economics, Center for Agricultural Information (2540) [1998]. «Rai-ngan kansamruat yampara pi 2537-2538». [Résultats de l'enquête sur l'hévéaculture 1994-1995]. *Agricultural Statistics*, n° 8. Bangkok.
- Ministry of Industry, Provincial Industrial Office (1997). *Industrial Data 1996*. Bangkok.
- NESDB-National Economic and Social Development Board, Office of the Prime Minister (1993). *Gross Domestic Product by Regions and Provinces 1989*. Bangkok.
- NESDB-National Economic and Social Development Board, Office of the Prime Minister (1999). *Gross Domestic Product by Regions and Provinces 1996*. Bangkok.
- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (1970). *Population and Housing Census 1970*. Bangkok.
- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (1990). *Population and Housing Census 1990*. Bangkok.
- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (1997). *Statistical Yearbook. Thailand 1996*, n° 44. Bangkok.
- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (2000). *Preliminary Report. The 2000 Population and Housing Census*. Bangkok.
- RID-Royal Irrigation Department (1989). *Map showing Water Resources Development in Thailand 1989*. Bangkok.
- RID-Royal Irrigation Department (1998). *Map showing Water Resources Development in Thailand 1996*. Bangkok.
- RTSD-Royal Thai Survey Department, Geography Division (1992). *Map: Irrigation 1990*. Bangkok.

### Bibliographie

- Ammar Siamwalla, Direk Patamasiriwat, Suthad Setboonsarng (1991). *Public Policies towards Agricultural Diversification in Thailand*. Bangkok: TDRI-Thailand Development Research Institute.
- Ammar Siamwalla (1992). *Myths, Demons and the Future of Thai Agriculture. Synthesis Report*. Bangkok: TDRI-Thailand Development Research Institute, Year-End Conference, vol.1.
- Barlow C. (1997). «Growth, Structural Change and Plantation Tree Crops: The Case of Rubber». *World Development*, vol. 25, n° 10: 1589-1607.
- Boonvanno Suchanya (1997). *Dynamique d'un système rural en zone mixte (hévéa-forêt)*. Bordeaux: Université de Bordeaux 3, thèse de doctorat.
- Charal Thong Ngam, Benchaphun Shinawatra, Sean H., Trébuil G. (1997). «Resource Management and Decision-making in the Thai Highlands». *Journal of Contemporary Asia*, vol. 27, n° 2: 179-197.
- Christensen Scott R. (1992). *Between the Farmer and the State: Towards a Policy Analysis of the Role of Agribusiness in Thai Agriculture*. Background Report. Chon Buri: TDRI Year-End Conference.
- Cohen Paul T., Pearson Ross E.T. (1998). «Communal Irrigation, State, and Capital in the Chiang Mai Valley (Northern Thailand): Twentieth-Century Transformations». *Journal of Southeast Asian Studies*, vol. 29, n° 1: 86-110.
- De Koninck R., Dery St. (1997). «Agricultural expansion as a tool of population redistribution in Southeast Asia». *Journal of Southeast Asian Studies*, vol. 28, n° 1: 1-26.
- DORAS Project (1996). *Agricultural and Irrigation Patterns in the Central Plain of Thailand. Preliminary Analysis and Prospects for Agricultural Development*. Bangkok: Kasetsart University, et ORSTOM.
- DORAS-DELTA (2001). Molle Fr., Chatchom Chompadist, Thippawal Srijantr, Jesda Keawkulaya. *Dry season water allocation and management in the Chao Phraya Delta*. Bangkok: Kasetsart University/IRD, DORAS Center, Research report n° 8.
- DORAS-DELTA (2001). Molle Fr., Nittaya Ngemprasertsri, Savakon Sudsawasd, Chatchom Chompadist. *Patterns of social interaction and organisation in irrigated agriculture: the case of the Chao Phraya Delta*. Bangkok: Kasetsart University/IRD, DORAS Center, research report n° 9.
- FAO (1970 to 1999). *Production Yearbook*. Rome.
- Flaherty M., Vandergeest P., Miller P. (1999). «Rice Paddy or Shrimp Pond: Tough Decisions in Rural Thailand». *World Development*, vol. 27, n° 12: 2045-2060.
- Gordon A. (1989). «Production and Distribution of Smallholder's Economic Surplus: Thailand's Rubber Sector». *Journal of Contemporary Asia*, vol. 19, n° 1: 3-25.

