



**HAL**  
open science

# Pays de mer et gens de terre : logique sociale de la sous-exploitation du domaine maritime en Asie du Sud-Est continentale

François Robinne

► **To cite this version:**

François Robinne. Pays de mer et gens de terre : logique sociale de la sous-exploitation du domaine maritime en Asie du Sud-Est continentale. Bulletin de l'Ecole française d'Extrême-Orient, 1994, 81, pp.181-216. halshs-01866976

**HAL Id: halshs-01866976**

**<https://shs.hal.science/halshs-01866976>**

Submitted on 5 Sep 2018

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## Pays de mer et gens de terre

### Logique sociale de la sous-exploitation du domaine maritime en Asie du Sud-Est continentale

François ROBINNE

Il a fallu les glaciations médiévales pour décimer la colonie viking au Groenland et stopper l'avancée des successeurs d'Éric le Rouge sur les rivages de l'océan Atlantique ; sans commune mesure avec la prédominance arabe du VIII<sup>e</sup> au XIV<sup>e</sup> siècle dans l'océan Indien, les jonques chinoises écumèrent le golfe Persique dès le IX<sup>e</sup> siècle, avant de connaître au XV<sup>e</sup> une relative et éphémère suprématie sur les routes de Bornéo, des Philippines, de Ceylan, de Malabar et, au-delà, jusqu'aux rivages est-africains ; une bulle papale du XV<sup>e</sup> siècle partagea le monde entre les thalassocraties portugaises et espagnoles...

Comparativement, les Anglais ont tardé à asseoir leur prédominance sur la mer, même s'ils réussirent à créer, à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle, la première colonie de peuplement de l'histoire, suivis de près par les Hollandais et les Français, dont l'empire connut un court apogée au XVIII<sup>e</sup>. Les Arabes, malgré leurs connaissances techniques, ne furent pas au départ de grands navigateurs : dans la mer Rouge et sur la côte d'Oman, les navires étaient faits de bordages cousus, impropres à la navigation hauturière, tout comme l'est encore la *chelingue* du littoral indien, ou encore la *ghe nôc* des lagunes de Hué sur la côte du Viêt Nam central ; et c'est de la mer qu'est venue la chute des grandes civilisations précolombiennes d'Amérique du Sud.

Ils sont au total peu nombreux, les peuples à avoir fait de la mer une formidable voie d'expansion, la majorité en faisant une barrière protectrice ou une frontière infranchissable, associant ici la navigation à des actions de piratage parfois très organisées, comme ce fut longtemps le cas dans la mer d'Andaman et le golfe de Thaïlande, limitant ailleurs le commerce au bord des côtes, lorsque le littoral n'était pas la seule richesse exploitée : les côtes d'Afrique et d'Asie n'en sont pas le moindre exemple.

A l'image du sujet abordé ici, on pourrait multiplier les exemples à l'infini. Mais, bien que limitant la démonstration aux civilisations d'Asie du Sud-Est continentale, on peut raisonnablement avancer que la perception du patrimoine maritime relève d'un choix significatif, qui fait de la mer une frontière moins naturellement que culturellement infranchissable.

Dans un précédent article, je dessinais les premières ébauches d'une problématique selon laquelle le retard accumulé concernant l'exploitation du littoral birman apparaît comme un choix inhérent à la nature birmane des normes sociales (Robinne, 1990 : 183). Prenant toujours la Birmanie (Myanmar) pour référence, mais avec des incursions dans les autres pays d'Asie du Sud-Est continentale, et parfois même au-delà, où mènent tout naturellement les voies maritimes et les échanges commerciaux, je compte préciser et peut-être aussi nuancer l'assertion selon laquelle la conception birmane du patrimoine économique et culturel s'arrête où commence la mer.

Le discrédit dont a un temps souffert Lefebvre des Noëttes en tant que terrien inapte à juger des choses de la mer n'a d'égal que la réhabilitation de ses thèses sur l'invention

du gouvernail d'étambot (Lefebvre des Noëttes, 1935) par les experts nautiques et les savants, au nombre desquels figure Joseph Needham (1974 : 157) ; la problématique que je développe ici n'est pas non plus le fait d'un marin, mais celle d'un anthropologue privilégiant le champ social des techniques.

### Le nom de la mer

La péninsule indochinoise, au sens large du terme, nous entraîne dans ce qu'il est convenu d'appeler une mosaïque ethno-linguistique. La dénomination vernaculaire de la mer n'est pas en soi intéressante, si ce n'est par l'analogie qui en est parfois faite avec une étendue d'eau en général. Les montagnards Chin du nord-ouest du Myanmar<sup>1</sup> appellent ainsi l'eau *tui* et la mer *tui li nu* (Jordan, 1969), les Lo-lo à la frontière de la Birmanie et du Yunnan disent respectivement *yi*<sup>3</sup> et *yi*<sup>3</sup>-*heu*<sup>4</sup> (Liétard, 1912), tandis que les Môn de Pegu associent « l'eau de rivière » à la mer, *bi hnok* (Shorto, 1962), tout comme les Srê qui associent la mer, *daa liing*, à l'eau en général, *daa* (Dournes, 1950 : 45), ou encore les Bahnar qui associent l'eau en général, *dak*, et une grande étendue d'eau, *doxi*, pour signifier mer (Dourisboure, 1889 : 63), également les Mnong du Viêt Nam, qui font une certaine confusion avec le fleuve Mékong lorsqu'ils utilisent *dak rlai* (Maurice, 1983 : 11)<sup>2</sup>.

De même, le sens premier de l'appellation vernaculaire des Birmans, *pan lay*, est « mer » (D. Bernot, 1986), mais cela renvoie aussi à une étendue d'eau douce et, de façon plus globale, ce terme exprime la notion de grande magnitude ; il est à rapprocher du karen *paw leh* (Marshall, 1980) ou *pin lè phi* (Blackwell, 1954). L'assimilation eau de mer/eau douce est encore renforcée par le fait que *pan lay* est également l'appellation de l'un des 11 villages de Birmanie centrale où se sont établis anciennement les Birmans, et pour lequel Luce postule une origine prébirmane, plus précisément issue du Nanchao, au cœur de la Chine orientale (Luce, 1959 : 82-84), région se distinguant notamment par la sophistication du complexe réservoirs/canaux d'irrigation qui continue d'assurer une double récolte de paddy par an. Il n'est par ailleurs pas indifférent de noter que le mot pour mer est fréquemment omis dans les monographies ou lexiques relatifs aux essarteurs de cette région.

Mais il n'est toutefois pas possible de généraliser, car la terminologie des montagnards a parfois un mot spécifique pour « mer » : (*ia rsi*' en jörai (Dournes, s.d. : 382 et 867), à l'instar d'ailleurs de certaines populations ayant accès au littoral : *tasik* en cham (Dournes, 1983), *bě* ou *biěn* en vietnamien (Truong-Thi, 1936), *laut* en malais (Marsden, 1812), *thale* en thaï).

Le registre des mots voyageurs chers à A.G. Haudricourt retrace généralement la route suivie par une technique, un objet, une plante, voire une religion, qui se sont diffusés d'une ère culturelle vers une autre où ils étaient peu ou prou connus ; mais qu'ils viennent côtoyer des synonymes vernaculaires est moins fréquent. C'est pourtant le cas du pâli *samuddra* qui a traversé l'océan Indien pour devenir *samuddara* dans le langage littéraire birman, *mahasamut* en thaï, et se propager en pays lao sous la forme *sramut* et, en pays khmer, sous la forme *samit*. Ainsi en arrive-t-on à cette situation pour le moins

1. Myanmar : nom actuel de la Birmanie.

2. A.G. Haudricourt, dans son analyse diachronique des préglottalisées, a démontré, d'une part, qu'il y a eu transformation des occlusives sonores 'b, 'd en nasales glottalisées 'm, 'n, d'autre part, que des préglottalisées sont issues de contraction d'un groupe de consonnes. Par conséquent, il est clair que le même phénomène linguistique – ayant transformé le mnong gar 'dei « rat des bambous » en *kne* bahnar, *khna* samré ou *tkhnai* khasi – est également à l'origine de l'évolution du môn *daik* en *hnok*, respectivement « eau douce » et « mer » (Haudricourt, 1950).

paradoxale dans certains pays d'Asie du Sud-Est, où la mer est désignée par un mot d'emprunt, lorsqu'elle n'est pas linguistiquement réduite à une grande étendue d'eau par assimilation aux fleuves ou aux lacs... une terminologie pour le moins de marins d'eau douce !

