

# 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.

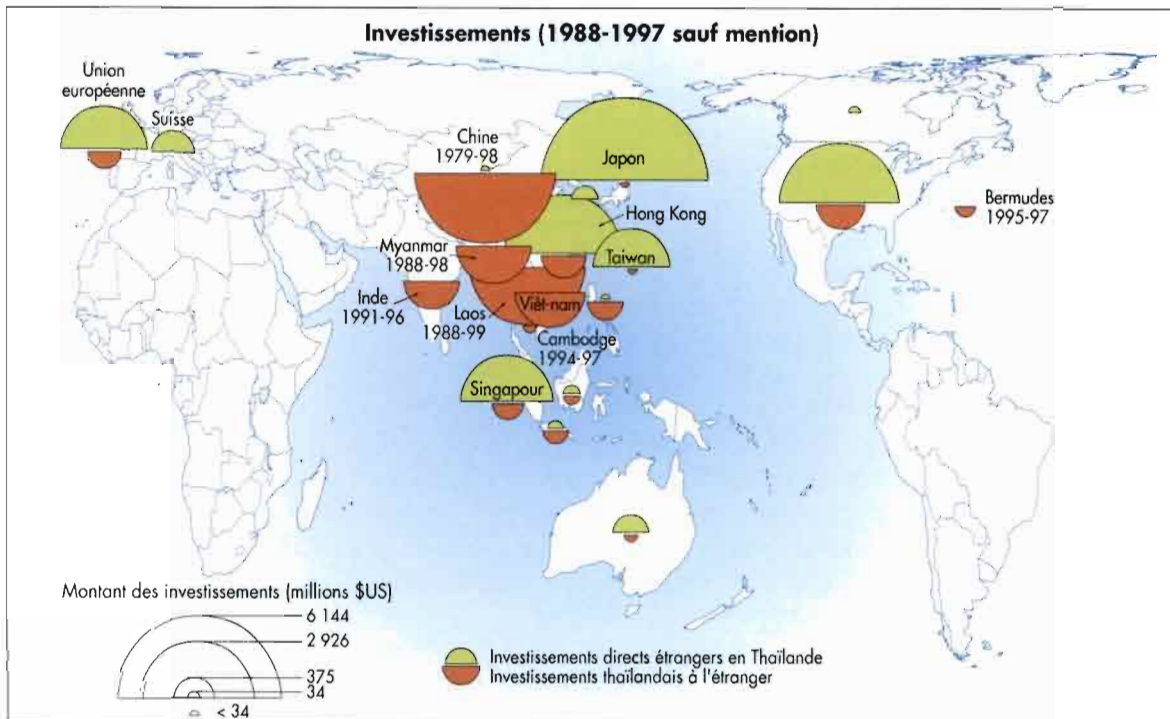
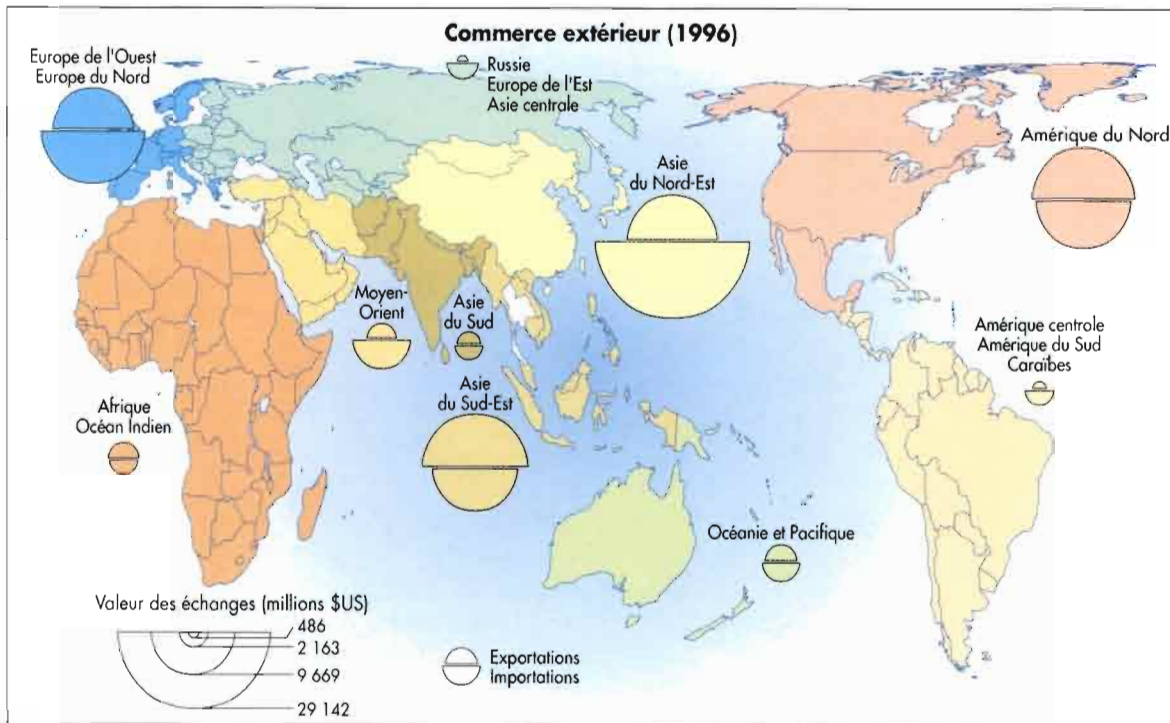
Malgré une chute de leur valeur relative, les exportations de l'agriculture et de la pêche restent importantes car diverses et intégrées dans la transformation industrielle. La valeur des exportations de biens manufacturés s'est très fortement accrue: les produits électroniques et électriques, les équipements 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. Ralentis 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