- Goss J., Burch D., Rickson R. (2000). «Agri-Food Restructuring and Third World Transnationals: Thailand, the CP Group and the Global Shrimp Industry». *World Development*, vol. 28, n° 3: 513-530.
- Hewinson K. (1986). «Capital in the Thai Countryside: The Sugar Industry». *Journal of Contemporary Asia*, vol. 16, n° 1: 2-18.
- Hirsch Ph. (1989). «Local Contexts of Differentiation and Inequality on the Thai Periphery». *Journal of Contemporary Asia*, vol. 19, n° 3: 308-323.
- Kermel-Torrès D., Schar Ph. (2000). «Les interactions agriculture-industrie en Thaïlande. Dynamiques agraires et mobilité de la main-d'œuvre». *Revue Tiers Monde*, vol. 41, n° 162: 323-341.
- Le Roux P., Ivanoff J., Besson I., Noparat Bamroongrusa (1991). *The Golden Forests*. Pattani: Prince of Songkhla University; Paris: IRCA, et CeDRASEMI.
- MAC-Ministry of Agriculture and Co-operatives, Office of Agricultural Economics, Center for Agricultural Statistics (1994). «Thailand Foreign Agricultural Trade Statistics 1993». *Agricultural Statistics*, n° 6. Bangkok.
- Medhi Krongkaew (1995). «Contribution of Agriculture to Industrialization». In Mehdi Krongkaew, ed. *Thailand's Industrialization and its Consequences*, 33-65. New York: St Martin Press Inc.
- Molle Fr., Thippawal Srijantr (2000). «Le système agraire du delta du Chao Phraya: transformations et impact de la crise». *Revue Tiers Monde*, vol. 41, n° 162: 345-366.
- Narongchai Akrasanee (1991). *Thailand's Export Led Growth: Retrospect and Prospects. Policy Study n° 3*. Bangkok: TDRI-Thailand Development Research Institute.
- Nipon Poapongsakorn (1994). «Transformation in the Thai Rural Labor Market». In Koppel B., Hawkins J., James W. eds. *Development or Deterioration: Work in Rural Asia*, 167-210. Boulder: Lynne Rienner Pubs.
- Phélinas P. (1995). «La fin de la frontière agricole en Thaïlande». *Économie rurale*, n° 229: 38-42.
- Phélinas P. (1996). «Dotation en facteurs et révolution agricole: analyse de la riziculture thaïlandaise». *Région et Développement*, n° 4: 11-32. Site web: [http://www.regionetdevelopement.u-3mrs.fr/pdf/R4\\_Phelinas.pdf](http://www.regionetdevelopement.u-3mrs.fr/pdf/R4_Phelinas.pdf)
- Ramsay A. (1982). «Tenancy and Landlessness in Thailand: How Severe a Problem». *Asian Survey*, vol. 31, n° 11: 1074-1092.
- Rigg J. (1987). «Forces and Influences behind the Development of Upland Cash Cropping in North-East Thailand». *The Geographical Journal*, vol. 153, n° 3: 370-382.
- Rigg J., Sakunee Nattapoolwat (2001). «Embracing the global in Thailand: Activism and pragmatism in an area of deagrarianization». *World Development*, vol. 29, n° 6: 945-960.
- Smith Paul T., ed. (1999). *Towards Sustainable Shrimp Culture in Thailand and the Region*. Proceedings of a workshop held at Hat Yai, Songkhla, Thailand, October 28-November 1, 1996. Canberra: Australian Centre for International Agricultural Research.
- Stifel L. (1973). «The Growth of the Rubber Economy of Southern Thailand». *Journal of Southeast Asian Studies*, vol. 4, n° 1: 107-109.
- Suthad Setboonsarng (1990). «Biotechnology and Developing Country Agriculture: Maize in Thailand». *OCDE Technical Papers*, n° 20.
- Taillard Ch. (1995). «Les dynamiques paysannes en Asie: l'exemple de la Thaïlande». In Haubert M., dir. *Les Paysans peuvent-ils nourrir le Tiers Monde?* 143-156. Paris: Publications de la Sorbonne.
- Tisdell C., Murphy T., Kehren T. (1997). «Characteristics of Thailand's commercial pig and poultry industries, with international comparisons». *World Animal Review*, vol. 89, n° 2.
- Traub P. (1987). «Regional Differences in Cane Sugar Production in Thailand. A Geographical Contribution». *Applied Geography and Development*, vol. 30: 95-109.
- Trébuil G. (1993). «Agriculture pionnière, révolution verte et dégradation de l'environnement en Thaïlande: le cinquième dragon ne sera pas vert». *Revue Tiers Monde*, vol. 34, n° 134: 365-383.
- Trébuil G. (1996). «Farmer differentiation in southern and central Thai rural systems: who benefits from agricultural growth». In Parnwell M.J.G., ed. *Uneven Development in Thailand*, 241-264. Aldershot: Avebury.
- Weigel J.-Y. (1994). «Entrepreneurial Rational in Rural Areas: The Case of Shrimp Farming». In Amara Pongsapich, Somchai Ratanakomut, Oudin X., Phélinas P., Simon J.-C., Weigel J.-Y. eds. *Entrepreneurship and Socio-Economic Transformation in Thailand and Southeast Asia*, 91-101. Proceedings of the Seminar of Bangkok, February 1993, Chulalongkorn University. Bangkok: CUSRI/ ORSTOM.
- Yamada J. (1997). *Capital Outflow from the Agriculture Sector in Thailand*. Tokyo: The Overseas Economic Cooperation Fund.
- Yanagisawa M., Nawata E. (1996). «Development of Commercial Cultivation of Field Crops in Thailand: A Case Study in Saraburi et Lopburi Provinces». In Fukui H., ed. *Transformation of Agriculture in Northeast*

Thailand, 70-90. Kyoto: Center for Southeast Asian Studies, Kyoto University. Reprinted from *Tonan Ajia Kenkyu*, vol. 33, n° 4.