	EAU <sup>3</sup>	RIVIÈRE	LAC	MER
<b>EAU = MER :</b>				
MON moderne	<i>daik</i>	<i>bi</i>		<i>bi (hnok)</i> <i>*mahasamit</i>
CHIN (Jordan, 1969) (Bernot, 1958)	<i>tui</i> <i>tuy</i>	<i>tui lawng</i> <i>a' lon</i>	<i>tui li</i>	<i>tui li nu</i>
LOLO	<i>yi<sup>3</sup></i>	<i>yi<sup>3</sup>-mo<sup>3</sup></i>	<i>yi<sup>3</sup>-heu<sup>4</sup></i>	<i>yi<sup>3</sup>-heu<sup>4</sup> bi<sup>4</sup>- ta<sup>2</sup>-mo<sup>3</sup></i>
THAÏ	<i>nam</i>	<i>mena:m</i>	<i>thale sap</i>	<i>thale,</i> <i>mahasamut</i>
LAO	<i>na<sup>5</sup>:m</i>		<i>ta<sup>2</sup>: le<sup>3</sup> sap<sup>6</sup></i>	<i>ta<sup>2</sup>: le<sup>3</sup></i> <i>(ma:ha)samit</i>
BAHNAR	<i>dak</i>	<i>(dak ) krong</i>		<i>dak doxi</i>
SRE	<i>daa</i>	<i>daa döng</i>		<i>daa liing</i>
KHMER	<i>tuek</i>	<i>prêk</i>	<i>danle</i>	<i>danle srâmot,</i> <i>samut</i>
BIRMAN	<i>re</i>	<i>khyaun:</i> <i>mrac</i>	<i>an:</i>	<i>pan lay</i>
KAREN (Blackwell)	<i>tham</i>		<i>niñ</i>	
(Marshall)	<i>hti</i>		<i>kwam mun</i>	<i>pin lè phi</i> <i>paw leh</i>
<b>TERME VERNACULAIRE POUR « MER » :</b>				
CHINOIS moderne	<i>shui</i>	<i>hé</i>	<i>hu</i>	<i>hai</i>
JÓRAI	<i>ia, ya</i>	<i>ia krong</i> <i>ia prong</i>	<i>(ia)donão</i>	<i>(ia)rsi'</i>
CHAM	<i>ya, ier</i>		<i>po, tanaw</i>	<i>tathi, tasik</i>
VIETNAMIEN	<i>núoc</i>	<i>sông</i>	<i>hồ</i>	<i>bể, biển</i>
INDONÉSIEN	<i>air</i>	<i>sungai</i>	<i>danau, telaga</i>	<i>laut</i>
<b>MOT POUR « MER » INCONNU OU NON REPERTORIÉ :</b>				
ANGAMI NAGA (Butler, 1875)	<i>dza</i>	<i>kerr</i>		
LHOTA NAGA (Butler, 1875)	<i>otcha'</i>	<i>zuikhu</i>		
JAIPURI NAGA (Butler, 1875)	<i>jo</i>	<i>joan</i>		
MIAO-TSEU (Savina, 1917)	<i>dê</i>	<i>dê (tô)</i>	<i>pàng dê</i>	

3. La transcription des termes vernaculaires figurant dans ce tableau est celle retenue par chacun des auteurs consultés.

Ajoutons à la lecture de ces exemples que l'association, *a priori* séduisante, eau douce/Austroasiatiques et eau salée/Austronésiens n'a pourtant pas, *a posteriori*, de corollaire immédiat : ni sur le plan de la terminologie ni du point de vue mythologique.

## Mer et mythologie

L'analyse exhaustive des mythes, contes ou légendes relatifs au milieu marin en Asie du Sud-Est – quel que soit par ailleurs l'intérêt du sujet – dépasse le cadre donné à cette étude. Quelques thèmes pourtant méritent ici d'être évoqués, car ils sont particulièrement significatifs du rapport à la mer, non seulement des populations côtières, mais aussi de celles vivant dans les hautes terres.

L'un d'eux est l'origine de la salinité des eaux de mer. Prolongement direct de l'association vernaculaire eau douce/mer, cette dernière se serait composée au commencement d'eau douce, selon plusieurs mythes recueillis dans la région qui nous intéresse, la salinité étant provoquée, ici, par l'intermédiaire d'une meule magique (Baffie, 1993), là, par les larmes du premier homme, ou encore par l'action de la « Dame de l'Eau salée » (Le Roux, 1993).

L'universalité se retrouve, semble-t-il, dans le thème du déluge, les groupes ethniques du Sud-Est asiatique transmettant en particulier – avec des variantes propres à chacune des sociétés considérées – une tradition orale particulièrement féconde sur le sujet et dans laquelle le même mot eau/mer est généralement utilisé. Austroasiatiques Sré, Mnong, Cau Maa' des Hauts Plateaux du Viêt Nam ou Austronésiens Rhadés et Jaraï développent autant de versions apocalyptiques de la montée puis du recul des eaux jusqu'à leur niveau actuel : « Déluge, famine et folie anéantissent les hommes ; [...] les bêtes sont affolées, sans possibilité de fuite quel que soit leur élément ; [...] les génies eux-mêmes ne sont pas épargnés ; [...] l'eau a envahi la forêt ; [...] le désordre sévit sur la nature entière... » (Condominas, 1980 : 342-349 ; voir aussi Maurice, 1983). A l'autre extrémité, sur la façade nord-ouest, les Tibéto-Birmans Lautu-Chin ont également leur propre mythe du déluge (Bareigts, 1981 : 53 et 299) :

Quand le déluge [*toepaa*] arriva, il n'y avait plus aucune terre qui parût à la surface. Tous les gens, saisis de frayeur, s'étaient échappés au haut d'une montagne. Il y eut une femme qui mit au monde une fille qu'elle nomma Za Tuia. Mais hélas ! l'eau l'emporta. Alors on jeta dans l'eau un cochon, mais l'eau ne bougea pas et l'eau dit *tuia tuia*. Alors les gens défirent leurs cheveux et jetèrent dans l'eau des touffes de cheveux, et l'eau descendit un petit peu, et le sommet d'une montagne apparut. Alors les cheveux apparurent à la surface et on les jeta de nouveau dans l'eau, et deux montagnes apparurent. De nouveau, on jeta à l'eau des touffes de cheveux, et l'eau descendit encore, enfin on jeta à l'eau les habits de la petite Za Thuia, et alors la terre apparut de nouveau. La mère de Za Thuia se mit alors à appeler sa fille et à pleurer. Quand elle vit le cadavre de sa fille, elle dit : « Mon enfant, change-toi en poisson, change-toi en *ngakhe* [gros poisson] ; quant à moi, je me changerai en sel, et nous nous retrouverons dans des pots à cuire. Depuis lors, c'est au village de Lungtar (Senthang) que l'on dit que se trouve la source saline de cette femme.

Un troisième thème est celui de la mer à la fois pourvoyeuse de richesses et génératrice de malheurs. Un conte cambodgien raconte ainsi l'histoire de deux couples aussi pauvres l'un que l'autre. Ayant entendu dire qu'« il y a beaucoup d'années de cela, il y eut sur la mer des bateaux de commerçants de tous les pays » dont les richesses dorment au fond des mers, le premier couple décida de se rendre sur le littoral afin d'écoper l'eau de mer pour la mettre à sec : « A défaut d'or et d'argent, ils pourront prendre des poissons grands et petits et en faire du *pha'ak prahuk* après les avoir vidés, salés et séchés ». Ce qu'ils firent durant cinq jours, le niveau de la mer baissant à vue d'œil.

Devant l'affolement provoqué dans le monde des poissons, « le roi ordonna à tous de prendre cinq jarres d'or, cinq jarres d'argent, des plateaux, des bols de cuivre et toutes sortes de vaisselles, et de les porter dans leurs bouches à l'homme et à la femme, les priant de cesser de faire baisser la mer ». Le dénouement de ce conte est double. D'un côté, le premier couple vit dans le bonheur et l'opulence, de l'autre, le second couple malchanceux, voulant faire de même, multiplie les maladresses au point de devenir la risée des poissons ; et le conteur de conclure : « Le poisson *santay*, quant à lui, rit si fort qu'il se déchira la bouche : c'est pourquoi, il a une grande bouche, comme fendue jusqu'aux ouïes, lui et tous ceux de son espèce, depuis ce temps jusqu'à nos jours » (Thierry, 1985 : 185-188).

Ce conte cambodgien associant terriens et collecteurs renvoie, d'une certaine manière, à la logique sociale et technique des Moken, nomades de la mer, qui chassent le poisson plus qu'ils ne le pêchent (Ivanoff, 1988 : 236-237) et pour lesquels le rivage réunit deux perceptions contraires du monde, entre vie quotidienne et mythe, entre nomadisme et sédentarité. Quoique le rapport à la mer de ces derniers relève d'un choix, dont c'est peu dire qu'il est marqueur d'identité, l'exploitation halieutique ne connaît pas les développements attendus de la part de sociétés en relations étroites, sinon de dépendance, avec le milieu marin.