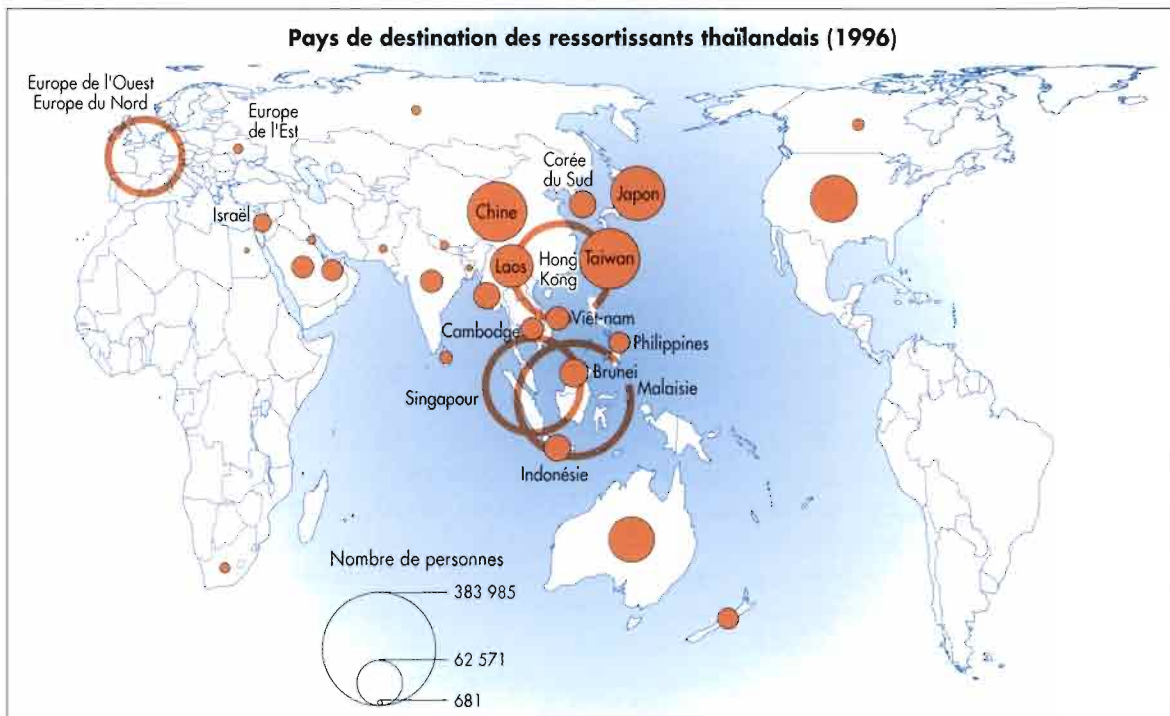
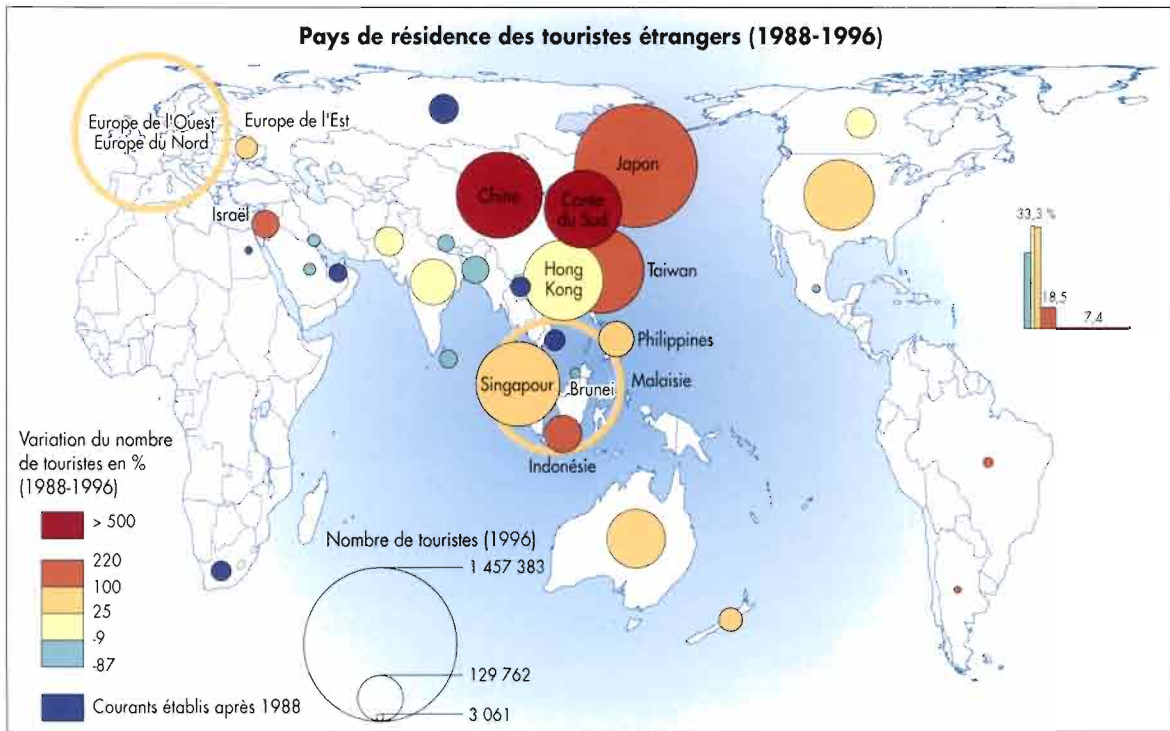
## 2. Voyageurs étrangers et thaïlandais

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).