## L'industrie

### Sources

- Bank of Thailand (2000). «Statistical Section». *Quarterly Bulletin*, vol. 40, n° 3.
- Bank of Thailand (2002). *Economic and Financial Statistics*. Bangkok. Site web: <http://www.bot.or.th>.
- BOI-Office of the Board of Investment, Office of the Prime Minister (diverses années de 1961 à 1996). *Yearly statistics on enterprises under operation*. Bangkok.
- Ministry of Industry, Provincial Industrial Office (1997). *Industrial Data 1996*. Bangkok.
- Ministry of Labour and Social Welfare, Department of Labour Protection and Welfare (1997). *Number of establishments and number of employees by size of establishments and by province 1996*. Bangkok.
- NESDB-National Economic and Social Development Board, Office of the Prime Minister (1993). *Gross Domestic Product by Regions and Provinces 1989*. Bangkok.
- NESDB-National Economic and Social Development Board, Office of the Prime Minister (1999). *Gross Domestic Product by Regions and Provinces 1996*. Bangkok.
- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (1990). *Population and Housing Census 1990*. Bangkok.
- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (1997). *Statistical Yearbook. Thailand 1996*. n° 44. Bangkok.
- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (2000). *Preliminary Report. The 2000 Population and Housing Census*. Bangkok.

### Bibliographie

- Alfred Tha Hla (2001). «Vehicles. Rosy long-term outlook prevails». *Bangkok Post Economic Review*. Year-End 2001. Site web: <http://www.bangkokpost.com>.
- Ammar Siamwalla, Suthad Setboonsarng, Direck Patamasiriwat (1993). «Agriculture». In Warr P.G., ed. *The Thai economy in transition*. Cambridge: University Press.
- Anupap Tiralap (1997). *The Electronics Industry in Thailand. ASP-5 Sub-Programme on Liberalization of Trade and Investment*. September. Bangkok: Thailand Development Research Institute.
- Archanun Kohpaiboon (1995). *Policy Distortion and Competitiveness of Thai Textile Industry*. Master of Economics. Bangkok: Faculty of Economics, Thammasat University.
- Bello Walden, Cunningham Shea, Li Kheng Poh (1998). «The Failure of Industrial Deepening». In Bello W., Cunningham S., Li Kheng Poh, eds. *A Siamese Tragedy. Development and Disintegration in Modern Thailand*, 55-73. New York: Zed Books Ltd.
- Chaponnière J.-R. (2004). «L'électronique en Asie orientale: division internationale du travail et intensification régionale des échanges». In Taillard Ch., dir. *Nouvelles organisations régionales en Asie orientale, Intégrations territoriales*. Paris: Indes Savantes, vol. 2.
- Deyo Fr.-C. (1998). «Democratisation and Labour in East Asian Development». In Hing A.Y., Chang C.T., Lansbury R. eds. *Work, Organisation and Industry. The Asian Experience, 196-207*. Singapore: Armour Publishing, Pte Ltd.
- Dixon Chris (1999). *The Thai Economy: Uneven Development and Internationalisation*. London: Routledge
- Dollar D., Hallward-Driemeir M. (1998). *Crisis, Adjustment, and Reform: Results from the Thailand Industrial Survey*. Washington: World Bank, Development Research Group.
- Fairclough G. (1997). «Labour. Feeling Squeezed. Thailand's economic woes fuel worker unrest». *Far Eastern Economic Review*, January 9: 81.
- Falkus M. (1995). «Thai Industrialization: An Overview». In Medhi Krongkaew, ed. *Thailand's Industrialization and its Consequences*, 13-32. London: Macmillan Press Ltd.
- Gearing J. (2001). «Asiaweek interview with BOI Secretary General Staporn Kavitanon». *Asiaweek magazine*, May 4, vol. 27, n° 17. Site web: <http://asiaweek.com>.
- Guiheux G., Lecler Y. (2004). «Internationalisation des firmes automobiles japonaises et dynamiques régionales en Asie du Sud-Est». In Taillard Ch., dir. *Nouvelles organisations régionales en Asie orientale, Intégrations territoriales*. Paris: Indes Savantes, vol. 2.
- Hewison K. (1990). «La formation de la classe capitaliste thaïlandaise et son mouvement de recomposition dans les années quatre-vingt». *Revue Tiers Monde*, vol. 31, n° 124: 763-788.
- Hewison K., Brown A. (1994). «Labour and Unions in Thailand». *Journal of Contemporary Asia*, vol. 24, n° 4: 483-513.
- Hiroko Maruhashi (1995). *Japanese subcontracting system in Thailand: A case study of the Thai automobile industry*. Master of Economics. Bangkok: Faculty of Economics, Thammasat University.