Un autre thème – et nous nous limiterons à cet aperçu – que nous rapporte la tradition orale met en scène l'inaccessibilité des horizons marins. Nous faisons état ici d'un conte pao-karen qui exprime bien les craintes suscitées par les conditions de navigation sur l'immense océan Indien. Par ailleurs, ce conte, nous semble-t-il, est révélateur d'un certain imaginaire (Hlu Du U Hla, 1977 : 78-82 ; Cardinaud, 1983, conte 36 : 209-212) :

Jadis les *galons*<sup>4</sup> vivaient dans les arbres des monts de Thathon, Zinkyai et Kelatha, au bord de la mer. On raconte qu'ils durent les quitter pour aller nicher dans les arbres à ouate<sup>5</sup> de l'Himavant. Cela advint à la suite d'un pari qu'ils engagèrent avec les autres oiseaux. Voici l'histoire :

Un jour, le paon qui avait été choisi entre tous les oiseaux des monts de Thathon (berceau de la race pa-o) pour être leur roi, convoqua l'ensemble de ses sujets pour leur faire part de la situation. Il leur tint ce discours :

– Nous nous sommes fixés sur la chaîne de Thathon dont les pentes descendent vers la mer, et nous y vivons depuis plusieurs générations. Mais depuis peu, des pêcheurs vivant des ressources de l'océan sont venus s'installer dans les montagnes Kelatha et au pied des monts de Thathon. Or ces pêcheurs ne se contentent plus de poisson, ils se sont maintenant mis à chasser les hôtes du firmament ; c'est dire si nous courons un grand péril ! Qui plus est, la population des oiseaux s'accroît de jour en jour, et, avec elle, augmente aussi le nombre de becs à remplir ; or ni le poisson, ni les graines, ni les fruits ne suivent cette progression, et nous rencontrons de plus en plus de difficulté pour nous nourrir, nous et nos petits. Alors, je vous pose la question : « Seriez-vous d'accord pour que nous partions nous établir à l'Est, de l'autre côté de l'océan ? »

Les oiseaux acceptèrent, et le marabout, qui, plus qu'un autre, se nourrissait des produits de la mer, prit la parole :

– J'approuve entièrement la proposition du paon. Mais il vaut mieux, à mon avis, que nous envoyions d'abord un éclaireur sur le rivage opposé. S'il juge l'endroit propice à notre installation, nous pourrions alors émigrer.

Ce fut le milan qui fut choisi. Déployant d'un seul coup ses deux puissantes ailes, il partit en direction du large. Il vola du matin jusqu'au soir, mais rien ne lui permit de supposer qu'il approchait d'une côte. Il renonça donc et, le lendemain matin dès l'aube, il repartit pour les monts de Thathon, où il arriva si fatigué qu'il ne pouvait même plus replier ses ailes. Les oiseaux qui étaient venus à sa rencontre lui demandèrent ce qui s'était passé, et il leur raconta

4. Les *galons* sont les *garuda* birmans (Cardinaud, 1980 : 209).

5. Le nom latin de « l'arbre à ouate des Indes » ou « ouatier » est *Bombax Malabaricum* (*idem*).

comment il avait volé jusqu'à l'épuisement et comment il était revenu sans avoir atteint l'autre bord de la mer. Il fallait, leur dit-il, qu'ils envoient un oiseau plus résistant que lui.

Mais un tel oiseau n'existait pas ; aucun d'entre eux n'était capable de voler plus longtemps que ce milan, et ils durent renoncer à envoyer l'un des leurs à la recherche du rivage opposé.

Les petits oiseaux, qui redoutaient beaucoup la concurrence des pêcheurs pour leur nourriture, s'étaient préparés pour le voyage et grande fut leur déception à la nouvelle que la côte était inaccessible. Lorsque le chef des *galons* – les plus grands et les plus forts des oiseaux, mais qui n'avaient pas pris part à la conférence – entendit cela, il réfléchit et se demanda pourquoi on n'avait pu atteindre l'autre côte. Il pensa que c'était parce que le roi des petits oiseaux, le paon, était un incapable. Il se rendit auprès de lui et lui demanda pourquoi ils n'avaient pu trouver l'autre rivage. Le paon lui répondit qu'ils avaient dû y renoncer parce que ses oiseaux ne pourraient jamais l'atteindre.

– Eh bien, moi, je réussirai, dit alors le *galon*.

– Mon milan n'y est point parvenu, et tu oses prétendre que toi, tu y parviendrais ? demanda le paon.

Le *galon* se jugea offensé par une telle question ; l'idée d'être comparé au milan lui parut insupportable.

Il demanda de nouveau :

– Si j'y vais, quel sera l'enjeu du pari ?

Et le paon lui répondit :

– Si tu parviens à atteindre l'autre rivage ainsi que tu le dis, nous autres oiseaux de toutes races, paresseux et autres, nous quitterons ce rivage-ci. Mais si tu échoues, les *galons* devront abandonner cette montagne pour s'en aller vivre sur les arbres à ouate de l'Himavant. Cela te convient-il ?

Le *galon* accepta les termes du pari et s'envola à la recherche du rivage opposé. Il vola un jour entier. Lorsque le soir tomba et que l'ombre vint, il ne s'arrêta ni ne se posa ; quand le jour se leva, il volait toujours. Au bout de quatre jours et trois nuits, il descendit se poser un moment car ses ailes étaient fatiguées ; il se reposa sur un îlot rocheux qu'il avait aperçu au-dessous. Sa fatigue disparut, et il repartit. Après un nouveau jour et une nouvelle nuit, ses ailes se fatiguèrent à nouveau et il redescendit se poser sur un îlot rocheux qu'il avait vu au-dessous. Sa fatigue disparut et il reprit son vol. Il vola encore un jour et une nuit, et ses ailes étant fatiguées, il descendit encore se poser sur un rocher, et... le rocher parla :

– Qui donc est venu se poser sur ma tête ?

Le *galon* comprit à ces mots qu'il s'agissait d'un poisson. Il répondit.

– Je suis le *galon*.

Alors le poisson reprit :

– Explique-moi donc pourquoi tu t'es successivement posé sur ma queue, sur mon dos et enfin sur ma tête. Le *galon* expliqua alors qu'il s'était posé sur ce qu'il avait cru être des îlots différents parce qu'il était fatigué de sa course vers le rivage opposé.

Le poisson reprit :

– La mer est immense, *galon*, il n'est point de mots pour dire son étendue. Prends ton temps pour retourner d'où tu viens ; car nous qui craignons d'être dévorés par les gros poissons de cette mer, nous sommes obligés de longer les côtes.

Et le *galon* comprit l'immensité de la mer. Plein de honte et de crainte, il s'en revint aux monts de Thathon. Il avait perdu son pari et dut rallier tous les *galons* de la création pour s'en aller avec eux nicher sur les arbres à ouate de l'Himavant.

En mettant l'accent sur la prépondérance que jouent, d'une part, le monde des *naga* et, d'autre part, le monde des oiseaux, ce conte renvoie de façon plus générale au découpage « en trois étages de l'espace » (Thierry, 1985 : 245 sq.) : le monde souterrain des *naga* et le monde céleste des Hôtes du Firmament entre lesquels le monde terrestre des humains agit comme la rencontre des forces contraires qui sous-tendent le monde.

Au-delà des vérités et contrevérités géographiques qui fluctuent au gré des valeurs symboliques d'inspiration hindoue, ce conte pao est d'une certaine manière représen-

tatif du rapport qu'entretiennent les populations d'Asie du Sud-Est avec la mer. Il révèle les craintes de ces populations et les contraintes qui pèsent sur elles, les unes comme les autres, ayant été, sur d'autres rives, plus tôt maîtrisées.

La navigation dans l'océan Indien comme dans la mer de Chine est, on le sait, tout entière conditionnée par le régime alternatif des vents de mousson et des forts courants qui les accompagnent. Les marins qui, de la côte Coromandel, se rendaient au Bengale ne faisaient qu'un seul voyage par an, en profitant, de juin à septembre, de la mousson du sud-ouest à l'aller et, de décembre à mars, de celle du Nord-Est pour le retour. Entre mars et mai, la navigation est encore possible du nord au sud, mais, la brise de terre s'affaiblissant, les navires devaient s'éloigner de la côte pour bénéficier de la brise de mer, rendant la navigation difficile à cause de la violence des vents de nord-ouest. La morte saison se situait entre octobre et janvier : les conditions de la navigation sont telles qu'aucun contrat d'assurance maritime ne couvrirait les navires qui s'aventureraient au large du littoral oriental, entre le cap Comorin et la pointe des Palmiers, du 15 octobre au 15 décembre (Deloche, 1980 : 216-217).

