

COMPTES RENDUS

I. HISTOIRE DES ÉCHANGES

I. DU TRIBUT À LA MONDIALISATION : LA DONNE OFFICIELLE

François GIPOULOUX, *La Méditerranée asiatique. Villes portuaires et réseaux marchands en Chine, au Japon et en Asie du Sud-est, XVI^e-XXI^e siècles, Paris, CNRS, 2009, 480 p.*

Directeur de recherche au CNRS, spécialiste de l'économie chinoise¹, François Gipouloux a livré en 2009 une abondante contribution à l'histoire des échanges, reprenant certaines des thématiques abordées dans *L'Asie orientale et méridionale aux XIX^e et XX^e siècles*². Après plus de quinze ans de séjour en Asie orientale, l'auteur s'engage dans une comparaison des ports de mer de Chine et des cités maritimes méditerranéennes de la fin du Moyen Age. À la lumière d'un livre écrit en 1949³ par Fernand Braudel (1902-1985) où celui-ci montrait que l'espace se définissait davantage en termes de flux marchands que de contrôle de territoires, F. Gipouloux renouvelle ainsi l'approche du retour en force de l'Asie dans le jeu mondial par la métaphore de la « Méditerranée asiatique ».

Un corridor maritime allant de Vladivostok à Singapour délimite un 'nouvel' espace économique dont la cohérence n'est donnée ni par des frontières ni par des ensembles d'États-Nations. Chine, Japon, Corée et Asie du Sud-Est entrent dans une dynamique unique fondée sur l'homogénéisation progressive des espaces juridiques et des pratiques entrepreneuriales. Une telle configuration des territoires et de l'économie a existé dès le XIV^e siècle dans l'environnement de la Méditerranée et de

¹ Voir entre autres : *Les Cent fleurs à l'usine : agitation ouvrière et crise du modèle soviétique en Chine, 1956-1957*, Paris, EHESS, 1986, 373 p. ; *La Chine vers l'économie de marché, la longue marche de l'après-Mao*, Paris, Nathan, 1993, 207 p. ; *La Chine du 21^e siècle : une nouvelle superpuissance ?*, Paris, A. Colin, 2005, 241 p.

² Éd. par ROTERMUND, Hartmut O., DELISSEN, A., GIPOULOUX, F., MARKOVITS, Cl. & al., *L'Asie orientale et méridionale aux XIX^e et XX^e siècles : Chine, Corée, Japon, Asie du Sud-Est, Inde*, Paris, PuF, 1999, CCXLIV- 546 p.

³ BRAUDEL, Fernand, *Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, 2^e éd., Paris, Armand Colin, 1966, 591 & 631 p.

la mer Baltique, avec Gênes, Venise, Barcelone, Lübeck, Hambourg ou Riga. Ce modèle polycentrique rassemble des villes présentant quatre caractéristiques : ce sont des places mondiales, autonomes, qui disposent d'une puissance navale et qui se retrouvent à même d'élaborer des instruments juridiques originaux.

Échanges européens

Au XIV^e siècle, dans l'Europe occidentale et byzantine, les *repubbliche marinare* de Pise, Amalfi, Venise, Gênes etc., bénéficièrent d'une autonomie de fait par rapport aux différents pouvoirs impériaux. Leur essor provenait d'une position aux frontières de plusieurs juridictions religieuses et/ou souverainetés politiques, autorisant à leurs dirigeants une autonomie *de facto*, et aux marchands, une autonomie *de jure*. Seule importait la disposition de comptoirs où l'on déterminait les taxes ; l'occupation de certaines franges côtières n'était que la réponse aux actes de piraterie. Une autre de leurs caractéristiques était un réseau de renseignement efficace : une spécialité, entre autres, de Venise. La puissance militaire offrait des avantages supplémentaires ; Gênes disposait ainsi en 1295 de 200 galères et de 40 000 hommes. Les villes maritimes d'Italie étaient capables de mobiliser des ressources financières considérables ; le budget de Venise s'élevait en 1423 à 750 000 ducats, soit l'équivalent de celui de l'Angleterre ou de l'Espagne. Le commerce au loin reposait également sur la formalisation d'institutions répondant aux problèmes contractuels posés par des relations interrégionales, d'où les guildes des marchands. Les pratiques de répartition des risques et le déploiement efficace du capital préfigurant les sociétés par actions remontent à cette époque : assurance maritime, lettre de change, comptabilités en partie double, prêts à intérêt, etc., apparurent entre 1275 et 1325. C'est au milieu du XIII^e siècle que des lois codifièrent le droit maritime avant de s'étendre sur toute la Méditerranée. Dès le XIV^e siècle, Gênes ouvre de nouvelles routes vers le Portugal, les Flandres, l'Angleterre, tandis que Venise s'empare de Byzance et du monopole des épices en Europe occidentale. Mais le déclin commence au XV^e siècle pour Venise, face aux Ottomans. Puis, quand au XVI^e siècle Gênes se convertit en centre financier grâce aux capitaux accumulés depuis plusieurs siècles, Barcelone prend le relais.

Ce modèle n'est pas circonscrit à la Méditerranée, car la mer Baltique donne accès aux fleuves russes, qui, remontés jusqu'à Novgorod, permettent de gagner par voie terrestre Smolensk, interface avec l'empire Byzantin et les pays musulmans. C'est dans cette configuration que prospèrent les villes de la Hanse, une association de marchands fondée au milieu du XII^e siècle, qui devint au début du XIV^e siècle une communauté de cités côtières (comptant jusqu'à 200 villes à son apogée), visant à la seule défense d'intérêts économiques. La Hanse est assurée d'un quasi-monopole sur le commerce de la Baltique et la mer du Nord, de Novgorod jusqu'à Londres, et d'un point d'accès privilégié à l'Europe occidentale via Lübeck. Si l'indépendance des villes est réelle, elles doivent toutefois allégeance à l'Empereur romain germanique sans être assujetties à la noblesse locale. La flotte commerciale de la Ligue, la première au monde, compte un millier de bateaux à la fin du XV^e siècle, impliqués

dans le transport de produits en vrac : des volumes considérables mais des marges très faibles, dans un environnement incertain et non standardisé. Si la Ligue assure le rôle de guilde visant à contrôler le marché et à réduire la concurrence, elle ne dispose ni de centres bancaires ni de marché de l'argent. En règle générale, la Hanse s'oppose à tout empiètement de la féodalité et de la monarchie à l'exception des Chevaliers Teutoniques. Disposant d'une force navale, elle apparaît donc comme une puissance mais pas comme un État. Malgré la variété des lois, elle parvient à créer un espace juridique relativement homogène grâce à des accords de réciprocités entre villes. Son hégémonie sur la Baltique prendra pourtant fin sous la poussée des Anglais et des Néerlandais, le coup de grâce lui étant porté par le traité de Westphalie (1648).

Échanges interasiatiques

À l'autre extrémité de l'Eurasie, l'Asie orientale dispose également d'entités marchandes autonomes : le royaume sumatranais de Srivijaya (VII-XIV^e siècles), Malacca (XV^e siècle), Naha (Okinawa) dans l'archipel des Ryūkyū (XV-XVII^e siècles), Sakai au Japon, Formose (1661-1683). Ces cinq exemples sont, selon l'auteur, les seuls à pouvoir présenter un parallèle avec leurs homologues européens.