- Kanchada Poonpanich, Sangsit Piriyarangsarn (1998). «The Emergence of the Industrial Relations System in Thailand». In Hing A.Y., Chang C.T., Lansbury R., eds. *Work, Organisation and Industry. The Asian Experience*, 41-69. Singapore: Armour Publishing, Pte Ltd.
- Kanoksak Kaewthep, Voravidh Charoenloet (1996). «Thai Wage-Labour Relations: A Historical Approach». *Chulalongkorn Journal of Economics*, vol. 8, n° 2: 173-229.
- Kermel-Torrès D., Veerapong Saenjan (1999). «Industrial Labour Force Mobility». *7th International Conference on Thai Studies*, July 4-8, Amsterdam.
- Kermel-Torrès D., Schar Ph. (2000). «Les interactions agriculture-industrie. Dynamiques agraires et mobilités de la main-d'œuvre en Thaïlande». *Revue Tiers Monde*, vol.41, n° 162: 323-342.
- Kermel-Torrès D., Schar Ph. (2001). «Thailand's Industrialization: Overcoming Structural Obstacles». In Andreosso-O'Callaghan B., Bassino J.-P., Jaussaud J., eds. *The Changing Economic Environment in Asia. Firms' Strategies in the Region*, 166-183. London: Palgrave.
- Krai Yudth Dhiratayakinant (1995). «Public-Private Sector Partnership in Industrialization». In Medhi Krongkaew, ed. *Thailand's Industrialization and its Consequences*, 99-115. London: Macmillan Press Ltd.
- Mahidol University. *The Manufacturing Sector*. Site web: <http://www.mahidol.ac.th>.
- National Food Institute (2002). *The Thai Food Industry*. Site web: <http://www.nfi.or.th>.
- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (1997). *Report of the 1997 Industrial Census: Bangkok Metropolis, Center, North Region, Northeastern Region, South, Vicinity, Bangkok*. Bangkok.
- Picavet M. (2001). «Les mutations des entreprises thaïlandaises après la crise de 1997». *Péninsule*, vol. 42, n° 1: 163-186.
- Piras Chantravekin (1999). «Petrochemicals Review and Outlook». *After the Crisis, What Next. PTIT Focus*. Special Annual Issue. Bangkok: The Petroleum Institute of Thailand.
- Régnier Ph. (2000). *Small and medium enterprises in distress. Thailand, the East Asian crisis and beyond*. Aldershot: Gower.
- Saint-Julien Th., dir. (1998). *Atlas de France : Industries*, vol.9. Montpellier/Paris: GIP RECLUS/La Documentation française.
- Satjapa Thongprasarn (1995). *Impact of a Change in Import Tariff on Effective Protection. A Case Study of Petrochemical Industry*. Master of Economics. Bangkok: Faculty of Economics, Thammasat University.
- SEAMICO Business Information & Research Co., Ltd (1993). *An Investor's Guide. Thailand's Regional Area*. Bangkok: Office of the Board of Investment, Office of the Prime Minister.
- Sevilla Ramon C., Kusol Soonthornthada (2000). *SME Policy in Thailand: Vision and Challenges*. Publication n° 251. Bangkok: Mahidol University, Institute for Population and Social Research.
- Soonruth Bunyamanee (2002). «Industry. Turnaround to help full recovery». *Bangkok Post Economic Review*. Year-End 2002. Site web: <http://bangkokpost.com>.
- Suphat Suphachalasai (1998). «Textiles Industry in Thailand». *The Impact of Liberalisation: Communicating with APEC Communities*. Singapore: APEC Secretariat, Studies in APEC Liberalisation, November.
- «The impact of AFTA 2000 on Thailand's industry» (1999). *Business in Thailand Magazine*. Site web: <http://www.businessinthailandmag.com>.
- Veerapong Saenjan et Kermel-Torrès D. (1998). «Industrialization and its Implications. The Case of the North-East, Thailand». In *Social and Spatial Approach to Dynamics Linked to Industrialization*. International Seminar. December 15. Khon Kaen: Khon Kaen University, ORSTOM-CNRS.
- Watcharapong Thongrungs (2002). «Steel industry: Win a step closer». *The Nation*, May 29. Bangkok: The Nation Group.

## Le secteur tertiaire

### Sources

- Bank of Thailand (2002). *Economic and Financial Statistics*. Bangkok. Site web: <http://www.bot.or.th>.
- Ministry of Labour and Social Welfare, Department of Labour Protection and Welfare (1997). *Number of establishments and number of employees by size of establishments and by province 1996*. Bangkok.
- Ministry of Transport and Communications, Information System Development Sub-Division, Information Centre, Transport and Communication Policy and Planning Bureau (1996). *Transport Statistics 1995*. Bangkok.
- Ministry of Transport and Communications, Information System Development Sub-Division, Information Centre, Transport and Communication Policy and Planning Bureau (1998a). *Transport Statistics 1996*. Bangkok.
- Ministry of Transport and Communications (1998b). *Data on international scheduled flights and domestic flights*. Bangkok.

- NESDB-National Economic and Social Development Board, Office of the Prime Minister (1993). *Gross Domestic Product by Regions and Provinces 1989*. Bangkok.
- NESDB-National Economic and Social Development Board, Office of the Prime Minister (1999). *Gross Domestic Product by Regions and Provinces 1996*. Bangkok.
- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (2529) [1986]. *Raingnan kan samruat kan prakopkichakan rongraem lae kesthos 2529*. [Rapport de l'enquête sur l'activité des hôtels et des maisons d'hôtes 1986]. Bangkok.
- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (1990). *Population and Housing Census 1990*. Bangkok.
- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (2539) [1996]. *Raingnan kan samruat kan prakopkichakan rongraem lae kesthos 2539*. [Rapport de l'enquête sur l'activité des hôtels et des maisons d'hôtes 1996]. Bangkok.
- NSO-National Statistical Office and Office of the Permanent Secretary for Education, Ministry of Education (1997a). *Report of Education Statistics : academic year 1996*. Bangkok.
- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (1997b). *Statistical Yearbook. Thailand 1996*. n° 44. Bangkok.
- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (1997c). *Number of health service personnel by basic education degree and changwat, Bangkok Metropolis and vicinity : 1995*. Bangkok.
- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (1997d). *Number of hospitals and establishments with beds and health facilities by jurisdiction, region and changwat, whole Kingdom : 1995*. Bangkok.
- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (1997e). *Statistics of mail and telegraph accepted by changwat and region, whole Kingdom : fiscal year 1996*. Bangkok.
- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (1997f). *Statistics of telephone services by changwat and region, whole Kingdom : fiscal year 1996*. Bangkok.
- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (1997g). *Statistics of commercial banks by changwat and region, whole Kingdom : fiscal year 1996*. Bangkok.
- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (2000). *Preliminary Report. The 2000 Population and Housing Census*. Bangkok.
- TAT-Tourism Authority of Thailand, Statistics Section (circa 1989). *Domestic Tourism*. Bangkok.
- TAT-Tourism Authority of Thailand, Statistics Section (circa 1996). *Domestic Tourism*. Bangkok.
- Tera International Co Ltd (1990). *Thailand in Figures 1990*. Bangkok : Tera International Co Ltd.