Le commerce maritime entre la Chine et l'Asie du Sud-Est *via* les ports de la côte du Viêt Nam fut également conditionné par l'alternance des vents dominants qui soufflent successivement dans l'axe nord-est/sud-ouest. En règle générale, les premiers départs s'effectuent à la fin novembre pour ceux qui vont jusque dans l'océan Indien, et s'étalent jusque dans le courant de janvier. Les premiers retours commencent vers la fin mai, après l'inversion de la mousson dans la mer de Chine, et se poursuivent jusqu'en août et septembre (Manguin, 1984 : 16).

Par conséquent, loin de constituer un frein aux volontés commerciales, ces contraintes naturelles ont tout au plus régulé les échanges.

## L'ancienneté de la navigation vers l'Asie du Sud-Est <sup>6</sup>

Le réseau de commerce existant entre l'Inde et l'Asie du Sud-Est est attesté dès le <sup>ve</sup> siècle av. J.-C. : les fouilles de Thaungthama, en Birmanie centrale, de Biang Chiang en Thaïlande et des grottes Palawan aux Philippines ont permis de dégager des perles d'onyx et des outils du début de l'âge de fer, de facture incontestablement indienne (Stargardt, 1979 : 18-24).

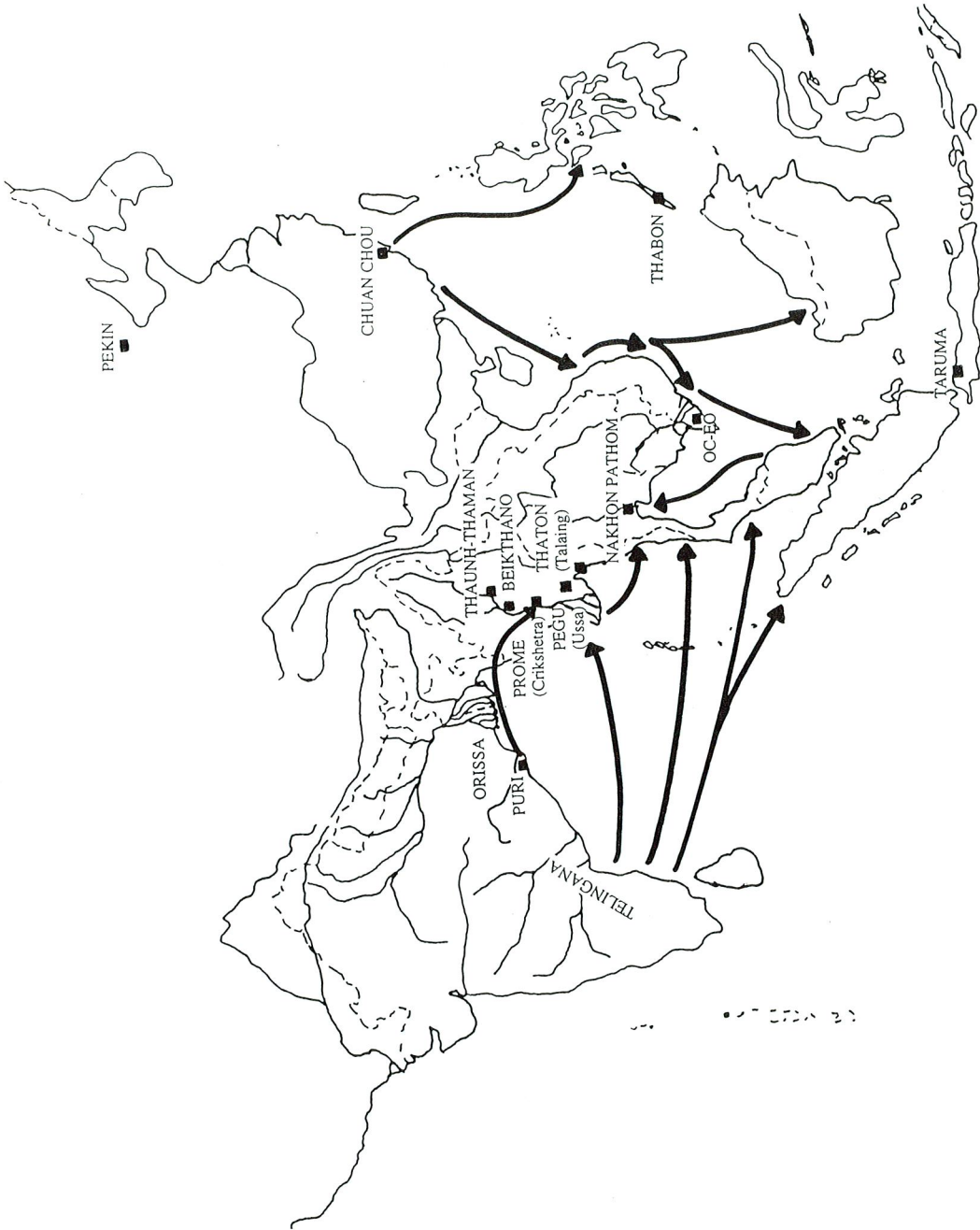
Dès les premiers siècles de notre ère, un commerce actif sinon continu s'est développé, où les navigateurs et commerçants indiens jouaient notamment le rôle d'intermédiaire entre les provinces orientales de l'Empire romain et la Chine méridionale. Les correspondances toponymiques sont à cet égard particulièrement éloquentes : la ville de Târuma, à Java, aurait pour origine une localité du même nom située près du cap Comorin, l'Orissa est assimilée à Pegu, Puri à Crîkshetra (Prome), la région du Telingana à la population Talaing, c'est-à-dire les Môn (Coëdès, 1960 : 64).

Aux voies circum-péninsulaires, que la présence de pirates rendait plus qu'aléatoires, était souvent préféré le passage transisthmien : les ports môn de Moulmein, de Thathon et de Tavoy constituaient en particulier le passage obligé, reliant d'une part les anciens sites pyu de Beikthano, Sri Ksetra et Halin en Birmanie, à Nakhom Pathom, Kanchanaburi et Oc'éo, dans le golfe de Thaïlande, permettant d'autre part l'accès au golfe de Siam et à la mer de Chine (Stargardt, 1979 : 27-30).

Les Chinois se sont, à plusieurs reprises, aventurés jusque sur les côtes africaines, mais, si l'existence des grands navires n'est probable qu'à partir du <sup>ix</sup>e siècle, la grande période de navigation chinoise débute en 1405 par un raid qui conduisit jusqu'à

6. Cartes et dessins sont, pour la plupart, de Louise Pichard.





Palembang 73 navires et 28 000 hommes, auquel succédèrent, en 1406 puis en 1408, deux campagnes dans l'île de Sri Lanka. Les expéditions ensuite se multiplient : en 1409, Malacca accepte de payer tribut à la Chine ; en 1412, les Chinois sont à Sumatra, et, l'année suivante, à Java et à Calicut, sur la côte occidentale du sous-continent indien ; de 1405 à 1431, il y a au moins sept expéditions majeures dirigées sur Java, Sumatra, Sri Lanka, l'Arabie. La carte des voies maritimes de cette époque témoigne d'une politique délibérée (Mills, 1979). Sous la dynastie Ming, et tout particulièrement sous l'impulsion de l'empereur Yong-Lo, les navires chinois poussent même bien au-delà de l'Insulinde : plus à l'ouest, jusqu'aux côtes du Zanzibar, de Madagascar et du Mozambique, et plus au nord, où le Kamtchatka semble avoir été atteint.

Mais les Chinois n'ont pas eu la politique « d'îles » annexées du Portugal et de l'Espagne, et ce qui devait se transformer pour les uns en thalassocratie n'a été pour les autres qu'une aventure liée à un seul nom : celui de l'empereur Yong-Lo (1403-1424). Ses successeurs abandonnent purement et simplement les expéditions maritimes vers l'Asie du Sud-Est et les ports de l'Inde méridionale, allant jusqu'à interdire aux navires chinois de quitter les mers de Chine, et très rapidement l'empire se révèle incapable de protéger sa propre flotte de commerce contre les pirates. Le retour, en 1433, de la dernière des expéditions de Zheng He marque la fin d'une époque : celle où la Chine avait été, quatre siècles durant, la grande puissance maritime de l'Asie (Gernet, 1972 : 351). Signe symbolique : dès 1409, Pékin redevient capitale et s'avère un choix de terriens.