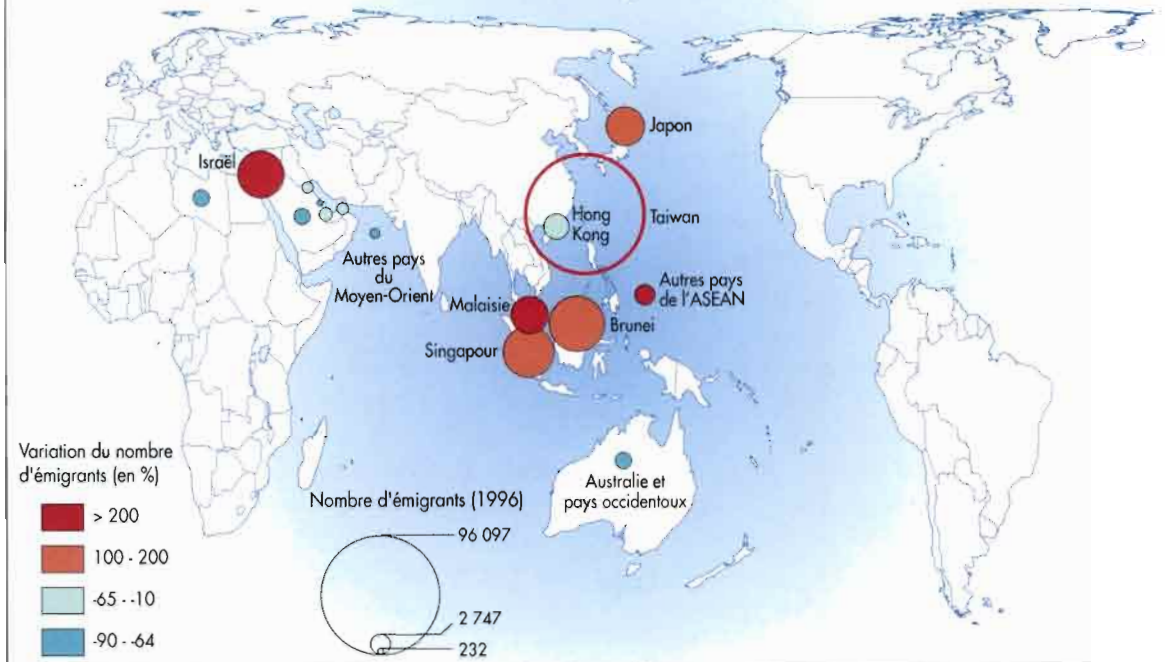
À la fin des années 1970, l'émigration s'est d'abord tournée vers les chantiers pétroliers du Moyen-Orient qui, en 1985, recevaient près de 90 % des effectifs déclarés. Mais la guerre du Golfe et une crise diplomatique avec l'Arabie Saoudite firent chuter le recrutement et le courant migratoire total 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

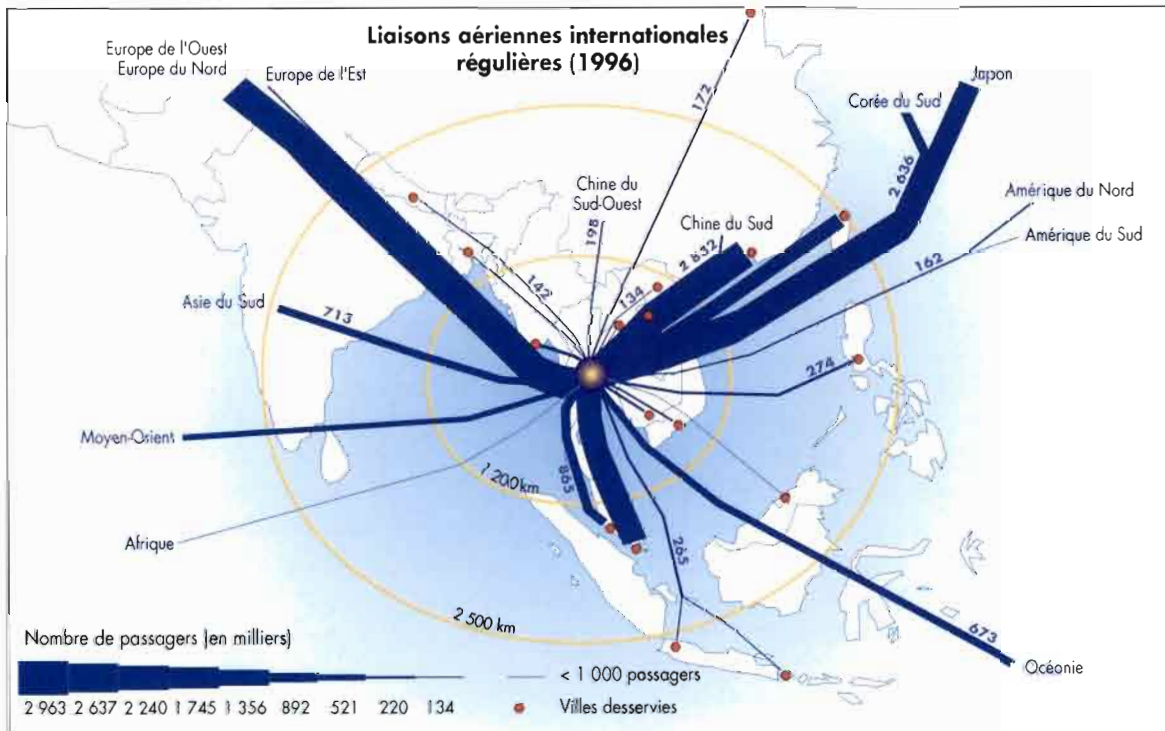
travailleurs non-qualifiés. À partir de la fin des années 1980, forte croissance et pénurie de main-d'œuvre bon marché ont stimulé l'emploi dans les usines, les services (hôtellerie, construction), l'agriculture ou la pêche. Clandestine pour près de 80 % du million de travailleurs concernés, l'immigration 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.