### Bibliographie

- Bank of Thailand (2000). «Statistical Section». *Quarterly Bulletin*, vol. 40, n° 3. Bangkok.
- Cohen E. (1996). *Thai Tourism, Hill Tribes, Islands and Open-Ended Prostitution*. n° 4. Bangkok : White Lotus, Studies in Contemporary Thailand.
- Crispin Shawn W. (2003). «Sun, Surf and Spending». *Far Eastern Economic Review*, January 16 : 44-47.
- Darana Chudasri (2002). «Retail customers take centre stage». *Bangkok Post Economic Review*. Year-End 2002. Site web : <http://www.bangkokpost.com>.
- Goad Pierre G., Crispin Shawn W. (1999). «Wish you were here». *Far Eastern Economic Review*. September 30 : 60-62.
- Hewison K. (1988). «The structure of banking capital in Thailand». *Southeast Asian Journal of Social Science*, vol. 16, n° 1.
- Hewison K. (1989). *Bankers and Bureaucrats : Capital and the Role of the State in Thailand*. New Haven : Yale University Southeast Asia Studies.
- Krissana Parnsoonthorn (2002). «Demand shows signs of persisting». *Bangkok Post Economic Review*. Year-End 2002.
- Ministry of Transport and Communications, Thailand Development Research Institute (1999). *Transportation Master Plan 1999-2006. Executive Summary*. Bangkok : TDRI.
- Ministry of Transport and Communications. Site web : <http://www.mot.go.th>.
- Naris Chaiyasoot (1995). «Industrialization, Financial Reform and Monetary Policy». In Medhi Krongkaew, ed. *Thailand's Industrialization and its Consequences*, 160-182. London : Macmillan Press Ltd.
- Nondhanada Intarakomalyasut (2002). «Tourism. Crucial year ahead for Thailand». *Bangkok Post Economic Review*. Year-End 2002.
- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (1999). *Statistical Yearbook. Thailand 1998*. n° 45. Bangkok.
- Phichit Likitkijomboon (2002). «Globalization and Thai Economic Reforms». *International Conference on Economic Recovery and Reforms*, October 28-29. Bangkok : Thammasat University, Bank of Thailand.

- Picavet M. (2001). «Les mutations des entreprises thaïlandaises après la crise de 1997». *Péninsule*, vol. 42, n° 1: 163-186.
- Sompop Manarungsan (1999). «Causes and Consequences of the Bubble Economy in Thailand». *7th International Conference on Thai Studies*, July 4-8. Amsterdam.
- Sukanya Jitpleecheep (2002). «Plenty of new offerings in store». *Bangkok Post Economic Review*. Year-End 2002.
- TAT-Tourism Authority of Thailand (diverses années). *Annual Statistical Reports on Tourism in Thailand*. Bangkok.
- TAT-Tourism Authority of Thailand. Site web: <http://www.tat.or.th>.

## Bangkok et la région métropolitaine de Bangkok

### Sources

- BMA-Bangkok Metropolitan Administration, Department of Policy and Planning (1998). *Statistical Profile of BMA*. Bangkok.
- BOI-Board of Investment (1995). *Thailand Investment 1995. A Directory of Companies Promoted by the Board of Investment*. Bangkok: Cosmic Publications Co Ltd.
- Charmes É. (2000). *Impasses et voies traversantes. Formation et transformations de l'espace viaire en périphérie de Bangkok*. Marne-la-Vallée: École Nationale des Ponts et Chaussées, thèse de doctorat.
- Davisi Boontharm (2001). *Les Lieux du commerce et l'évolution urbaine de Bangkok 1782-2000. Étude des transformations urbaines et de leur qualification à travers l'évolution des fonctions et formes commerciales*. Paris: Université de Paris 8, thèse de doctorat.
- Ministry of Interior, Department of Local Administration (2540) [1997]. *Changwat, amphoe, king amphoe 2540*. Bangkok.
- NESDB-National Economic and Social Development Board, Office of the Prime Minister (1994). *Metropolitan Regional Structure Planning Study*. Bangkok.
- NESDB-National Economic and Social Development Board, Office of the Prime Minister (1999). *Gross Domestic Product by Regions and Provinces 1996*. Bangkok.
- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (diverses années de 1955 à 1980). *Statistical Yearbook Thailand*. Bangkok.
- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (2538) [1995]. *Paenthi sadaeng khet amphoe tambon thetsaban lae khomun phunthan khong changwat ph.s.* 2538. [Cartes des districts, sous-districts, municipalités et données provinciales de base 1995]. Bangkok.
- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (2000). *Preliminary Report. The 2000 Population and Housing Census*. Bangkok.