## La dérive des capitales

La situation géographique des capitales est, par sa logique même de choix, tout à fait significative. Or, tout au long de leur longue migration du nord vers le sud, les populations proto-indochinoises, en se sédentarisant, ont simultanément établi leurs capitales à l'intérieur des terres et créé ce qu'il a longtemps été convenu d'appeler – de façon sinon raccourcie, du moins réductrice à mon sens – le « mode de production asiatique ».

Parmi la famille thaï-kadaï, les Ahom ont ainsi donné leur nom à l'Assam où ils ont exercé leur pouvoir pendant près de six siècles avant d'être assimilés<sup>7</sup>. Les Shan et les Lao sont également restés confinés à l'intérieur des terres, tout comme, de façon plus significative pour ce qui nous concerne, les Thaï. Ces derniers ont en effet arrêté leur choix d'abord à Sukhotai, ne descendant plus au sud que contraints et forcés par les assauts répétés des Birmans entre 1539 et 1568, le saccage de la ville ayant finalement contraint le roi et sa cour à faire d'Ayutthaya – royaume annexé dès 1438 – la capitale méridionale, jusqu'à ce que les nouveaux assauts birmans de 1760 et 1767 obligent la cour à s'installer plus au sud encore, à Thonburi. Finalement, le choix de Bangkok, jusqu'alors considéré comme la place forte défendant le passage de la Menam Chao Phraya – la grande voie fluviale qui menait à Ayutthaya –, s'est imposé en 1782 à la nouvelle dynastie régnante des Chakkri pour les atouts d'ordre défensif et la richesse de la plaine rizicole. A l'origine, Bangkok était destinée à être une réplique d'Ayutthaya, avec temples, palais et ville ceints d'une muraille de protection (de Fels, 1982 : 11).

Quant à la famille tibéto-birmane, elle est constituée pour partie d'essarteurs, qu'il s'agisse du groupe kuki-chin au nord-ouest de la Birmanie, du groupe naga plus au

7. « The word "Assam" is derived from the present designation of Ahom. The Ahoms called themselves "Tai". It has been suggested that this may be derived from "Shan", or as the Assamese say "Syam". The tradition of the Ahoms themselves is that the present name is derived from "Asama" = "inégalé" or "sans pareil". The Assamese term "Asama" is a fair equivalent of the Ahom term "Tai". The softening of the "s" to "h" (the change from Asam to Aham or Ahom) has its counterpart in the change from "Gosain" to "Gohain" » (Gait, 1933 : 431).

nord, ou du groupe bodo le long de la frontière nord de l'Assam, dans ce qui est appelé la North-East Frontier Agency (NEFA). Les Birmans proprement dits, ou plutôt les proto-Birmans, que l'on situe à l'origine entre le désert de Gobi et le nord-est du Tibet (Luce, 1960 : 323), ont longtemps été à la recherche d'une terre d'asile. Cavaliers descendant du Yunnan, ils se fixèrent en 835 de notre ère à Kyaukse, dans la plaine centrale de l'Irrawaddy, avant de fonder le I<sup>er</sup> Empire birman, dont la dynastie devait régner à Pagan du XI<sup>e</sup> au XIII<sup>e</sup> siècle.

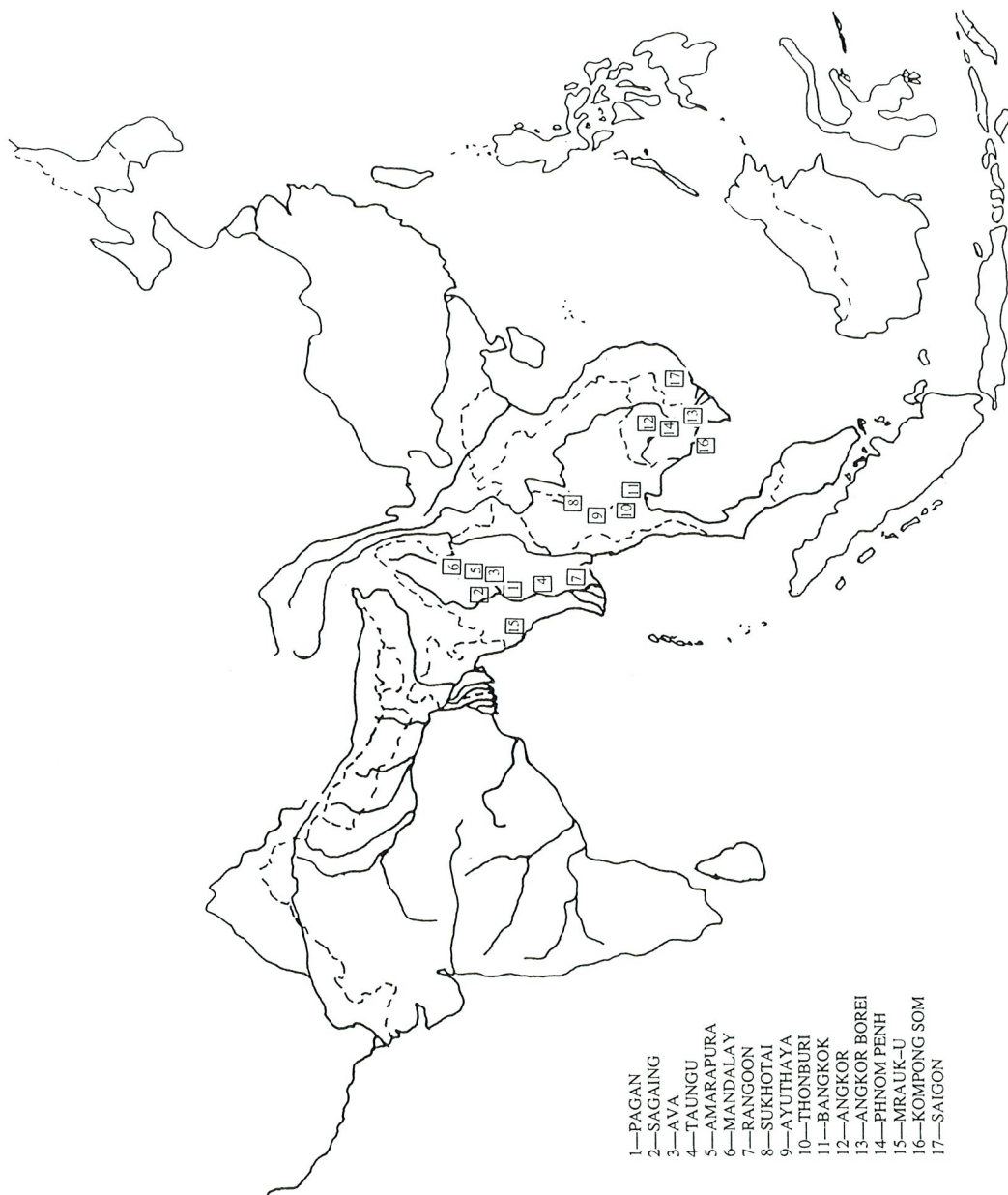
Très tôt, les Birmans furent placés sous la suzeraineté de la Chine. S'ils purent s'en dégager en 1303, les relations entre les deux pays sont rarement restées dans la seule expectative. Dès le XIII<sup>e</sup> siècle, de 1277 à 1287, quatre expéditions sino-mongoles furent entreprises. Des émissaires venus réclamer le tribut de vassalité avaient en effet été assassinés par ordre du roi birman pour leur insolence (Phayre, 1967 : 53). Seule la dernière expédition atteignit les portes de Pagan, mais elle eut pour conséquence le démantèlement de l'hégémonie birmane. Au nord, les Shan imposèrent leur tutelle aux anciens rois de Pagan et déplacèrent la capitale plus en amont sur l'Irrawaddy : à Sagaing tout d'abord, puis à Ava, qui devait rester capitale pendant cinq siècles ; à l'est, la ville de Taungu sur la Sittang devint le refuge actif des Birmans insoumis. A partir de Taungu, le roi Bayinnaung rétablira le II<sup>e</sup> Empire birman, qui devait durer pendant tout le XVI<sup>e</sup> siècle : les capitales successives furent Ava, puis Amarapura non loin d'Ava. Cette période coïncida avec une accalmie de près d'un siècle du côté de la Chine, dont les dirigeants, très habiles à tirer parti des faiblesses de l'adversaire, prétextèrent les différends commerciaux à la frontière du Yunnan pour entamer à nouveau les hostilités entre 1650 et 1661. Ils ne purent toutefois arrêter le sursaut du roi Alaungpaya pour unifier une fois encore le pays, conduisant au III<sup>e</sup> Empire birman de la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle et instaurant sa capitale à Shwebo, au nord de Mandalay.