### Émigration de travail enregistrée (1990-1996)



### Liaisons aériennes internationales régulières (1996)



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.

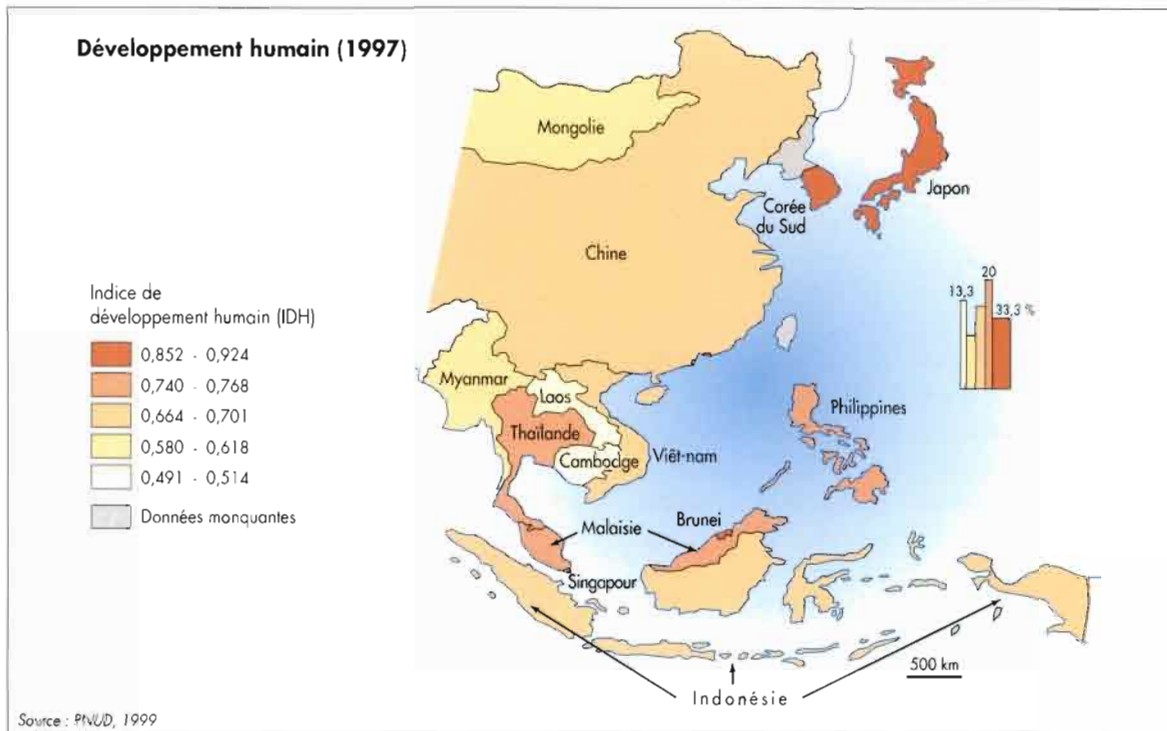
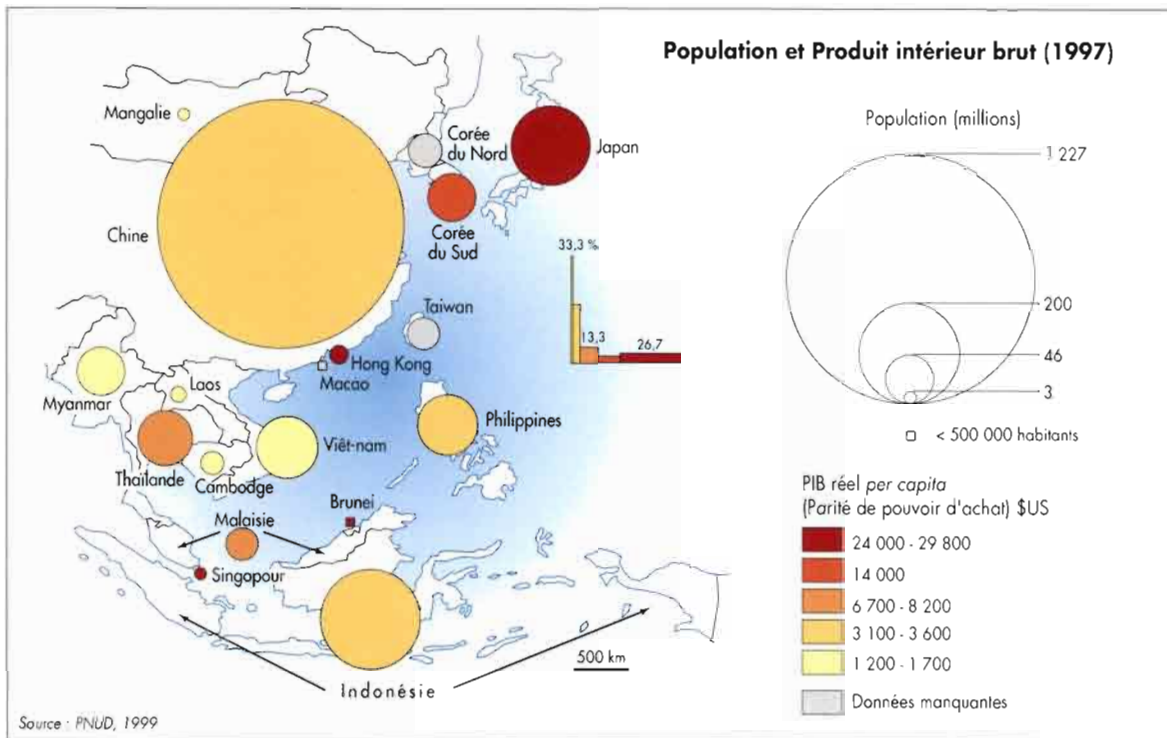
Grâce à ses ressources pétrolières, Brunei est aussi le pays dont le Produit intérieur brut (PIB) réel *per capita*, mesuré en termes de Parité de pouvoir d'achat (PPA), est le plus élevé : il devance les « Nouvelles économies industrialisées » ou « Dragons » (Taiwan, Singapour, Corée du Sud, Hong Kong), 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).