Srivijaya – dont il est admis maintenant que la capitale se situerait près de Palembang, dans le sud de Sumatra – a été le premier et le plus grand des États malais : son influence s'étendait sur Sumatra, la péninsule malaise et la partie occidentale de Java, du VII^e siècle au X^e siècle. Sa suprématie reposait sur une marine puissante, à même de contrôler les détroits de Malacca et de la Sonde, et une économie florissante fondée sur le commerce maritime entre l'Inde et la Chine. Dès le III^e siècle, les marchands chinois firent de Srivijaya l'une de leurs destinations privilégiées, où ils s'approvisionnaient en produits sud-est asiatiques et en produits indiens transbordés, moyennant quoi le système d'échanges tributaires était déjà bien élaboré au VII^e siècle. Ce relais prospère déclina cependant, en raison du montant trop élevé du péage face à l'expansion du commerce chinois. La chute de Srivijaya précéda de peu l'émergence d'un autre grand carrefour marchand de l'Asie maritime, Malacca. Fondé en 1402 par un descendant des rois de Srivijaya, Malacca attira très vite les négociants par sa position stratégique au cœur du détroit verrouillant l'accès de l'océan Indien à la mer de Chine, et ce jusqu'à sa conquête par les Portugais en 1511. L'emporium rassemblait des marchandises destinées pour la plupart aux Indes et à l'Europe et une communauté de marchands et d'intermédiaires cosmopolites, le plus souvent convertis à l'Islam. Sa prospérité provenait de ses péages et aussi et surtout de ses fonctions d'entrepôt et d'intermédiation marchande, le tout sous protection chinoise.

Du XIV^e siècle au XVI^e siècle, Sakai, situé dans la baie d'Osaka, fut un port de première importance au Japon, tirant sa fortune de l'intensité de son commerce avec la Chine, la Corée, l'archipel des Ryūkyū et l'Asie du Sud-Est. Son autonomie était toute relative car elle dépendait des seigneurs du Kinai dont les intérêts

convergeaient le plus souvent avec les siens. Quant à l'archipel des Ryukyu, à mi-chemin du Japon et de la Chine, il fut la plaque tournante des échanges entre les deux Empires, en particulier durant la période de « fermeture » du Japon (1633-1868). Tributaire de la Chine, le royaume de Ryukyu développa un rôle d'entrepôt commercial dans le port de Naha, pour les produits venus du Sud-est asiatique, réexpédiés ensuite sous forme de tribut vers la Chine, le Japon et la Corée pendant la période de prohibition du commerce maritime promulguée par les Ming. Les négociants japonais s'établirent à Naha ; à Kumemura, au centre de l'île, ce furent les marchands chinois. Cette période de prospérité déclina lorsque les restrictions imposées par les Ming sur les commerçants chinois furent partiellement levées au milieu du XVI^e siècle.

Attaquée en 1662 par une armada de 400 navires et de 25 000 hommes, Taiwan fut conquise sur les Hollandais, qui l'occupaient depuis 38 ans, par un amiral chinois loyaliste Ming, Zheng Chenggong. Ses descendants firent de cette île un emporium pour toute l'Asie du Sud-est, édifiant un empire maritime s'étendant du Japon jusqu'au Siam, en passant par le Vietnam et les Philippines. Mais la mort de son petit-fils arrêta net l'entreprise.

En développant la technologie navale, l'exploration et la multiplication des liens avec les ports indiens, la Chine devint une grande puissance navale, de la fin des Song, qui considéraient la marine comme une force militaire permanente, jusqu'au début de la dynastie des Ming. Les bouleversements sociaux liés aux changements climatiques (sécheresse et inondations) et la pression exercée par les envahisseurs venus du Nord-ouest, poussèrent les populations rurales de l'intérieur vers les six provinces maritimes du Sud-est, les obligeant, pour rechercher des moyens d'existence, à « se jeter à la mer ». Au début de la dynastie des Ming, le commerce maritime, très développé, était un monopole d'État où les marchands servaient de flotte d'appoint pour les combats en mer. Ainsi, tout étranger désirant commercer avec la Chine devait payer tribut, ce qui n'était d'ailleurs pas une exclusivité chinoise. En Chine⁴, le commerce tributaire était très codifié : la délégation étrangère désirant y commercer devait d'abord remettre son « tribut » à la cour impériale, qui elle-même remettait des présents aux émissaires étrangers, lesquels pouvaient alors acheter des produits chinois, dans la capitale ou dans le port de sortie. En dehors de cette pratique, tout commerce entre la Chine et l'étranger était illégal. C'est sous les Ming que le système du tribut fut le plus important, grâce aux voyages de l'amiral Zheng He, qui, de 1403 à 1433, mena sept expéditions, de caractère plus diplomatique que marchand, jusqu'à la péninsule Arabique et les côtes orientales de l'Afrique. En plus de leur objectif de sécurisation des voies maritimes du Sud, ces missions signifiaient la légitimité du pouvoir impérial chinois et la centralité cosmopolitique de la Chine : en conférant des titres aux souverains étrangers, l'Empire affirmait sa suzeraineté symbolique. Les échanges tributaires avec la Chine

⁴ La Chine, suivant les époques, a entretenu des relations tributaires avec l'Annam, le Champa, le Cambodge, le Siam, Cochinchine, Srivijaya, Java, le Japon, Brunei, la Corée, etc.

furent alors florissants, jusqu'à ce que l'hostilité des fonctionnaires du Bureau de finances fasse considérer les activités maritimes comme trop dispendieuses, le commerce tributaire devenant à la longue défavorable à la Chine. Le commerce légal périclitant, il fut remplacé par un commerce à moyenne portée, non officiel et illégal avec la complicité de fonctionnaires locaux. La piraterie déclina dès la levée partielle de la prohibition des activités maritime en 1567, mais pas le commerce illégal qui déplaça ses bases à Macao, Taiwan et aux Philippines. C'est seulement en 1683 que le commerce fut à nouveau légalisé. Ayant fait du commerce extérieur un monopole d'État, les autorités chinoises provoquèrent l'expansion de la diaspora chinoise en Asie du Sud-est. En Chine, les réseaux marchands et les centres commerciaux s'installèrent là où le gouvernement central était faible : on passa ainsi d'un système tributaire à un système pluraliste, avec l'apparition d'échanges non-diplomatiques soumis à des droits de douane.

Le Japon joua un rôle considérable dans le commerce intra-asiatique, jusqu'à ce que dans les années 1630, les points de contacts avec l'Europe et la Chine soient limités à la seule Nagasaki. Cette période d'ouverture sélective s'étendit jusqu'à 1853 : seuls la Corée, le royaume des Ryūkyū, et les Pays-Bas conservèrent le droit de poursuivre leurs activités commerciales. À l'instar de la prohibition des activités maritimes promulguée par la Chine des Ming, le Japon finit par interdire le voyage à l'étranger, amenant un grand nombre de Japonais (marchands, réfugiés chrétiens et mercenaires) à s'exiler de manière pérenne dans les grands ports de l'Asie du Sud-est, lesquels s'insérèrent souvent dans les réseaux marchands en tant que courtiers.

Suite à l'arrêt des grandes expéditions chinoises, les négociants arabes continuèrent d'assurer le commerce entre la Méditerranée orientale, l'Est de l'Afrique et les côtes indiennes jusqu'au début du XVI^e siècle. Mais dès 1507, grâce aux perfectionnements apportés par les Portugais à la technologie navale, ceux-ci s'emparent d'Ormuz, puis de Goa, puis de Malacca. Ils parviennent ensuite aux Moluques, atteignent les côtes de la Chine méridionale et enfin découvrent le Japon : ils dominent ainsi au XVI^e s. la route des épices. En raison du régime des moussons, les Portugais, contraints d'attendre les vents favorables pour retourner vers l'Europe, rentabilisent leurs navires en faisant du cabotage « d'Inde en Inde ». Ils s'installent à Macao qui devient la plaque tournante du commerce portugais en mer de Chine, jouant un rôle d'intermédiaire entre la Chine et le Japon au XVII^e siècle. Quant aux Espagnols, ils font de Manille le terminal de la route d'Acapulco, le « galion de Manille »⁵ transportant une fois l'an les marchandises chinoises.