### Bibliographie

- Archer R.W., Tapananont N. (1995). *Financing the Construction of Distributor/Collector Roads in Thailand: A Pre-feasibility Study for a Road Construction and Special Assessment Pilot Project in Bangkok*. Bangkok: Asian Institute of Technology.
- Askew M. (1993). *The Making of Modern Bangkok: State, Market and People in the Shaping of the Thai Metropolis*. Bangkok: Thailand Development Research Institute.
- Askew M. (1994). *Interpreting Bangkok: The Urban Question in Thai Studies*. Bangkok: Chulalongkorn University Press.
- Charmes É. (2000). *Impasses et voies traversantes. Formation et transformations de l'espace viaire en périphérie de Bangkok*. Marne-la-Vallée: École Nationale des Ponts et Chaussées, thèse de doctorat.
- Bundit Chulasai (1983). *L'Évolution des logements urbains à Bangkok, Thaïlande*. Paris: Unité pédagogique d'architecture n° 1.
- Davisi Boontharm (2001). *Les Lieux du commerce et l'évolution urbaine de Bangkok 1782-2000. Étude des transformations urbaines et de leur qualification à travers l'évolution des fonctions et formes commerciales*. Paris: Université de Paris 8, thèse de doctorat.
- Dick H.W., Rimmer P.J. (1998). «Beyond the Third World City: The new urban geography of South-East Asia». *Urban Studies*, vol. 35, n° 12: 2303-2321.
- Douglass M. (2000). «Mega-urban regions and world city formation: globalisation, the economic crisis and urban policy issues in Pacific Asia». *Urban Studies*, vol. 37, n° 12: 2315-2335.
- Goldblum Ch. (1987). *Métropoles de l'Asie du Sud-Est. Stratégies urbaines et politiques du logement*. Paris: L'Harmattan.
- Mc Gee Terry G., Greenberg Charles (1992). «The Emergence of Extended Metropolitan Regions in ASEAN 1960-1980: An Exploratory Outline». In Amara Pongsapich, Howard M.C., Amyot J., eds. *Regional Development and Change in Southeast Asia in the 1990s*, 133-161. Bangkok: CUSRI-Chulalongkorn University Social Research Institute.

Medhi Kronkaew (1996). «The changing urban system in a fast-growing city and economy: The case of Bangkok and Thailand». In Fu-Chen Lo, Yue-Man Yeug, eds. *Emerging World Cities in Pacific Asia*, 286-334. Tokyo: United Nations University Press.

NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (1989, 1994, 1998). *Statistical Report of the Region. Bangkok Metropolitan and Vicinity*. Bangkok.

Paritta Chalempow Koanantakool (1993). *Urban Life and Urban People in Transition*. Bangkok: Thailand Development Research Institute.

Rimmer P.S. (1991). «Infrastructure planning and management». *Proceedings of Japan Society of Civil Engineers (JSCE)*, n° 431, IV-15.

Rüland J., ed (1996). *The Dynamics of Metropolitan Management in Southeast Asia*. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies.

Sopon Pornchokchai (1992). *Bangkok Slums. Review and Recommendations*. Bangkok: Agency for Real Estate Affairs.

Sternstein L. (1982). *Portrait of Bangkok*. Bangkok: Bangkok Metropolitan Administration.

Sternstein L. (1995). *BMR Population Projection for Small Areas. Evidence of Population Change from the Censuses of 1960, 1970, 1980 and 1990*. Bangkok: CUSRI-Chulalongkorn University Social Research Institute.

Stickland R. (1993). «Bangkok's Urban Transport Crisis». *Urban Age*, vol. 2, n° 2.

## Deux régions périphériques : le Nord-Est et le Sud

### Sources

Chao Yongchalermchai, Danupon Tonnayopas, Anan Khampeera, Suchada Yongsatisak (1998). «Land Use Change in Pak Phanang Basin». In *Space Technology for National Development*. Second Thai-French Symposium on Remote Sensing. December 18-19. Bangkok.

Khon Kaen University, Computer Center, Division of Environmental Information (1998). *Provincial GIS. Natural Resources and Environment, Sakon Nakhon*. Bangkok: Ministry of Science Technology and Environment, Department of Environmental Quality Promotion.

Michelin (2000). *Thailand. Motoring and tourist map*. Bangkok: Michelin, Travel Publications/Siam Cement Group.

Ministry of Agriculture, Department of Agricultural Extension, Planning and Evaluation Division (2538) [1995]. *Fai khomun songsoem kankaset 2538* [1995]. [Données agricoles 1995]. Khon Kaen, Songkhla.

Ministry of Industry, Office of Industrial Economics (1993). *Industrial statistics by province. South region 1993*. Bangkok.

Ministry of Industry, Office of Industrial Economics (1994). *Industrial statistics by province. North-East region 1994*. Bangkok.

Ministry of Interior, Office of Local Administration (2540) [1997]. *Khomun kanpokkhong thongthi*. [Administration locale]. Bangkok.

Ministry of Interior, Department of Administration, Division of Tambon Government (2541) [1998]. *Khomun sapha tambon lae ongkan borihan suan tambon ph. s. 2541*. [Données sur les conseils et les organisations administratives des sous-districts 1998]. Bangkok.

NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (1980). *Statistical Atlas of Population and Housing 1980*. Bangkok.

NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (2538) [1995]. *Phaenthi sadaeng khet amphoe tambon thetsaban lae khomun phunthan khong changwat ph.s. 2538*. [Cartes des districts, sous-districts, municipalités et données provinciales de base 1995]. Bangkok.