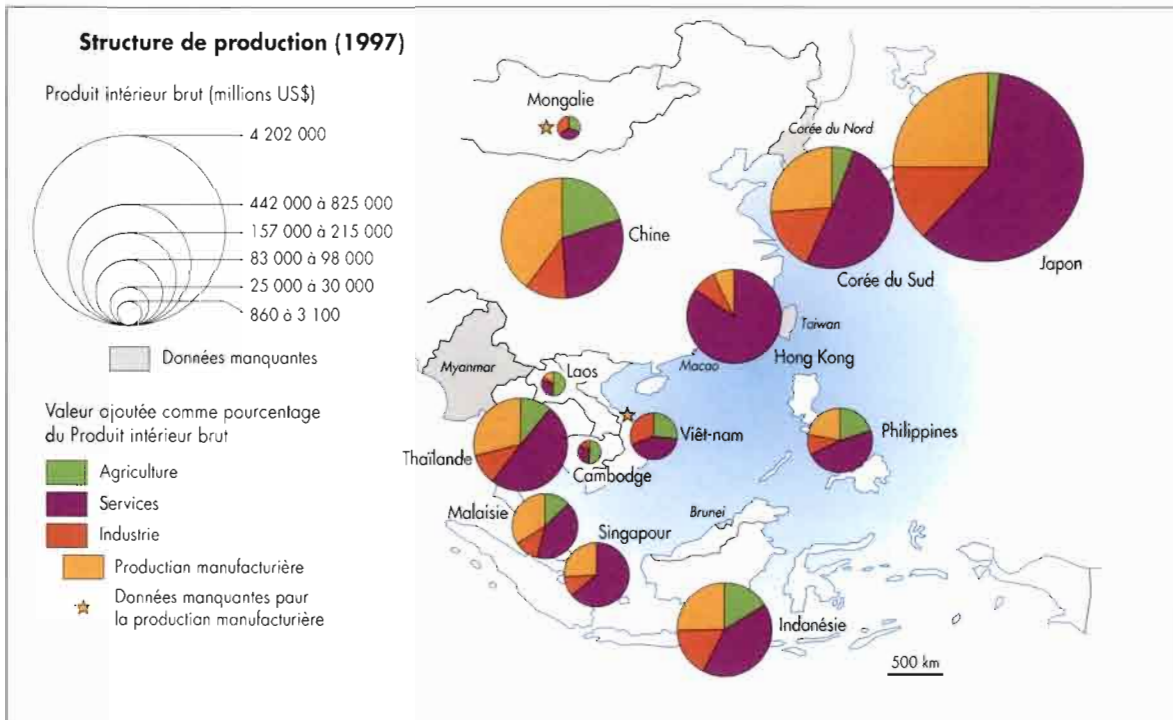
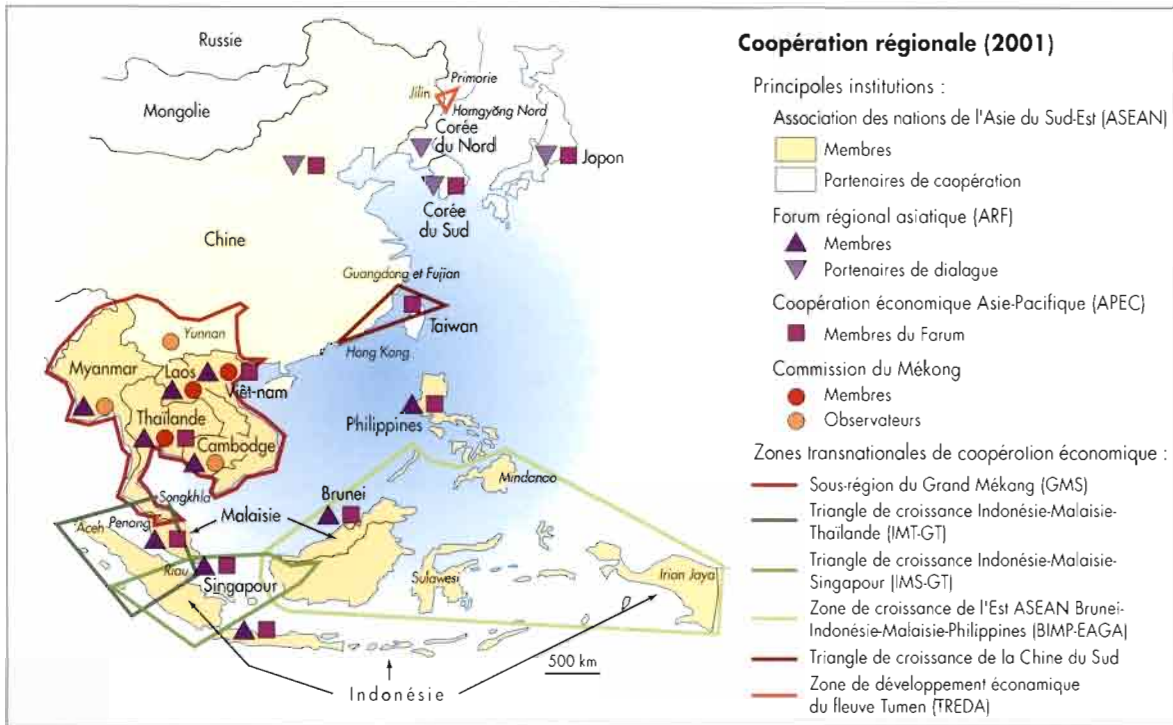
Les turbulences de la région (crise de la fin des années 1990, difficultés de l'Indonésie, feux de forêts, piraterie) montrent les limites d'un régionalisme «à la carte» et la faiblesse de l'intégration économique entre les pays membres. Aussi la coopération est-elle réactivée par la création de la Zone 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).