Deux grandes compagnies privées, soutenues par leurs gouvernements, investissent alors le commerce euro-asiatique et intra-asiatique. La VOC (Vereenigde Oostindische Compagnie), d'abord, dirigée par 17 représentants des principales cités hollandaises, qui deviendra la plus grande entreprise commerciale du monde. L'EIC (East India Company), ensuite. D'autres marchands occidentaux contourneront leur

⁵ À son apogée, à partir de 1615, ce n'est pas moins de cinq gigantesques vaisseaux à cinq ponts qui faisaient le parcours, Manille-Acapulco.

monopole. Le commerce intra-asiatique deviendra rapidement supérieur au commerce euro-asiatique, dont la balance s'avère à la longue défavorable aux produits européens. L'or et l'argent métal provenant du Japon et des Amériques seront ainsi « détournés » vers la Chine, véritable « pompe aspirante » de l'argent après que sa monnaie papier eût perdu presque toute sa valeur. Au final, ce seront des institutions autonomes et un droit commercial privé, qui comme pour les villes méditerranéennes du Moyen Age, donnèrent en Asie aux puissances européennes une pérennité déterminante.

Dès la fin du XVII^e siècle, ce ne sont plus les épices et les produits forestiers qui constituent le gros des produits échangés, mais les produits agricoles et miniers, dont la production nécessite une importante main-d'œuvre et donc l'immigration de travailleurs étrangers, principalement chinois. La signature de traités au XIX^e siècle ouvre les marchés chinois et japonais aux commerçants occidentaux et à leurs produits. Mais les étrangers demeurent le plus souvent à la marge du marché chinois car ils sont confinés dans des places précises, les « ports ouverts » et les « ports à traités »⁶, ce qu'aggravent la complexité fiscale et la sophistication du système commercial chinois. Le commerce en Chine reste ainsi aux mains des Chinois, qui domineront la distribution à partir de la ville de Shanghai, en direction des autres ports chinois, de la Corée et du Japon.

Trois villes nées de l'interaction prolongée entre Chinois et Étrangers, Singapour, Hong-Kong et Shanghai, verront éclore des cultures commerciales spécifiques. Acquisée en 1819 par un employé de l'EIC, Thomas Stamford Raffles, Singapour connaît d'emblée un grand succès commercial, grâce à l'amarrage des réseaux chinois aux pratiques économiques britanniques. Chinois, Malais et Eurasiens de Malacca viennent s'installer sur l'île et constituent une communauté de marchands très cosmopolites, bientôt suivis par les Indiens, les Arabes, les Arméniens et les Européens. En plus de sa fonction d'entrepôt, Singapour devient aussi un centre incontournable pour le financement des planteurs d'hévéa. Hong-Kong se constitue en entrepôt de 1840 à 1860, avec pour principale activité la réexportation de l'opium vers la Chine, menée (entre autres) par des commerçants écossais s'appuyant sur un réseau de marchands parsis. L'autre source de revenu sera le transport des « coolies » qui s'embarquent pour l'Australie et la Californie. Les Parsis, qui jouent un rôle de premier plan dans le commerce entre l'Inde et la Chine, se retrouvent aussi à Canton, Macao et Shanghai. Ils se lanceront dans la spéculation immobilière et formeront à la fin du XIX^e siècle une élite respectée. Port commercial très actif dès la fin du XIII^e siècle, Shanghai devient au XIX^e s. un « port ouvert », qui accueille un important trafic maritime en provenance d'autres ports de Chine comme des pays du Sud-est asiatique. C'est aussi une ville cosmopolite attirant des étrangers, Anglais, Juifs, Parsis, Chinois d'autres provinces, séduits par une extranéité territoriale conférant la protection d'un environnement juridique anglo-saxon.

⁶ Les ports ouverts au nombre de cinq en 1842 (Canton, Amoy, Fuzhou, Ningbo et Shanghai), passent avec les « ports à traités », à 92 en 1917.

Ouvertures chinoises

Depuis 1945, il n'existe plus de « ports ouverts » ni de zone d'extraterritorialité en Chine. La prise de pouvoir des Communistes en 1949 inaugure pour les grandes villes portuaires près de quatre décennies d'hibernation. Puis l'ouverture aux investissements étrangers lancée par Deng Xiaoping autorise le développement d'une sous-traitance qui fait de la façade maritime chinoise un « arc manufacturier » orienté à l'international. Les délocalisations sont mues par le faible coût du travail, la flexibilité de l'organisation et des avantages comparatifs dans la qualification. La sous-traitance passe progressivement de la fabrication de produits manufacturés sous la marque, à la conception. Le « *sourcing* », qui se définit comme la recherche de produits à la meilleure source et au meilleur prix, prend aussi la forme de travail à façon. Ces différentes stratégies que l'on retrouve dans les pays en voie de développement, ont conféré à la Chine un poids considérable dans le commerce international, surtout depuis son entrée à l'OMC.

Les articulations du trafic conteneur et du trafic aérien, les fonctions financières et la coordination de la sous-traitance internationale, font apparaître un réseau de villes dans lesquelles s'ancrent des « plateformes d'intégration de services ». L'interdépendance entre l'industrie et le service – longtemps considéré comme improductif – est devenue telle que le service prédomine dans la production et que ses prestataires se transforment en fournisseurs de biens industriels, accompagnés, certes, d'un large éventail de services. Pourtant, en Chine, les services ne génèrent que 40% du PIB au début des années 2000 alors qu'à Hong-Kong, dès 1988, 40% des investissements directs étrangers (IDE) étaient déjà effectués dans ce secteur. La rivalité croissante entre Hong-Kong et Shanghai illustre la manière dont ces mutations influent sur les hiérarchies gouvernant les grands centres urbains. Vouée depuis sa fondation au commerce international, Hong-Kong fonde sa prospérité sur la fourniture de biens et de services dont la demande est devenue mondiale. Shanghai, économiquement plus avancée que Hong-Kong en 1949, s'est réveillée seulement au début des années 1990 : ce sont en réalité leurs deux hinterlands qui sont en concurrence : Shanghai est destinée à servir le marché intérieur, alors que Hong-Kong sert de plateforme centrale pour les échanges régionaux. Ainsi Shanghai est en passe de devenir le quartier général des compagnies multinationales pour leurs opérations en Chine, alors que Hong-Kong attire les sièges des quartiers généraux pour l'Asie de l'Est et du Sud-est.

D'abord tirées par les exportations domestiques, puis par la réexportation, les exportations de services à haute valeur ajoutée représentaient 38,3% du PIB de Hong-Kong en 2006, devenu un centre d'arbitrage en matière douanière et réglementaire, ainsi qu'une plateforme d'approvisionnement pour la gestion des flux de réexportation entre la Chine et le reste du monde. C'est également un centre de

commerce *offshore*, sous la forme du négoce et du marchandisage⁷. Si en 2006, les services représentent 40% du PIB de Shanghai, ils restent dominés par les activités traditionnelles, car un quart seulement de l'activité est à forte valeur ajoutée ; une part non négligeable du développement de Shanghai est le fruit d'investissements lourds réalisés par Hong-Kong. La ville s'attache à donner l'image d'un parangon de modernité, mais le poids des entreprises étatiques et la corruption empêchent une bonne allocation du capital, le système financier demeurant notoirement inefficace.

De surcroît, le marché de la logistique est encore peu structuré et très peu informatisé en Chine. Dans ces conditions, le transbordement en Asie se fait principalement dans les ports de Busan (Corée), Hong-Kong ou Singapour, où les procédures sont simples et transparentes. Compte tenu de la faible profondeur de son port, qui ne peut accueillir la dernière génération de porte-conteneurs, et du manque de facilités institutionnelles, Shanghai n'est actuellement pas compétitive. C'est donc Hong-Kong qui est le point nodal du trafic de porte-conteneurs en provenance des principaux ports chinois, jusqu'à ce que, peut-être, le nouveau port de Shanghai devienne un concurrent sérieux. La menace pèse aussi sur l'aéroport de Hong-Kong dont le régime de transport aérien est un des plus restrictifs de l'Asie-Pacifique.