On le voit, les Birmans ont fait de la plaine centrale de Birmanie non seulement leur terre d'implantation, mais un perpétuel retour aux sources ; la dérive des capitales vers le sud ne semblant en fait qu'un pis-aller après les expéditions chinoises, thaïes ou britanniques, et c'est de façon assez systématique qu'en remontant le cours de l'Irrawaddy ils continuent de remonter le cours du temps dans une perpétuelle quête d'identité<sup>8</sup>.

C'est sous la contrainte qu'ils quittèrent Pagan et c'est à tout prix qu'ils reconquirent par la suite la région, multipliant chaque fois le nombre des capitales : Shwebo de 1752 à 1763, Ava de 1763 à 1783, Amarapura de 1783 à 1859 et, enfin, Mandalay, dans la même zone sèche au centre du pays. La cour s'y installera en 1859 jusqu'à sa prise par les Britanniques en 1885, à la suite de quoi Rangoon sera imposée comme capitale coloniale et maintenue après l'indépendance ; il n'en reste pas moins que le gouvernement actuel engage des travaux de reconstruction des monastères et palais royaux de Pegu et de Mandalay : raisons touristique-économiques sans doute, mais aussi force symbolique d'un pouvoir fortement centralisé, ayant cherché de tout temps à accroître son influence par une reconnaissance culturelle dont les racines passent par Pagan, Mandalay et Pegu.

Le plus loin où les Birmans ont mené leurs incursions est, semble-t-il, Angkor, alors capitale de l'empire khmer, mais la randonnée date de l'époque du roi Anawratha, et les répercussions durent être minimes puisque seules les chroniques thaïes du Haut Ménam la mentionnent (Cœdès, 1960 : 276). Les difficultés intérieures et les relations aussi houleuses que dispersées avec les cinq pays frontaliers ont très certainement freiné leurs ambitions territoriales. Toutefois, ces impératifs ne sauraient masquer la position

8. « In addition, the king [Tharlun Min] thought that in time of emergency it was easier to come down the river than up, and it was easier to control Lower Burma from Ava than to control Upper Burma from Syriam. Accordingly in 1634 he moved his capital [from Pegu] to Ava and took his coronation again, signifying that he was the king of the Burmese and Shans rather than the Mons » (Maung Htin Aung, 1967 : 144-145).



- 1—PAGAN
- 2—SAGAING
- 3—AVA
- 4—TAUNGU
- 5—AMARAPURA
- 6—MANDALAY
- 7—RANGOON
- 8—SUKHOTAI
- 9—AYUTHAYA
- 10—THONBURI
- 11—BANGKOK
- 12—ANGKOR
- 13—ANGKOR BOREI
- 14—PHNOM PENH
- 15—MRAUK-U
- 16—KOMPONG SOM
- 17—SAIGON

de retrait que les Birmans ont de tout temps entretenue avec le reste du monde. Refusant de se ranger dans les pays membres du Commonwealth après leur indépendance, ils ont par la suite quitté le Mouvement des pays non alignés jugés trop alignés au regard de leur position neutraliste (Sola, 1983).

Les Pyu, quant à eux, considérés comme l'avant-garde de l'avancée birmane ont eu successivement pour capitale Tagaung, Beikthnano (I<sup>er</sup> s.), Halingyi (IV<sup>e</sup> s.) et Srikshetra (VIII<sup>e</sup> s.), où ils furent les maîtres incontestés en matière d'irrigation.

Les capitales khmères nous font de la même manière voyager d'une royauté à l'autre, la région d'Angkor en constituant l'épicentre avec, chaque fois, force construction de canalisations, édification de réservoirs et travaux d'irrigations particulièrement complexes dont la maîtrise avait pour corollaire une organisation stricte de la société. Le sort d'Angkor, comme aujourd'hui de Phnom Penh, est étroitement associé aux crues du Tonlé Sap et du Mékong, navigables à leurs heures mais également principaux pourvoyeurs de poissons et donc de protéines. Toutes deux sont par conséquent plus proches géographiquement et culturellement de la véritable mer intérieure qu'est le Tonlé Sap que du littoral, pourtant à peine plus éloigné et dont les débouchés semblent avoir été la moindre des préoccupations.

Pagan sur l'Irrawaddy, Angkor proche du Tonlé Sap, Sukhotai et Ayutthaya en bordure de la Menam Chao Phraya, sans compter Luang Prabang le long du Mekong... le repli à l'intérieur des terres de toutes ces capitales exprime, de façon sans doute raccourcie mais néanmoins significative, le rapport de la nation à la mer, qui est moins une politique de rejet qu'une stratégie identitaire en vue de s'assurer, d'une part, un pouvoir centralisé dont la richesse des plaines alluviales constitue une pièce maîtresse de l'échiquier, d'autre part, l'hégémonie au sein d'une mosaïque d'ethnies et de royaumes aux volontés expansionnistes.

L'exception la plus notable de cette mouvance terrienne est la civilisation môn, qui, de Thathon, étendit son influence à Martaban, Pegu et Bassein. Elle avait donc la mainmise non seulement sur tout le delta de l'Irrawaddy, mais aussi sur la côte du Tenasserim jusqu'à Tavoy ; le port môn connu sous le nom de Papphala dans l'inscription de Tañjavur s'assurant par ailleurs la connexion avec la route maritime conduisant sur les côtes du nord-ouest de l'Inde jusqu'à Calcutta et la musulmane Chittagong (Hall, 1985 : 198 *sq.*). Gens de mers, les Pégouans – dont l'ethnonyme *reman* ou *ramman* est mentionné dans les inscriptions en vieux javanais des IX<sup>e</sup> et X<sup>e</sup> siècles (D. Lombard, 1990 : 22) – ont très tôt servi de pilotes aux marchands étrangers (Thomaz, 1987 : 39) : intermédiaires privilégiés, au carrefour des cultures indochinoises, leur influence s'est avérée essentielle dans la construction du royaume birman. Par eux, la langue tibéto-birmane s'est enrichie de caractères empruntés à l'alphabet pâli, les inscriptions devenant le support incontournable des édits royaux et le messenger du bouddhisme theravadin originaire de Sri Lanka et officialisé comme religion d'État. La prépondérance de l'influence pyu et môn fut telle que, « culturellement, les conquérants furent conquis » (Than Tun, 1978 : 6).

### Des ports ancrés dans les terres

Les priorités économiques qui caractérisent par définition les cités marchandes dont l'essor s'est amplifié avec la période coloniale ont sans doute signé le glas des cités hydrauliques au bénéfice des sites portuaires.

Nombre de ports de la péninsule indochinoise sont pourtant situés à plusieurs kilomètres à l'intérieur des terres. Parmi les plus reculés : Bassein, à plus de cent kilomètres de la côte, fondée au X<sup>e</sup> siècle à l'instigation d'un roi môn et qui connut son apogée au XIII<sup>e</sup> siècle lorsque la dynastie birmane en fit le port avancé de la lointaine Pagan ; située

sur la branche la plus occidentale de l'Irrawaddy, la rivière de Bassein est navigable de novembre à mai seulement : un inconvénient majeur qui a fait détourner pour partie le trafic maritime vers Rangoon. Bonzes singhalais, artisans birmans spécialisés dans la poterie et la fabrication de saumures, commerçants chinois dont on a retrouvé trace de porcelaines datant du XV<sup>e</sup> ou indiens exportant leurs tissus n'en ont pas moins de tout temps convergé vers Bassein. Toutefois, la relative position stratégique de ce port – maintes fois mis à sac par la coalition arakano-birmano-shan – relevait plus du bastion militaire contrôlant le delta de l'Irrawaddy et la route vers la capitale que du carrefour économique (Guillon, 1989 : 112-113 ; Dubois, 1850 : 296).

L'avancée des alluvions des grands fleuves explique pour partie la situation terrienne de la plupart des ports d'Asie du Sud-Est. En rendant notamment les ports de Pegu et de Syriam impropres à la navigation, les changements hydrographiques du XVIII<sup>e</sup> ont ainsi contribué au développement de Moulmein et, surtout, de Rangoon la cosmopolite : indienne, chinoise et bien sûr britannique avant que d'être à proprement parler birmane. L'attrait des ports birmans reposait essentiellement sur le commerce de « gomme de laque, de cachou et de ventricules de poisson » à destination de la Chine et de la Malaisie, et également « d'huile de bois – utilisée pour le calfatage des embarcations traditionnelles –, de pétrole et de bois de teck » à destination du Bengale et de la côte du Coromandel en Inde (Dubois, 1850 : 380).