Roads Association of Thailand, Ministry of Transport and Communications, Department of Highway HQ (1997). *Thailand Highway Map*. Bangkok.

### Bibliographie

Boonvanno, Suchanya (1997). *Dynamique d'un système rural en zone mixte (hévéa-forêt)*. Bordeaux: Université de Bordeaux 3, thèse de doctorat.

Bruneau M., Kilian J., Le Men H., Mongkolsawat C. (1985). «Identification and dynamics of the agricultural environments in the Northeast Thailand (Udon Thani-Sakon Nakhon)». *Travaux et Documents de Géographie Tropicale*, n° 56, Série Cartosat 1.

Charupatt T., Charupatt J (1997). «Application of Landsat-5 (TM) for Monitoring the Change of Mangrove Forest Area in Thailand». In *Mangrove Conservation and Management*. 10th Seminar on National Mangrove Ecology. August 25-28. Bangkok.

- Coral Resources Institute-Prince of Songkhla University (with Association of the Coastal Resources Center, University of Rhode Island) (1991). *Coastal Management in Pak Phanang: A Historical Perspective of the Resources and Issues*. Hat Yai: Prince of Songkhla University.
- Donner W. (1978). «The Second Face: The South (Peninsular Thailand)», «The Third Face: The North-East». In *The Five Faces of Thailand. An Economic Geography*. 403-543, 547-656. London: C. Hurst & Company, et Hamburg: Institute of Asian Affairs.
- Formoso B., ed. (1997). *Ban Amphawan et Ban Han: le devenir de deux villages rizicoles du Nord-Est thaïlandais*. Paris: Éditions Recherches sur les Civilisations/CNRS-Éditions.
- Fukui Hayao, ed. (1996). *Transformation of Agriculture in Northeast Thailand*. Kyoto: Center for Southeast Asian Studies, Kyoto University. Reprinted from *Tonan Ajia Kenkyu*, vol. 33, n° 4.
- Grabowsky V., ed. (1995). *Regions and National Integration in Thailand*. Wiesbaden: Harrassowitz.
- Kermel-Torrès D., Schar Ph. (1997). «Croissance industrielle et redéploiement spatial en Thaïlande». *Autrepart*, n° 3: 45-64.
- Kermel-Torrès D., Veerapong Saenjan (1998). «Adjustments in Agriculture (North-East): Retention and Mobility». In *Social and Spatial Approach to Dynamics Linked to Industrialization*. International Seminar. December 15. Khon Kaen: Khon Kaen University/ORSTOM-CNRS.
- Schar Ph., Thungwa Somyot (1998). «Adjustments in Agriculture and Rural Transformation in Southern Thailand. Mobility and Retention Capacity of the Work Force in Selected Rural Systems». In *Social and Spatial Approach to Dynamics Linked to Industrialization*. International Seminar. December 15. Khon Kaen: Khon Kaen University/ORSTOM-CNRS.
- Seri Phongphit, Kevin Hewison (1990). *Thai Village Life. Culture and Transition in the North-East*. Bangkok: Thai Institute for Rural Development, Village Foundation.
- Trébuil G., Thungwa Somyot, Patamadit-Trébuil I. (1983). *The Present System and Recent Changes in Land Use in Sathing Phra District, Southern Thailand*. Thai-French Farming Systems Research Project, Report n° 2. Hat Yai: Prince of Songkhla University.
- Trébuil G. (1987). *Sathing Phra: un système agraire en crise au sud de la Thaïlande*. Paris: Institut National de la Recherche Agronomique, thèse de doctorat, 2 vols.
- Veerapong Saenjan, Kermel-Torrès D. (1998). «Industrialization and its Implications: the case of the North-East». In *Social and Spatial Approach to Dynamics Linked to Industrialization*. International Seminar. December 15. Khon Kaen: Khon Kaen University/ORSTOM-CNRS.
- Weigel J.-Y. (1993). «Aquaculture littorale et mobilisations environnementales en Thaïlande». *Revue Tiers Monde*, vol. 34, n° 134: 385-403.

## Déséquilibres sociaux et organisation spatiale

### Sources

- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (1990). *Population and Housing Census 1990*. Bangkok.
- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (1995). *Important statistics by changwat*. Bangkok.
- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (1996a). *Report of the 1996 Household Socio-Economic Survey. Whole Kingdom*. Bangkok.
- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (1996b). *Deposits of Government Savings Banks by region and changwat 1996*. Bangkok.
- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (1996c). *Deposits, credit and investment of commercial banks by region and changwat 1996*. Bangkok.
- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (1997a). *Statistical Yearbook. Thailand 1996*, n° 44. Bangkok.
- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister, Ministry of Education, Office of the Permanent Secretary for Education (1997b). *Report of Education Statistics: academic year 1996*. Bangkok.
- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (2000). *Preliminary Report. The 2000 Population and Housing Census*. Bangkok.
- UNESCO (1999). *Statistical Yearbook 1999*. Paris: Unesco Publishing/Bernan Press.

### Bibliographie

- Bruneau M. (1991). «Modèles spatiaux des États de l'Asie du Sud-Est continentale». *Cahiers de Géographie du Québec*, vol. 35, n° 94: 89-116.
- Bruneau M., Kermel-Torrès D. (2002). «La formation d'un territoire à géométrie variable», «Thaïlande: le développement inégal», «La Thaïlande dans la mondialisation». In Foucher M., dir. *Asies nouvelles*, 213-218, 221-222. Paris: Belin.