Les principales places boursières et financières sont des ports à réputation de « villes libres », mais dont la politique ou les conflits internationaux peuvent signer l'arrêt de mort. Ce fut le cas de Shanghai qui, en tant que centre financier, périclita après 1949 au profit de Hong-Kong, qui perdit à son tour sa primauté au profit de Tokyo. Bénéficiant du savoir-faire bancaire britannique, Hong-Kong assume toutefois le rôle de place financière pour la Chine, tout comme Singapour pour l'Asie du Sud-Est. Si Shanghai aspire à devenir la première plateforme financière de l'Asie, l'histoire de la première moitié du XX^e incite à être prudent car il y avait à cette époque, deux centres financiers en Chine : Shanghai et Pékin. Pour devenir un centre financier international, il faut aujourd'hui disposer de systèmes de communication et de transmission de données fiables et d'un accès libre et rapide à l'information. Il faut aussi permettre la libre circulation des compétences et des capitaux, avoir une fiscalité et une réglementation transparentes, et assurer la convertibilité pleine et entière de la monnaie nationale. Au vu de ces obstacles, Shanghai a peu de chance de devenir un centre financier international à brève échéance. Les autorités chinoises auront encore longtemps besoin de Hong-Kong.

Corridor portuaire en mer de Chine

Les métropoles portuaires de Tokyo, Hong-Kong et Singapour sont fortement connectées aux États-Unis et à Europe. Les processus de régionalisation internes aux espaces nationaux se redoublent en Asie de la formation d'espaces économiques transnationaux englobant plusieurs pays. Ce processus, qui n'est pas nouveau, est resté gelé durant la guerre froide puis s'est réanimé dès la fin de la confrontation. Les

⁷ Il s'agit de l'organisation de l'achat ou de la vente de marchandises pour des acheteurs ou des vendeurs extérieurs à Hong-Kong.

entités locales ont ainsi pu commercer directement entre elles, sans passer par la tutelle des régions métropolitaines. La suspicion envers une telle formule demeure toutefois d'actualité en Chine. Ces espaces économiques relativement homogènes mais non contigus, se déploient sur un maillage constitué de nœuds et de liaisons : Hong-Kong, Singapour, Tokyo, et demain Shanghai. Dans ces zones économiques transnationales, les réseaux commerciaux et financiers chinois et japonais jouent un rôle particulier. Le maillage des entreprises japonaises, soutenu par les instances gouvernementales, est fait de filiales d'entreprises et d'une nébuleuse de sous-traitants ; les réseaux chinois ont des capacités financières et un niveau d'expertise technologique nettement moins élevés. Ces deux réseaux opèrent à des niveaux différents : le premier reste concentré sur la production industrielle, la haute technologie et les financements à long terme ; le second, sur le négoce.

L'espace chinois est polarisé par ce corridor, et recomposé selon une dynamique qui échappe au gouvernement central entre une Chine côtière et une Chine de l'intérieur ; s'y ajoutent depuis la fin des années 1980 des fractures méridiennes qui séparent la façade maritime, la Chine centrale et le grand Ouest. Ces trois régions, régies par des logiques économiques distinctes, se développent à des rythmes différents. L'une, dans la zone côtière, a un système ouvert tourné vers la conquête des marchés extérieurs ; l'autre, dans le Centre et l'Ouest, strictement contrôlés par l'État, est absorbée par la structuration du marché intérieur. Les clivages entre ces régions ont pour principale cause la décroissance des investissements étatiques à l'Ouest et au Centre et leur s'accroissement à l'Est. La structure sectorielle de l'industrie a aussi pesé sur ce déséquilibre : l'Ouest et le Centre ont une implantation prépondérante de l'industrie lourde alors que les industries de transformation y sont peu développées. Par contre à l'Est, ce sont les industries de transformation qui forment la trame de l'industrie, avec en prime un retour sur investissement très élevé. Les IDE sont aussi concentrés sur la frange côtière, et ce capital étranger, à 70% asiatique, joue un rôle considérable dans le développement des exportations : sa part est de 67% en 2006 à Shanghai contre 7,8% seulement au Yunnan. À cette date, les capitaux étrangers financent 63% de la production industrielle de Shanghai contre 4% de celle du Shaanxi. Quelques exceptions existent toutefois en Chine centrale : ainsi dans le Hubei, les IDE génèrent 23% de la production industrielle et 39,6% des exportations. Le fort degré d'urbanisation élargit de surcroît le marché solvable.

Cette frontière entre deux logiques économiques participe au basculement thalassocratique de la Chine, l'insérant dans un espace beaucoup plus mondialisé, dans lequel la dynamique provient des échanges intra-asiatiques impliquant plusieurs pays ou *régions transnationales*. Ces réformes se déploient dans un cadre où interfèrent trois niveaux de décisions (gouvernement central, pouvoirs locaux et entreprises). C'est aux pouvoirs locaux que sont dévolues les décisions économiques et non à des opérateurs indépendants. Ainsi, le contrôle de l'économie se trouve fragmenté, ce qui va à l'encontre d'un marché unifié. La décentralisation fiscale pousse les régions à se livrer à une vive concurrence, la préférence des autorités locales allant aux industries les plus rémunératrices sur le plan fiscal, ce qui tend à

favoriser les industries traditionnelles. La délégation de la gestion de la majorité des entreprises publiques au niveau local a considérablement augmenté les capacités d'intervention des municipalités en matière économique. Le marché intérieur chinois est ainsi devenu une collection de mini-marchés, souvent auto-suffisants, disposés sur un vaste territoire, mais également fréquemment dépourvus de voies de communication efficaces.

Méditerranée, Baltique et le corridor maritime de l'Asie orientale constituent ainsi des modèles d'intégration économique sans limites territoriales dont les trajectoires économiques ont une trame commune : elles ne se jouent pas uniquement dans le cadre des États, et les villes maritimes en sont les vecteurs. À la fin du Moyen-âge, la Méditerranée était caractérisée par l'autonomie de nombreux pôles urbains. À l'inverse, du XVI^e siècle au XIX^e siècle, l'Asie ne comptait pas de villes autonomes. Le commerce, rarement privé, y était d'abord tributaire et monopoliste ; la sécurisation de l'espace maritime était assurée par des forces à caractère étatique. L'affrontement entre les deux systèmes économiques venait d'une différence de civilisation : « l'Occident était caractérisé par la montée du capitalisme ; la Chine restait à l'âge 'proto-capitaliste' ». Elle était alors corsetée par une bureaucratie hostile au progrès technique et aux activités non agricoles. Qu'en est-il maintenant de la Chine contemporaine, où les zones économiques spéciales (ZES) sont entièrement sous souveraineté chinoise ? Les villes portuaires retrouvent leur fonction d'agents de la croissance économique et de la modernisation chinoises ; les étrangers y jouent un rôle de premier plan par l'entremise de leurs investissements et des transferts de technologie et de savoir-faire. Si la Chine se repositionne dans les principaux flux d'échanges internationaux, les relations commerciales avec l'étranger restent ambiguës car les autorités s'arquent à des protections ou jouent de manœuvres dilatoires avant de renoncer aux quotas ou d'autoriser les étrangers à investir. Faire des affaires en Chine n'est pas chose aisée et, sauf pour les Chinois d'outre-mer, investir à l'intérieur du pays reste virtuellement impossible.

Dans les nouvelles routes du réseau commercial de l'Asie du XXI^e siècle, la Chine cherche à s'étendre en Asie et à acquérir une stature planétaire en jouant sur un partenariat conflictuel avec les États-Unis. Le Japon⁸ et les nouveaux pays industrialisés d'Asie contrôlent encore les nœuds stratégiques du réseau, la puissance bancaire et financière, technologique, la capacité de recherche et d'innovation, le savoir-faire manufacturier, mais jusqu'à quand ?

Serge SIMON

⁸ Voir BOUISSOU, Jean-Marie, GIPOULOUX, François & SEIZELET, Eric, *Japon : le déclin ?*, Bruxelles, Éd. Complexe, 1995, 152 p. ; et BOUISSOU, J.-M., *Quand les sumôts apprennent à danser : la fin du modèle japonais*, Paris, Fayard, 2003, 635 p.