C'est avec l'aide portugaise que Mrauk U, l'ancienne capitale arakanaise, fut fortifiée et que la construction de canaux navigables facilitant son accès à la mer fut entreprise. Protégée derrière ses quelque vingt kilomètres de remparts contre toute velléité étrangère et de plus en plus isolée du fait de l'envasement de son port, Mrauk U, en s'éloignant des voies commerciales offertes par la côte, s'enferma elle-même dans la spirale du déclin, et c'est finalement de l'est que les armées birmanes et anglaises devaient parachever la chute.

La côte ouest du Cambodge fut pareillement longtemps livrée à elle-même. Repère de bandits chinois et surtout siamois écumant les mers et exploitant le littoral, auquel correspond un faible peuplement khmer en bordure de mer, tout contribue à accentuer l'isolement de la côte par rapport à Phnom Penh. Ce n'est qu'en 1951 que l'Assemblée de l'Union française prit le parti de transformer le petit village de pêcheurs de Kompong Som en ce qui devait devenir le port maritime de Sihanoukville (Martin, 1983 : 190).

Les Français avaient longtemps fait de Saigon l'unique port marchand pour écouler les produits laotiens et cambodgiens, tout comme les Chinois en firent un lieu de transit privilégié. Mais, s'il leur suffisait de dix jours au maximum pour atteindre l'embouchure de la rivière de Saigon, il fallait compter une semaine de plus pour remonter cette dernière en s'aidant des marées et du remorquage si nécessaire, ce qui met en fait Saigon à peu près à la même distance-temps que les ports de la côte est de la péninsule malaise (Manguin, 1984 : 13).

Les ports d'Asie du Sud-Est sont donc pour la plupart des ports intérieurs : havres d'où s'effectue le cabotage vers les provinces immédiatement voisines – comme fut, par exemple, confiné à ce rôle le port d'Akyab en Arakan vis-à-vis de Manaung, de Sando-way et de l'île de Ramree où s'étaient regroupés les Portugais – ou terminus pour le commerce fluvial autochtone, l'activité économique de ceux-ci étant le plus souvent le fait de marchands indiens ou chinois. Pour la plupart sensibles aux marées, quand il ne s'agit pas de mascaret dont la vague déferlante peut atteindre six mètres de haut à l'embouchure de la Meghna<sup>9</sup>, à l'instabilité des chenaux et aux problèmes d'envasement,

9. « Il faudrait aussi évoquer ce courant de marée très violent qui, à la pleine lune et à la nouvelle lune, aux équinoxes en particulier, parcourt les estuaires de la pointe du golfe de Khambhat, des rivières Hugali et Meghna, et qui posait autrefois un problème difficile aux navires à voiles : c'est le mascaret ou *bore*, que les anciens voyageurs appellent aussi macrée et que, dans les langues indiennes,

tout contribue à éloigner un peu plus encore de la mer les ports de la péninsule indochinoise.

Les réalités économiques ont transformé ces sites portuaires en villes capitales, créées pratiquement de toutes pièces par les marchands et dont le caractère pluri-ethnique est une résurgence.

### Terres de convergence

En assumant un rôle essentiellement passif dans les échanges anciens – tout au moins en ce qui concerne la navigation hauturière –, l'Asie du Sud-Est continentale se définit comme une terre de convergence pour les marchandises, les idées et les hommes qui les véhiculent. Au nombre de ceux-ci, les Chettyar, prêteurs sur gages originaires du sud-ouest de l'Inde, ont tout d'abord assuré le financement des expéditions commerciales de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle vers le Sud-Est asiatique et l'Afrique du Sud, avant d'être relégués, à partir de 1841, au rôle d'intermédiaires entre le commerce local et les grandes banques telles que la Banque de Madras créée en 1867 et la Banque de Ceylan créée en 1841 (Evers, 1987 : 207-208) ; leur influence était considérable, puisqu'ils représentaient, en 1895 et 1930, respectivement 97,8 % et 82,8 % des prêteurs sur gages établis à Rangoon, le restant de l'activité étant pour l'essentiel aux mains des Européens (Khin Maung Kyi, 1970 : 38). La fin des empires coloniaux et les nouvelles directives politiques eurent notamment pour conséquence le déclin du système chettyar : alors que certains pays comme la Malaisie s'ouvrirent au commerce international (Evers, 1987 : 214), la Birmanie rizicole reconstitua l'économie de subsistance qu'elle n'a jamais tout à fait abandonnée, par-delà la succession des régimes politiques.

Outre les réseaux commerciaux de pénétration indo-chinoise en Asie du Sud-Est continentale, les prisonniers de guerre ont également eu leur part d'influence. Une des conséquences importantes des guerres qui opposèrent les Birmans à leurs voisins immédiats est en effet la déportation massive de prisonniers destinés à l'esclavage. Les inscriptions font apparaître que beaucoup d'entre eux étaient originaires de l'actuelle Birmanie : qu'il s'agisse des Birmans proprement dits, ou des Pyu, des Chin, des Kadu, des Cak et, de manière générale, des ethnies habitant l'Arakan, puisque le qualificatif de « Monsieur Arakanais » était une appellation fréquente parmi les esclaves, ou encore des Sgaw-Karen, des Shan, des Taungthu, des Môn. D'autres esclaves étaient originaires de pays voisins tels que les Indiens qui sont dénombrés tout de suite après les Birmans, les Khmers, les Siamois, les Chinois (Than Tun, 1978 : 157-158).

On sait grâce à la précision des inscriptions que les esclaves pouvaient être attachés au service de la cour, de l'armée, des bonzes ou de riches propriétaires et que leurs activités étaient *grosso modo* réparties en cinq catégories : 1° agriculteurs et gardiens de troupeaux, 2° cuisiniers, 3° artisans, 4° musiciens, 5° divers. Surtout, les esclaves apportaient avec eux la culture, les techniques de la région dont ils étaient originaires, les diffusant et les transmettant à leurs enfants, jusqu'à en imprégner au moins aussi profondément la société birmane qu'ont pu le faire les grands courants « classiques » de l'indianisation ou de la sinisation.

---

on désigne par les mots : *mendha* (bélier), *humma* (h.), *bana* (beng.), *ghodo* (cheval) (guj.). Cette vague déferlante se fait sentir au nord d'une ligne qui relie Gangva à Dholera, et le courant principal s'engage dans l'estuaire de la Mahi, à partir de Bore Rocks, à 17 km au sud-ouest de Khambat. On retrouve ce phénomène aux bouches du Gange, d'abord dans le bras occidental ou Hugali et ses affluents, Rupanarayana et Damodar... A l'embouchure de la Meghna, les différents chenaux qui séparent les petites îles sont tous touchés par le mascaret ; poussé par un vent du sud, il peut avoir 6 m de haut » (Deloche, 1980 : 213-214, note 6).

Remarquables assimilateurs, les anciens nomades, en se sédentarisant, ont repris à leur compte des techniques aussi complexes que peuvent l'être l'architecture, l'irrigation, la pêche, la construction navale et la navigation fluviale, systématisant l'exploitation de sel gemme, améliorant constamment la maîtrise de ces systèmes techniques et sociaux.

Comparativement à la politique agraire d'utilisation extensive des sols à l'origine du paysage amphibie du delta de l'Irrawaddy, comme celui du Mekong et du fleuve Rouge, l'exploitation de la mer apparaît presque comme contingente. Elle n'a en tout cas pas fait l'objet d'une politique suivie des gouvernements du Sud-Est asiatique continental. L'exemple de l'archipel indonésien est à cet égard caractéristique, puisque la maîtrise des océans, qui a fait la puissance des grandes cités marchandes telles que Srivijaya ou Mojopahit, est longtemps restée au second plan derrière le leitmotiv unitaire, l'élément aquatique demeurant inséparable de l'élément terrestre (Calvo Platero, 1985, 17-18).

Avec la fin de l'époque coloniale naît une politique économique plus réaliste qui se tourne vers une exploitation plus systématique du patrimoine maritime. C'est le cas en particulier de l'Indonésie, de la Malaisie et de la Thaïlande qui sont, en l'occurrence, les réussites les plus probantes. Ailleurs, les difficultés ont refréné la politique maritime. C'est le cas en particulier de la Birmanie, où l'absence de réseaux routiers et ferroviaires éloigne un peu plus le littoral des principaux centres économiques dans la plaine centrale de l'Irrawaddy, tout comme la vétusté de la petite flottille de chalutiers, la rareté des pêcheries, des conserveries et, dans une moindre mesure maintenant il est vrai, des salines sont loin du potentiel économique qu'offre la mer.