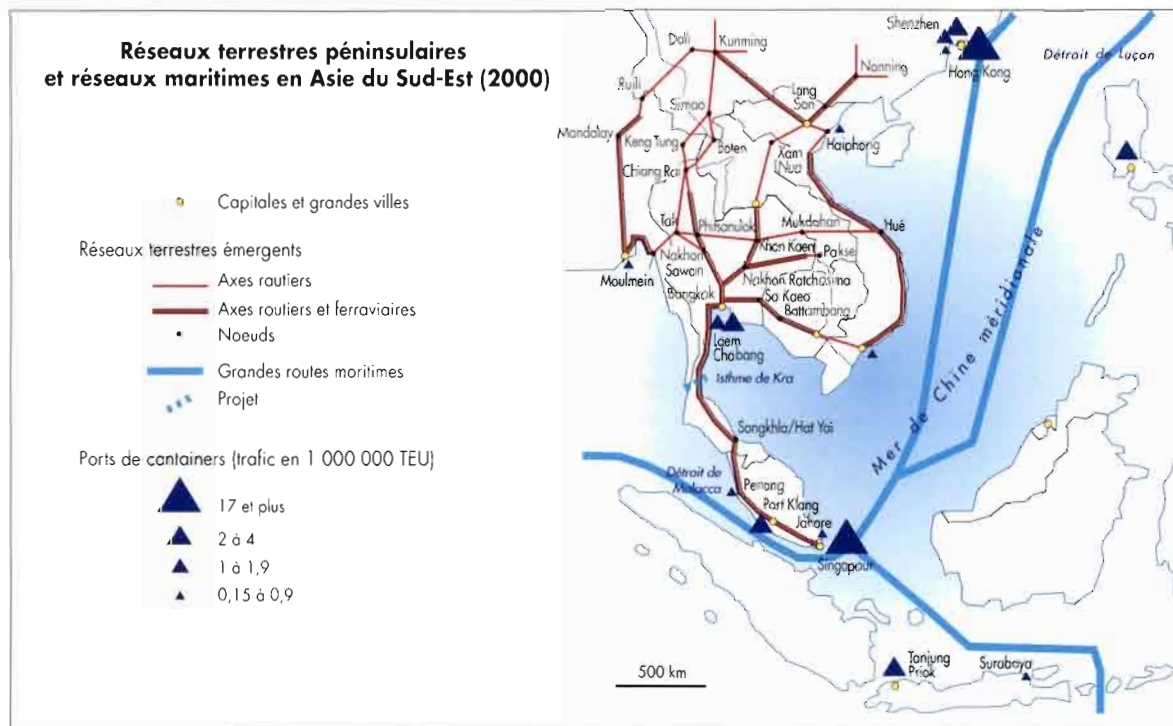
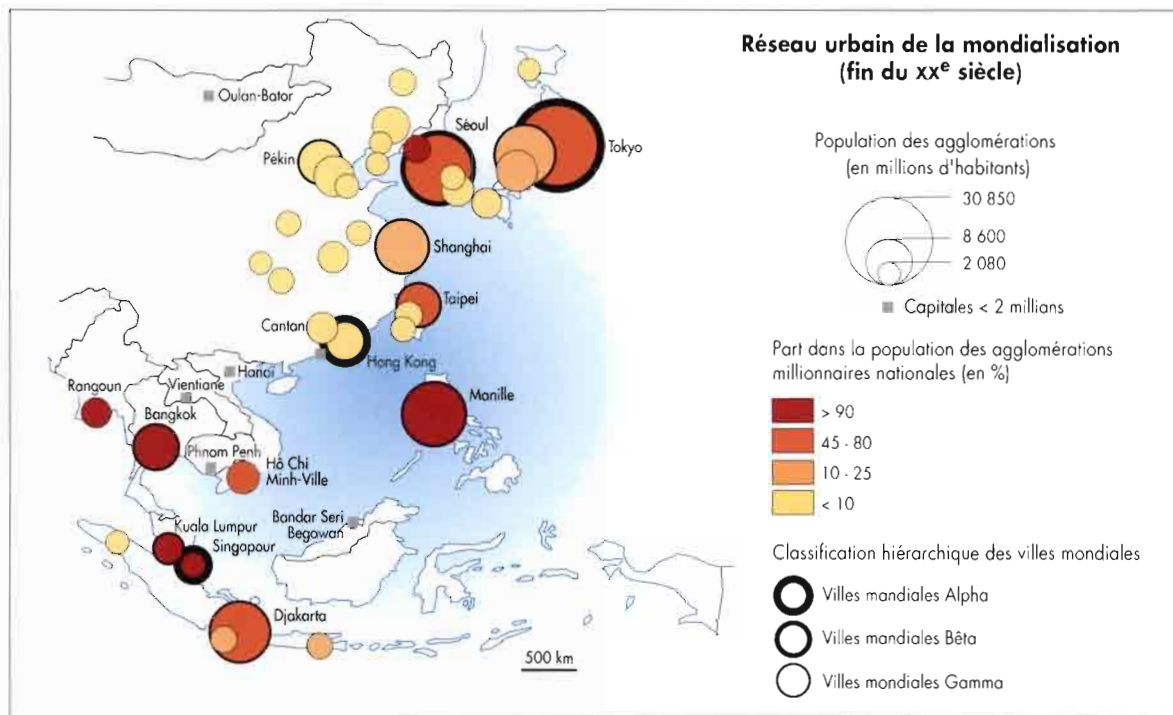
La représentation du réseau des grandes agglomérations est ici combinée à celle de l'organisation du «réseau des villes mondiales» dont la classification hiérarchique en catégories «alpha, bêta et gamma», repose sur des critères de production de services aux entreprises. Les «alpha» sont organisatrices 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.