2. LE « CÔTÉ OBSCUR » DU NÉGOCE : PIRATES EN MER DE CHINE (I)

Adam J. YOUNG, *Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia. History, Causes and Remedies*, Singapour, ISEAS, 2007, 159 p.

Derek JOHNSON & Mark VALENCIA, eds., *Piracy in Southeast Asia. Status, Issues and Responses*, Singapour, ISEAS, 2005, xx - 174 p.

Rien de moins fortuit que la publication coup sur coup par l'Institute of Southeast Asian Studies (ISEAS) de Singapour de trois ouvrages consacrés à la piraterie⁹, qui font suite à la parution en 2002 par l'IRASEC du travail d'Éric Frecon¹⁰. La Cité-État se retrouve – à son corps défendant – en charge des détroits de Malacca alors même que le nombre d'actes de piraterie recensés dans le Sud-Est asiatique a presque triplé en dix ans¹¹ (1994-2004). L'Indonésie – à sa porte –, qui comptait pour le tiers des incidents en 1994 en représente plus de la moitié en 2004. Peut-on pour autant parler d'un regain effectif de la piraterie en mer de Chine méridionale ? Et si oui, faut-il l'imputer à la déliquescence d'un État indonésien mis à mal par la chute du régime Suharto ou à la hausse des tonnages et des valeurs transportées, qui attirerait un nombre croissant de prédateurs sans pour autant modifier la nature même du phénomène ?

L'ouvrage d'Andrew Young – paradoxalement le dernier publié à l'ISEAS sur le sujet, qui reprend le mémoire de master de l'auteur – pose le problème dans sa généralité, ce qui explique que nous le présentions en premier. Un quart à un tiers du trafic maritime mondial, qui lui-même représente 80% du commerce mondial de marchandises, transite par le détroit de Malacca-Singapour, soit 100 à 150 navires par jour, hors cabotage. L'attaque d'un navire transportant des hydrocarbures ou tout autre produit inflammable constitue donc un risque majeur, économique comme environnemental, et ce alors que la piraterie demeure en soi une menace mineure visant prioritairement le cabotage – qui peut toutefois se brancher sur le grand banditisme ou le terrorisme. Le terme de 'pirate' est lui-même porteur d'une connotation négative empruntée à la morale occidentale, quand le phénomène, protéiforme par nature, s'inscrit dans les 'cultures de la mer' propres au Sud-Est asiatique. Pour s'en tenir à la terminologie gréco-latine, le terme « *peirato / pirata* » désignait à l'origine un acte licite, car effectué dans un contexte de belligérance. Il

⁹ Le troisième est celui de Graham Gerard ONG-WEBB, *Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits*, Singapour, ISEAS, 2006, 266 p., qui fera l'objet d'une recension dans une prochaine livraison de la revue.

¹⁰ FRÉCON, Éric, *Pavillon noir sur l'Asie du Sud-Est, histoire d'une résurgence de la piraterie maritime*, Paris & Bangkok, L'Harmattan & IRASEC, 2002, 406 p. (voir notre c.r., *Péninsule* 45 – 2002 [2], pp. 209-211).

¹¹ JOHNSON & VALENCIA, p. 134.

fallut toutefois attendre le XVI^e s. pour voir apparaître en Occident un ‘droit maritime international’ sur fond d’expansion commerciale.

La Convention des Nations-unies sur le droit de la Mer (CNDUM, angl. UNCLOS) de 1982 définit aujourd’hui la piraterie comme l’attaque *en haute mer à des fins privées* de tout navire (ou avion), de leurs passagers ou de leurs biens. Si la Convention pour la suppression des actes illicites attentant à la sécurité de la navigation maritime (SUA) de 1988 ne la mentionne pas spécifiquement – pas plus, d’ailleurs, que le terrorisme –, le Bureau maritime international (BMI) la définit comme « toute tentative de monter à bord à des fins de vols ou autres, avec intention ou capacité d’usage de la force ». La piraterie sud-est asiatique va ainsi de la simple attaque à main armée au vol de bateaux, qui deviennent des ‘navires fantômes’ (p. 14) avant d’être reconditionnés.

En Asie du Sud-Est, la ‘piraterie’ prend racine au sein d’entités politiques qui, le plus souvent, n’eurent dans l’histoire aucun moyen de la contrôler, quand leur survie n’en dépendait pas. J. A Campo¹² distinguait ainsi les « parasites » des « prédateurs », à leur tour subdivisés entre détenteurs et prétendants du pouvoir ; la première catégorie est opportuniste, la seconde organisée par les États eux-mêmes, l’une et l’autre « infestant » les détroits depuis au moins le V^e siècle à en juger par les sources chinoises. Bien loin du ramassis de « frères de la Côte » qui pullulaient dans les Caraïbes, la razzia restait dans le monde malais au sens large le haut fait du Prince : le meilleur moyen de se constituer un patrimoine en dehors des apanages royaux. Plus largement, le pillage alimentait une richesse indispensable au prestige. Mais pour peu que le pouvoir ‘central’ se délite, ses hommes de mains (Bugis, Orang laut, Iranun) se retrouvaient livrés à eux-mêmes. Avec des nuances : chez les Iban, la piraterie fut un sous-produit de la migration et de l’évanescence du sultanat de Brunei ; chez les Iranun, leur seul moyen d’existence. Chassés de leurs terres originelles par une éruption volcanique, ces derniers lièrent leur survie à l’approvisionnement en esclaves de la puissance montante, le sultanat de Sulu, sans que ce dernier exerce sur eux davantage qu’une tutelle nominale. À l’inverse, dans le monde sinisé (p. 29), la piraterie était le plus souvent un corrélat de la pauvreté ce qui n’empêcha pas les réseaux pirates de Chine du Sud de former en 1805 une fédération de 20 à 40 000 hommes, laquelle réussit à tenir quatre ans avant de se disperser. En contribuant à accroître les échanges, la présence occidentale alimenta une piraterie de type « parasitaire », qui, en dépit d’un différentiel technologique croissant, conservait l’avantage du terrain. Les pouvoirs locaux qui se finançaient traditionnellement ainsi finirent toutefois par perdre la main, rendant la piraterie de plus en plus pulvérulente et incontrôlable, et ce alors même qu’en imposant des frontières terrestres rigides en Asie du Sud-Est, les Occidentaux « inventaient » la contrebande et faisaient des mers des espaces de non-droit.

¹² Joseph N.F.M. A CAMPO, « Discourse without discussion: representing piracy in Colonial Indonesia 1816-25 », *Journal of Southeast Asian Studies* 34, n° 2, juin 2003, p. 200.

Sur les quinze dernières années, la piraterie a explosé, émergeant des hiatus et des crises des États sud-est asiatiques : facilités par l'émiettement insulaire, la contrebande et le banditisme maritime se nourrissent des guérillas identitaires, comme celle du GAM, du MILF ou d'Abu Sayyaf, qu'ils approvisionnent en armes ; les besoins de financement de la marine indonésienne font qu'à l'occasion, certains de ses personnels y participent (pp. 79 *sq.*). Une partie des 'peuples de la mer' se retrouve en position de « laissés pour compte », à la fois vivier et premières victimes de la piraterie, sur fond de raréfaction des ressources halieutiques. Et la crise de 1997, en fragilisant également les populations côtières, n'a rien arrangé. Pour autant, la piraterie « internationale » est loin d'être 'traitée' de manière cohésive. La définition de l'UNCLOS devenue largement obsolète, la Malaysia et l'Indonésie n'ont pas signé la convention quand les autres États de l'ASEAN à façade maritime rejoignaient le SUA en 2003. Malgré le dialogue instauré par l'ARF, les mesures concrètes font défaut : « l'initiative de sécurité régionale »¹³ proposée par les États-Unis n'est soutenue dans le détroit de Malacca que par Singapour. L'Indonésie considérant la piraterie comme une nuisance, non pas comme une priorité, les pirates gardent une longueur d'avance sur la police maritime.