- Brunet R. (1997). «Modèles et chorèmes». In *Champs et contrechamps. Raisons de géographie*. Paris: Belin.
- Brunet R. (2001). *Le Déchiffrement du monde. Théorie et pratique de la géographie*. Paris: Belin.
- Crispin Shawn W. (2003). «Weaving Entrepreneurs». *Far Eastern Economic Review*, April 10 : 32-34.
- Dixon Chris (1999). «Income distribution, poverty and spatial inequality». In *The Thai Economy. Uneven development and internationalisation*, 214-238. London: Routledge.
- Economist Intelligence Unit (2002). *Country Profile Thailand 2002*. London: The Economist Intelligence Unit.
- Economist Intelligence Unit (2001, 2003). *Country Report Thailand*, August et November 2001, February 2003. London: The Economist Intelligence Unit.
- Mingat A. (1998). «The strategy used by high-performing Asian economies in education: some lessons from developing countries». *World Development*, vol. 26, n° 4: 695-715.
- Ministry of Education, Department of General Education (1997). *Educational statistics in brief. Department of General Education. Academic Year 1996*. Bangkok: Planning Division, Department of General Education, Ministry of Education.
- Ministry of Education (1997). *Educational Statistics in Brief 1996*. Bangkok: Bureau of Educational Policy and Planning, Office of the Permanent Secretary, Ministry of Education.
- Ministry of University Affairs, Office of the Permanent Secretary, Division of International Cooperation (1998). *Thai Higher Education in Brief*. Bangkok.
- Nanak Kakwani, Medhi Krongkaew (1996). «Big reduction in 'poverty'». *Bangkok Post Economic Review*. Year-End 1996 : 21-23.
- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (1998). *Statistical Yearbook. Thailand 1997*, n° 45. Bangkok.
- NSO-National Statistical Office, Office of the Prime Minister (1999). *Report of the 1999 Household Socio-Economic Survey. Whole Kingdom*. Bangkok.
- ONEC-Office of the National Education Commission, Office of the Prime Minister (1998). *Education in Thailand 1998*. Bangkok.
- Pranee Tinakorn (1995). «Industrialization and Welfare: How Poverty and Income Distribution are Affected». In Medhi Krongkaew., ed. *Thailand's Industrialization and its Consequences*, 218-231. London: Macmillan Press Ltd.
- Sauvalak Kittiprapas, Chedtha Intaravitak (2000). «Social responses to Economic Crisis in Thailand: Some Evidence during 1997-99». In *Social Impacts of the Asian Economic Crisis in Thailand, Indonesia, Malaysia and the Philippines*, 21-98. Bangkok: Thailand Development Research Institute.
- Sirilaksana Khoman (1993). «Education policy». In Warr P., ed. *The Thai Economy in Transition*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Sudipto Mundle (1998). «Financing Human Development: Some Lessons from Advanced Asian Countries». *World Development*, vol. 26, n° 4: 659-672.
- UNESCO, Asia/Pacific Cultural Center for UNESCO (ACCU) (2001). *Asia-Pacific Literacy Data Base*. Site web: <http://www.accu.or.jp>.
- World Bank (2003). *World Bank Atlas*. Washington: World Bank.



# ATLAS DE THAÏLANDE

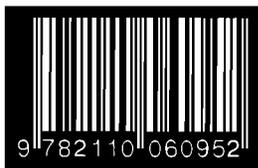
## Structures spatiales et développement

Cet ouvrage décrit les structures spatiales de la Thaïlande et montre le développement social et économique dans un contexte territorial. Le royaume de Thaïlande a connu de nombreux changements au cours de sa longue histoire, et plus récemment durant la vigoureuse croissance entamée au milieu des années 1980. Les cartes et le texte proposent une vision complète des dynamiques internes de la Thaïlande comme de son intégration régionale et mondiale.

C'est le premier atlas de ce type pour la Thaïlande. Il comprend un vaste ensemble d'informations spatiales et de cartes utilisant différentes méthodes de traitements informatiques des données. Soixante-dix planches de cartes, accompagnées de leur commentaire, couvrent des domaines aussi essentiels que les relations de la Thaïlande avec le système Monde et sa place en Asie de l'Est, la population, les infrastructures, le réseau urbain, les productions, les revenus, l'éducation ou les dynamiques intrarégionales.

Cet ouvrage apporte des analyses sur un vaste éventail de domaines et de méthodes. Il sera un outil précieux aussi bien pour les enseignants et les étudiants que pour les aménageurs ou les entrepreneurs — en fait pour tous ceux qui veulent comprendre la Thaïlande et réfléchir à son évolution.

Doryane Kermel-Torrès, géographe à l'Institut de recherche pour le développement (IRD) dans l'unité « Intervention publique, espaces, sociétés », a dirigé de nombreux projets de recherche en Thaïlande pendant plusieurs années, particulièrement dans le domaine de l'étude de l'industrialisation d'un pays rural.



Prix : 35 €  
ISBN : 2-11-006095-6  
ISBN : 2-7099-1593-6  
ISSN : 0999-0089  
DF : 5 8431-2

LA DOCUMENTATION FRANÇAISE  
29-31, quai Voltaire - 75344 Paris Cedex 07  
Téléphone : 01 40 15 70 00  
Télécopie : 01 40 15 72 30