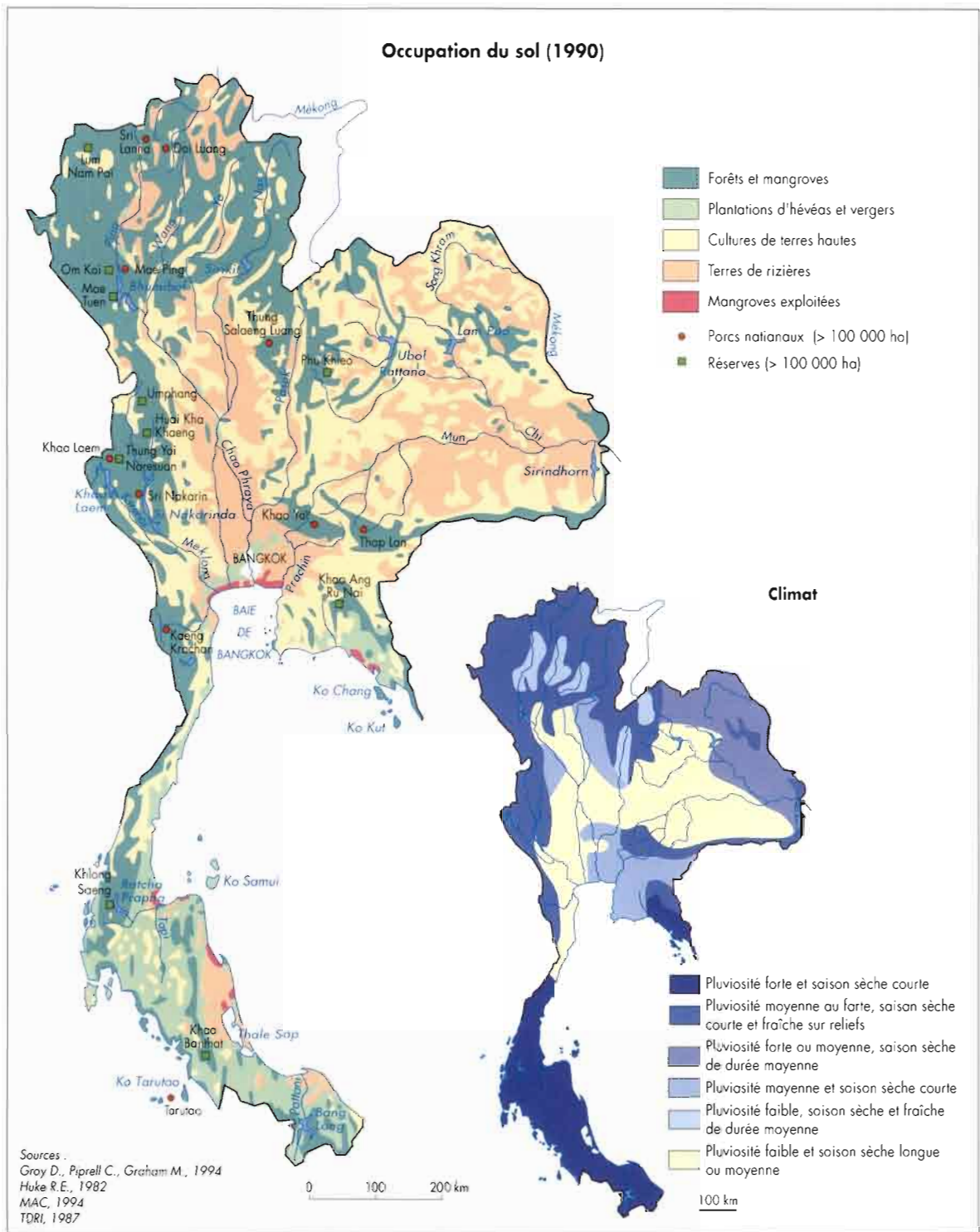
## 8. Environnement et ressources naturelles

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).