Bref la piraterie s'ancre dans un terrain social propre à l'Asie du Sud-Est qu'alimentent la faiblesse intrinsèque et le manque de moyens des États indonésien et philippin : le ver est dans le fruit de la sécurité régionale. Certes, la création de patrouilles conjointes (Masindo) par les trois États bordant le détroit constitue une avancée ; mais elle reste mince tant qu'ils ne peuvent intervenir les uns chez les autres. Et la Malaysia et l'Indonésie demeurent plus que réticentes à l'égard de la participation du Japon ou des États-Unis. Certes, la lutte contre la piraterie passe en priorité par la création d'agences nationales spécialisées (au lieu d'une pléiade d'opérateurs) – la Malaysia s'y attelle alors qu'elle comptait auparavant sept intervenants –, par l'augmentation des moyens dévolus à la répression, une meilleure gestion de l'information, un contrôle accru du trafic d'armes à feu et la destruction des bases arrières des pirates, et aussi par l'harmonisation du droit pénal en la matière. Reste le problème de fond : développer les zones côtières de manière à réduire le nombre de personnes tentées par la 'profession'...

Le deuxième ouvrage présenté ici rassemble huit contributions et dix auteurs, huit Occidentaux et deux Sud-est asiatiques (Indonésie et Singapour). Ce second volume est largement plus inégal que le premier, les contributions ayant tendance à gloser les mêmes définitions plutôt que de proposer une quelconque ébauche de problématique, ce qui explique que, pour conférer un semblant de logique à l'ouvrage, nous avons dû en ré-agencer la structure.

L'introduction (Dereck Johnson *et al.*) rappelle la diversité des approches du phénomène : pour s'en tenir à cet exemple, l'Organisation maritime internationale

¹³ *Regional Maritime Security Initiative (RMSI)*, par laquelle les États-Unis proposent d'intervenir pour contribuer, aux côtés des marines locales, au maintien de la sécurité des détroits ; voir KUPPUSWAMY, C.S., « Straits of Malacca: Security Implications », South Asia Analysis Group, Paper n° 1033, 16/6/2004.

(OMI) reprend la définition de l'UNCLOS quand le Bureau international maritime (BIM) qualifie de « piraterie » tout abordage d'un navire avec l'intention de commettre un délit et d'utiliser la force, et ce quel qu'en soit le lieu. Il reste que les deux tiers des actes de 'piraterie' s'effectuent dans les eaux territoriales (ports inclus), échappant donc à l'UNCLOS.

A. Young plante ensuite le décor en présentant sous forme condensée ce qu'il développera ensuite dans l'ouvrage recensé ci-dessus, en insistant sur le fait que la piraterie constituait jadis à la fois le moteur du dynamisme des États malais et celui de leur décadence, et qu'aujourd'hui elle révèle essentiellement la faiblesse de l'État. De fait, le seul État maritime asiatique à s'être réellement doté des instruments propres à la lutte contre la piraterie est le Japon.

L'on assiste ainsi depuis quelques années à l'essor d'un banditisme maritime d'une extrême violence alors même que le nombre d'incidents relatifs à la piraterie a quadruplé sur la décennie 1990 et que plus du tiers d'entre eux implique aujourd'hui des armes à feu. Pour le singapourien Graham Ong, le moment est donc favorable à l'émergence d'un « terrorisme maritime » menant des opérations pouvant aller du détournement de navire à l'attaque suicide. Sa prévention passe par celle de la piraterie, qu'il faut désormais définir (comme le BIM) en termes d'attaque à main armée en mer et non plus sur les bases plus restrictives de l'UNCLOS. Et parmi les éléments de réponses 'techniques', il faudrait doter le personnel navigant des cartes d'identité biométriques élaborées par l'OIT en 2003.

Mark J. Valencia (analyste de politique maritime, Hawaii) adopte la position inverse en rappelant que la répression du terrorisme, à la différence de celle de la piraterie, est de la responsabilité des Nations. Le terrorisme diffère radicalement de la piraterie par ses mobiles premiers, d'ordre politique, mais son côté conservateur et la règle du moindre effort qui y prévaut fait que le terrorisme maritime est rare et ne constitue donc pas une priorité. Les États-Unis voudraient aujourd'hui interdire l'accès à la haute mer aux bateaux transportant des cargaisons suspectes au nom de l'initiative pour la sécurité et contre la prolifération (PSI), laquelle, poussée à l'extrême, va à l'encontre des souverainetés nationales. Bref, comme M. Valencia l'explique dans le chapitre suivant, la piraterie pose un sérieux problème aux Politiques en les plaçant devant le dilemme souveraineté/sécurité.

Il reste que l'Indonésie totalise à elle seule 27% de la piraterie mondiale (P. Mukundan), qu'elle pourrait combattre (entre autres) en mettant en œuvre le code ISPS¹⁴ relatif à la sécurité maritime. Mais en réduisant au début des années 2000 de 65% le budget de sa défense, qui ne représente plus que 35% (en valeur absolue) de celui de Singapour et seulement 0,8% du PIB (soit en pourcentage du PIB, un budget inférieur à celui du Japon qui a pourtant renoncé à la guerre et au droit de belligérance), l'Indonésie ne peut que surveiller – au mieux – le tiers de ses eaux territoriales. Le problème est donc avant tout un problème de moyens, auquel

¹⁴ *International Ship and Port facility Code.*

s'ajoutent les difficultés de coordination des multiples agences concernées (Hasjim Djalal, Indonésie¹⁵).

Bien que l'ASEAN se soit dotée d'un centre pour la lutte contre le crime transnational (ACTC), la coopération régionale en matière de piraterie demeure largement insuffisante. Les ateliers sur la mer de Chine méridionale, organisés sur une base annuelle depuis 1990, auxquels participe même un État 'pariah' comme Taiwan, constituent un lieu de concertation plutôt que de prises de mesures concrètes. La Convention SUA n'est ratifiée en Asie du Sud-Est que par quatre États sur onze : Philippines, Brunei, Singapour et Viêt-Nam. L'Indonésie a passé des accords de coordination des patrouilles avec Singapour et la Malaisie en 1992 ; la Malaisie, avec les Philippines et Singapour ; la Thaïlande et la Malaisie ont effectué des patrouilles conjointes. Mais malgré cette coopération bilatérale, les trois États du détroit de Malacca, pourtant les premiers concernés, ne se sont pas accordés mutuellement le droit de poursuite hors des eaux nationales, pas plus, d'ailleurs, que les autres pays d'Asie du Sud-Est. L'Accord de lutte contre le crime international signé par l'ASEAN en mai 2002 pourrait toutefois constituer la première étape d'un renforcement de la coopération sur une base régionale. Premier utilisateur et première victime des détroits sud-est asiatiques, le Japon a multiplié les efforts pour monter une force multilatérale contre la piraterie, arguant du caractère 'civil' ses gardes-côtes¹⁶. En vain : la Chine s'y est opposée formellement quand les pays sud-est asiatiques n'étaient guère convaincus. Le Japon n'en a pas moins réitéré ses initiatives bilatérales (Greg Chaikin). Quant à l'Inde, dont les îles Andaman et Nicobar verrouillent l'accès au détroit de Malacca à partir de l'océan Indien, elle effectue des patrouilles conjointes avec Singapour.

Bref la piraterie est emblématique du « désordre » sud-est asiatique et de ses faiblesses sociopolitiques intrinsèques (morcellement ethnique, lacunes institutionnelles, contentieux plurisécularisés, pauvreté,...), ce qui fait qu'elle a encore de beaux jours devant elle dans les détroits.

Marie-Sybille de VIENNE

¹⁵ Conseiller spécial du ministre, département des affaires maritimes et de la pêche.

¹⁶ La 'gendarmerie maritime' japonaise dépend du ministère du territoire et non de l'agence de défense.

II. RELECTURES HISTORIQUES COLONIALES

Gabriel QUIROGA DE SAN ANTONIO, *Les derniers Conquistadores. La Non-Conquête du Cambodge. (Brève et véridique relation des événements du Cambodge). Traduit de l'espagnol par Antoine Cabaton, Toulouse, Anacharsis, Coll. Famagouste, 2009, 155 p., 17 €*

Signalons pour mémoire cette curieuse réédition d'une traduction d'Antoine Cabaton, devenue un classique des études khmères depuis sa parution en 1914¹⁷. L'éditeur qui donne en présentation du fameux texte de l'espagnol Quiroga (1604) une préface pour le moins lyrique souhaite passer, grâce à la collection « Famagouste » qui l'accueille, « derrière les chatolements d'un exotisme de pacotille et les discours aguicheurs, pour tenter de dire ces sujets qu'il faudrait taire là où il n'y a rien à cacher ».

Aguicheur est pourtant bien ce qui définit l'ouvrage de part en part. Le titre et le sous-titre, tous deux apocryphes et singulièrement anachroniques, l'illustration de couverture, accrocheuse autant qu'incongrue (un dragon chinois – ! – surmonté d'un galion), l'exposé éthéré des contextes et du texte (« Notice », pp. 7-19), dont il faut toutefois noter qu'il livre une intuition d'intérêt, laquelle n'est pas sans faire écho à l'entreprise d'histoire connectée d'un Gruzinski, attentif aux circulations des hommes, des textes et des idées de part et d'autre d'un Atlantique abreuvé aux quatre parties du monde¹⁸ : ainsi l'éditeur reconnaît-il dans le texte de Quiroga l'expression d'un topos littéraire américain tel que « les chroniques de la *Conquista* forment un arrière-plan omniprésent à son récit, où les Espagnols seuls sont à l'épreuve, tandis que leurs alliés, Japonais, Malais ou Cambodgiens, sont relégués dans les coulisses, exactement de la même manière que les alliés indiens des conquistadores seront gommés des versions officielles de la conquête du Pérou ou de l'Empire Aztèque » (p. 18). La carte moderne qui suit est grossière et sa toponymie indigente (pp. 20-21) alors qu'on dispose de belles cartes portugaises d'époque. La traduction du récit est présentée suivant le découpage original en trois parties, après la supplique introductive du dominicain Quiroga au roi d'Espagne Philippe III (pp. 25-26). Dans la première partie, l'auteur narre l'expédition de janvier 1596 dirigée par le général Gallinato et dans laquelle s'inscrivent les mésaventures des aventuriers Blas Ruiz et

¹⁷ CABATON, Antoine (ancien membre, de l'École française d'Extrême-Orient), *Brève et véridique relation des événements du Cambodge par Gabriel Quiroga de San Antonio. De l'ordre de Saint Dominique. Nouvelle édition du texte espagnol avec une traduction et des notes*, Paris, Ernest Leroux, Documents historiques et géographiques relatifs à l'Indochine publiés sous la direction de MM. Henri Cordier et Louis Finot, 1914, 261 p. Sur Cabaton, voir la note introductive de ABDOUL-CARIME Nasir dans la réimpression d'un article de l'orientaliste : http://aefek.free.fr/iso_album/cabaton.pdf.

¹⁸ Voir par exemple, GRUZINSKI, Serge, *Quelle heure est-il là-bas ? Amérique et islam à l'orée des Temps modernes*, Paris, Seuil, L'Univers Historique, 2008, 227 p.

Diogo Veloso (pp. 27-64) ; dans la deuxième il traite de la seconde tentative de conquête du Cambodge, menée à titre privé par le jeune gouverneur des Philippines Dasmariñas, en septembre 1598, et son échec cuisant (pp. 65-84) ; puis il relate dans une dernière partie le trajet de sa propre odyssee, depuis le départ de Séville le 18 juillet 1594 jusqu'au retour en Espagne en 1603 en passant par Mexico, Manille, Malacca, l'Inde et Ceylan (pp. 85-140) ; le frère conclut plein de fougue à la nécessité de conquérir les royaumes du Cambodge et du Champa (pp. 141-149). L'apparat critique, réduit à 67 notes infrapaginales non exemptes d'erreurs ou d'approximations, est sans commune mesure avec celui de Cabaton qui totalisait quelques 300 notes agrémentées d'un appendice de 20 pages comprenant des notes additionnelles, sans compter un index analytique fourni que ne peut bien sûr pas remplacer la simple table des matières détaillée venant clore l'ouvrage (pp. 151-155).

Le lecteur néophyte en retirera l'idée d'une aventure rocambolesque sans rien entrevoir des problèmes qu'elle pose relativement à l'histoire de l'expansion ibérique en Péninsule indochinoise où l'éditeur aurait pu facilement œuvrer, comme à celle de la royauté khmère de l'époque moyenne pour laquelle il est vrai que les éléments de connaissance sont d'un accès plus délicat. Cela est d'autant plus regrettable que l'épopée de l'espagnol Ruiz et du portugais Veloso dont les chroniques royales khmères et la toponymie cambodgienne conservent la trace a toujours frappé l'imagination des bons connaisseurs du Cambodge, de Leclère¹⁹ à Groslier fils²⁰ en passant par Groslier père (d'ailleurs cité en épitaphe, p. 5) et George Coëdès²¹. C'eût été l'occasion de mettre à plat l'historiographie disponible sur la question, laquelle a tout de même fait du chemin depuis le déclenchement de la Première guerre mondiale !²²

¹⁹ En remontant le Mékong pour la première fois lorsqu'il débarque au Cambodge en juillet 1886, Adhémar Leclère pense évidemment à eux lorsqu'il « songe aux premiers Portugais qui l'ont remonté et à la joie qu'ils ont dû éprouver en présence de cette masse d'eau considérable », Fonds Adhémar Leclère de la Médiathèque d'Alençon, ms. 696, Cahier n° 3, p. 35.

²⁰ GROSLIER, Bernard-Philippe, *Angkor et le Cambodge au XVI^e siècle d'après les sources portugaises et espagnoles*, Paris, PuF, Annales du Musée Guimet, Bibliothèque d'Etudes, t. LXIII^e, 1958, 194 p. + cartes et pl.

²¹ CÉDÈS, George, « Mots portugais en cambodgien », *B.I.E.H.*, n° 3 (1), 1940, pp. 67-68.

²² Signalons à simple titre indicatif et dans l'ordre chronologique : TEIXEIRA, Manuel (Padre), *Portugal no Cambodja*, Macau, Imprensa Nacional de Viacau, Jlhô 1983, 90 p. ; NÉPOTE, Jacques, « The Portuguese, Cambodia and the Mekong Valley : The Logic of a Discovery », [in] *Proceedings of the International Colloquium on The Portuguese and the Pacific, University of California, Santa Barbara, October 1993*, Francis A. DUTA & João Camilo DOS SANTOS (éds.), Center for Portuguese Studies, University of California, Santa Barbara, 1995, pp. 113-128 ; VICENTE, Serrao José, « La contribution des sources portugaises à l'Histoire de l'Asie », communication présentée au colloque sur les manuscrits du Cambodge, tenu à Phnom Penh les 2 & 3 septembre 2003, publiée en ligne sur le site de la Société Asiatique (<http://www.aibl.fr>), 11 p. [Traite des sources relatives au Cambodge dans les bibliothèques portugaises]. Plus récemment, il faut mentionner sur la présence espagnole la thèse de Jenny KLAGES (*Cambodia, Catholicism, and Conquistadores: Spanish-Cambodian Interactions from the late Sixteenth to the mid-*

En jouant de l'emphase pour présenter un texte qui n'en manque pas, en flattant le lecteur par des raccourcis invitant à l'excursus exotique, l'éditeur introduit à une vue sans doute plaisante à l'œil désireux de se replonger dans l'atmosphère de la *furia* ibérique, mais scientifiquement inutilisable : il la disqualifie d'emblée à ce niveau en incitant à lire le mémoire du dominicain comme une mystification de la réalité (p. 19), sans pour autant fournir les outils d'appréciation de véracité du récit, pourtant traduit jadis dans cet esprit par Cabaton. Et l'on ne peut même pas être sûr de la traduction puisqu'il ne signale ni ne justifie les variantes pour lesquelles il opte (annoncées p. 23) à la suite du grand orientaliste. Précisons à décharge qu'il respecte en cela sa charte éditoriale, laquelle ne veut point faire œuvre de science mais « tout en se réclamant volontiers de la notion d'exotisme », inviter « à la découverte d'un extérieur aussi bien dans le temps que dans l'espace, tout en laissant sa place au plaisir de la lecture » (2^e de couverture).