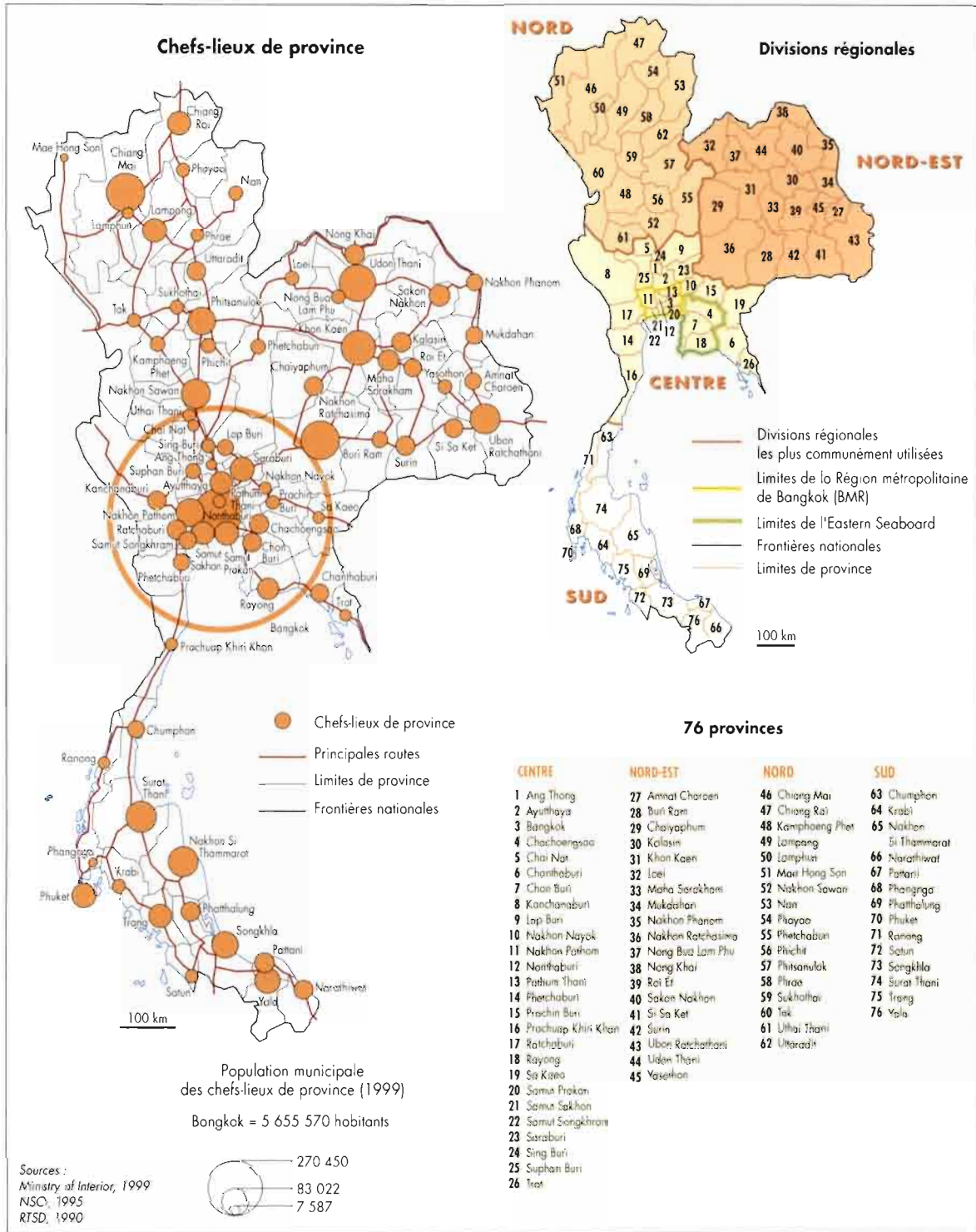
La planification s'exerce au niveau provincial. Des tentatives de plans régionaux dans les années 1960 et 1970 concernaient les régions qualifiées de « périphériques » : le Nord, le Nord-Est et le Sud ; officiellement, ces trois entités restent désignées de cette manière, à des fins de regroupements 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.



Collection Dynamiques du territoire



# ATLAS DE THAÏLANDE

## Structures spatiales et développement

sous la direction de  
Doryane Kermel-Torrès



CNRS-Libergéo - La Documentation Française - IRD



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



# **Atlas de Thaïlande**

## **Structures spatiales et développement**

sous la direction de  
**Doryane Kermel-Torrès**

CNRS-GDR Libergéo et La Documentation française, IRD



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

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

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

ISSN 0999-0089

DF 5 8431-2

#### **Directeur**

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

#### **Auteurs**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Philippe SCHAR**, géographe, CNRS, UMR ADES ; Bordeaux

#### **Collaborateurs**

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

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

**Catherine VALTON**, cartographe, IRD, Bondy

**Alain VERGNES**, photographe, CNRS, UMR ADES ; Bordeaux

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

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

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

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

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

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

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

---

© CNRS-GDR Libergéo et La Documentation française, IRD