Si l'on comprend la nécessité pour un bon mais petit éditeur de faire de temps à autres des « coups » de façon à générer rapidement des marges pour continuer à publier utile par ailleurs – il a démontré dans un précédent ouvrage concernant l'Insulinde qu'il savait à la fois publier beau *et* utile en matières sud-est asiatiques²³ – on regrette que Cabaton en ait cette fois-ci fait les frais.

Grégory MIKAELIAN

Ami-Jacques RAPIN, *Opium et société dans le Laos précolonial et colonial*, Paris, L'Harmattan, 2007, 355 p.

Opium et société dans le Laos précolonial et colonial est le troisième ouvrage d'Ami-Jacques Rapin, actuellement maître d'enseignement et de recherche à la Faculté des Sciences sociales et politiques de l'Université de Lausanne²⁴. Avec *Opium et société dans le Laos précolonial et colonial*, Ami-Jacques Rapin se lance dans une entreprise ambitieuse. Il explique vouloir mettre en évidence l'histoire de l'introduction de la culture du pavot et de la consommation d'opium au Laos, déterminer le contrôle effectif de l'administration coloniale française sur la culture et le commerce de l'opium, mais aussi voir comment l'opium participe à une redéfinition des rapports interethniques au Laos, notamment autour des Hmong. Il s'agit, certes, d'une étude sur l'opium au Laos axée sur la période coloniale, mais surtout d'une approche historique des évolutions de la société laotienne par le prisme

Seventeenth century, Ph. D., University of Hawai'i, 2007, 296 p.) et les recherches en cours de Rita Bernardes de Carvalho sur la présence portugaise.

²³ *Histoire des rois de Pasey (Hikayat Raja Pasai)*, Traduit du malais par Aristide Marre, présentation par Monique Zaini-Lajoubert, Toulouse, Anacharsis, 2004, 157 p.

²⁴ Après *Jomini et la stratégie : une approche historique de l'œuvre*, Paris, Payot, 2002 ; *Ethnic Minorities, Drug Use & Harm in the Highlands of Northern Vietnam*, UNODC/The Gioi, 2003.

de l'opium. On ne peut qu'être séduit par un projet qui s'attache à un pays largement délaissé dans l'historiographie indochinoise à travers une démarche heuristique s'appuyant sur des regards occidentaux et locaux. Ami-Jacques Rapin se fonde sur des sources laotiennes, notamment pour la période précoloniale, sur les dossiers de l'administration coloniale française, les archives des missionnaires, des récits de voyages et d'exploration des Européens dans la zone étudiée et enfin des recherches anthropologiques postérieures à la période étudiée.

L'ouvrage est divisé en neuf chapitres. Le premier vise à comprendre le mécanisme de l'introduction de l'opium au Laos et sa chronologie à travers des sources laotiennes, essentiellement littéraires. Il est complété par l'étude des récits d'exploration des Européens dans le deuxième chapitre. Le troisième s'attache à décrire la mise en place de l'administration coloniale au Laos. Le quatrième expose comment celle-ci cherche à contrôler le marché de l'opium et les formes de la coercition qui accompagnent le monopole colonial de la régie de l'opium. Le cinquième emprunte beaucoup à l'anthropologie pour saisir les différentes formes d'utilisation de la drogue. Le sixième explore les dynamiques de développement de la drogue au début du XX^e siècle parmi les minorités ethniques du Haut-Laos. Le septième porte sur les techniques culturelles. Le huitième s'intéresse aux conflits liés à la culture de l'opium, notamment les révoltes hmong de 1914-1916 et 1918-1921. Le neuvième et dernier chapitre présente les caractères de l'économie de l'opium au Laos au début du XX^e siècle.

Certaines parties de l'ouvrage d'Ami-Jacques Rapin sont tout à fait convaincantes. Ainsi il démontre bien que la régie n'exerce qu'un contrôle partiel sur la production, le commerce et la consommation de drogue au Laos. La partie sur l'utilisation des estimations de production en 1935 et 1943 est tout à fait probante (chap. VII). En bon expert des drogues, il met à mal la plupart des idées préconçues sur l'opium et son usage. Le rôle de la consommation d'opium dans les échanges sociaux est mis en valeur, même si l'on regrette que les recherches anthropologiques de la fin du XX^e siècle utilisées dans cette partie n'aient pas pu être recoupées par des sources contemporaines de la période étudiée. L'auteur intègre une mise au point claire sur le phénomène de l'addiction dans cette partie (chap. V). On apprécie aussi la connaissance de l'auteur des techniques culturelles. On remarque encore quelques passages habiles comme la critique des représentations romantiques sur l'administration coloniale au Laos, qui ont encore largement cours aujourd'hui, la description des difficultés de mise en place de la première régie en 1895 dans le troisième chapitre, ou encore la mise en évidence de la position ambiguë de l'administration coloniale vis-à-vis d'une drogue dont elle tire une part importante de ses revenus.

Toutefois, cette recherche pose aussi de sérieux problèmes méthodologiques. Après la lecture d'une introduction extrêmement engageante, on est étonné de voir que les sources laotiennes utilisées dans le premier chapitre sont essentiellement des traductions françaises ou anglaises des mythes liés à l'opium, dont certaines datent de la période coloniale. Ainsi, le texte fondateur du mythe de Khun Borom est étudié à

partir de la traduction qu'Auguste Pavie a donnée en 1898, celle de la version à laquelle il avait eu accès. Pour la chronique royale de Xieng Kheng qui occupe une place centrale dans la démonstration d'Ami-Jacques Rapin, ce dernier utilise la version traduite par Pierre-Bernard Lafont. On regrette que la critique de la chronique comme source historique soit restée à un niveau superficiel. La lecture des écrits de David Wyatt pour les chroniques siamoises ou de Michael Vickery pour les chroniques cambodgiennes auraient été d'un apport précieux pour l'auteur. Surtout, alors que l'auteur termine son deuxième chapitre en reconnaissant que son corpus de sources, occidentales comme locales, portant sur l'introduction de l'opium au Laos au XIX^e siècle est très limité, il apparaît que les principaux fonds sur lesquels il aurait dû construire sa recherche ont été laissés de côté : manuscrits laotiens de l'École française d'Extrême-Orient et du fonds indochinois de la Bibliothèque Nationale de France, archives nationales de Thaïlande à Bangkok, le Laos étant au XIX^e siècle sous suzeraineté siamoise²⁵. Il apparaît peu raisonnable de vouloir écrire l'histoire des sociétés colonisées sans avoir accès aux sources que celles-ci ont produites. Cette limite majeure de l'ouvrage explique que la partie la plus intéressante et la plus convaincante soit celle qui porte sur le fonctionnement de la régie.

Mathieu GUÉRIN

²⁵ WYATT, David & WILSON, M. Constance, « Thai historical Materials in Bangkok », *The Journal of Asian Studies*, vol. 25, n°1, novembre 1965, pp. 105-118 ; VICKERY, Michael « Studying the State in Ancient Cambodia », [in] Sorn Samnang (éd.), *La Khmérologie, connaissance du passé et contribution au renouveau du Cambodge*, Phnom Penh, 1998, pp. 145-165.