Mais la volonté affirmée de l'ensemble des gouvernements du Sud-Est asiatique continental concernant l'exploitation du domaine maritime est une chose. Le rapport à la mer de ces mêmes civilisations en est une autre. Qu'il s'agisse des relations à l'espace et au temps organisées autour des cycles agraires, des relations à l'environnement essentiellement tournées vers la production de matières terrestres ou des relations d'échanges et de biens, l'ensemble des relations qui définissent l'espace social (Condominas, 1980 : 75) relève en effet moins d'un pôle d'opposition plaine/mer, que de structures sociales fondées sur le système de production rizicole et de réseaux commerciaux *intra muros*.

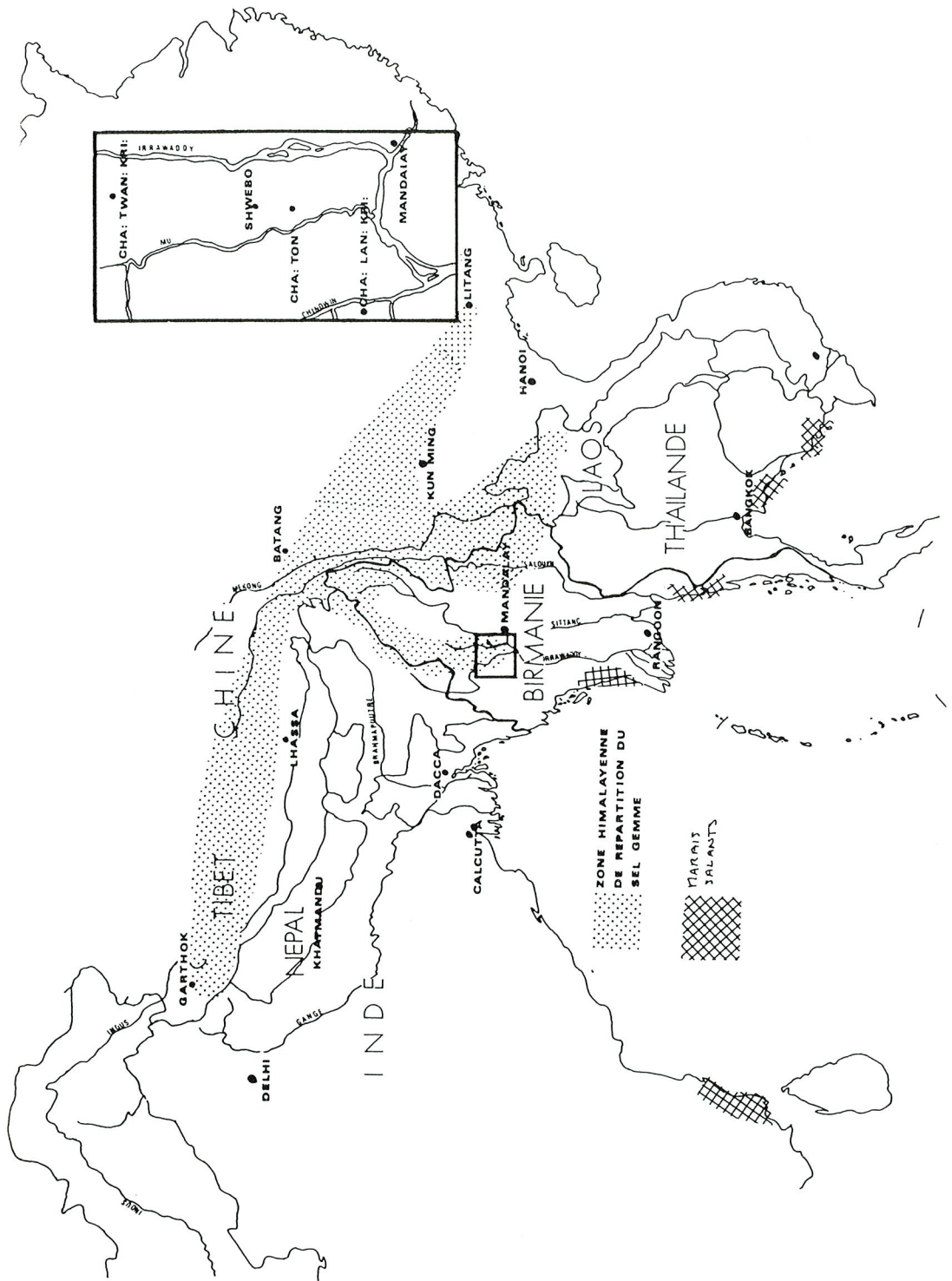
## Sel gemme et sel marin

Le sel tient une place prépondérante dans le régime alimentaire des peuples d'Asie du Sud-Est, essentiellement sous forme de saumures et de conserves de poissons.

Les mines souterraines, les sources à ciel ouvert et les déserts des confins himalayens ont longtemps constitué les principaux modes d'exploitation du sel, puisque ce n'est qu'à partir de la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle que la concurrence des marais salants a considérablement minimisé l'importance économique des exploitations. Une enquête menée dans un village au nord de la zone sèche de Birmanie a permis d'établir que, sur les 127 maisons parsemées autour des salines, 110 appartenaient à des familles d'agriculteurs, 8 à des sauniers et 17 à des familles de sauniers qui cumulent cette activité avec celle d'agriculteur. Ces chiffres reflètent l'abandon progressif de l'exploitation du sel gemme : il n'y a plus guère de travailleurs spécialisés dans cette activité, la plupart ayant déjà réalisé leur mutation, d'autres la préparant en cumulant l'activité de saunier avec celle d'agriculteur pour ne plus être dans un avenir proche qu'agriculteurs (Robinne, 1987 : 119).

L'humidité ambiante commune à l'Asie des Moussons et la faible salinité des eaux tropicales n'expliquent pas à elles seules la prépondérance jusqu'à ces dernières années du sel gemme sur le sel marin : il n'y a guère de différences, en effet, dans la technique





d'obtention du sel, entre ce qui se pratiquait traditionnellement sur la côte de l'État môn (*Mwan*, 1981 : 62) et d'Arakan (*Rakhuin*, 1976 : 67) et ce qui pratique dans la zone sèche de Birmanie.

Dans un cas, le sable chargé de sel est récupéré après la marée haute puis transporté en bateau ou en char à bœufs jusqu'au village. Cette terre saumâtre est alors répandue sur une plate-forme de petite taille où elle est aspergée d'eau de mer, l'eau saturée s'écoulant par des rigoles jusque dans des bacs récepteurs. Elle est ensuite filtrée, afin d'être débarrassée de son amertume, et portée à ébullition jusqu'à cristallisation du sel. Ce procédé, pratiqué autrefois de façon ponctuelle sur les côtes de Birmanie, repose dans ses grandes lignes sur le même principe de concentration par lessivage que celui employé pour l'obtention à plus grande échelle du sel gemme.

Il faudra attendre les années 1960 pour qu'en Birmanie la production du sel marin devienne une priorité, qui devait aboutir, dans les années 1970, à la mise au point d'un système complexe de réservoirs, de bassins de concentration, de tables saunantes et de cristallisoirs. En 1984, les marais salants étaient, à l'instar du système d'irrigation, toujours considérés comme des points stratégiquement sensibles, et leur étude devait s'avérer impossible. Les deux courts textes birmans relatifs à la production du sel en Arakan (*Rakhuin*, 1976 : 67-72) et dans l'État môn (*Mwan*, 1977 : 62-69), dont la traduction est présentée ci-dessous, ont pour intérêt principal d'ouvrir un dossier.

#### LES MARAIS SALANTS DANS L'ÉTAT MON

La production commerciale se fait par évaporation de l'eau de mer, celle-ci étant laissée une journée durant dans des bassins de concentration<sup>10</sup>, puis par ébullition dans des récipients peu profonds. Cette méthode implique la présence de grandes surfaces. Aux endroits trop exigus, l'eau salée contenue dans des bassins naturels est transvasée dans des jarres pour la concentration. Elle est ensuite portée à ébullition dans des récipients. Autrefois, seul le bois était utilisé comme combustible<sup>11</sup>.

Afin de préserver la Birmanie de la déforestation, la production de sel est actuellement sous le contrôle de l'État, et la vente du sel sur les marchés fait l'objet d'une taxe. A partir des années 1963-1964, des expérimentations ont abouti à la méthode dite de Kyaikhemi (Amherst) qui tient lieu de modèle.

A cette époque, les expérimentations d'évaporation de l'eau salée par exposition au soleil ont été effectuées sur une aire de 35 acres [87 ha] parmi lesquels 3,3 acres [8 250 m<sup>2</sup>] étaient constitués de terres basses formant réservoir en eau de mer ; la concentration du sel était obtenue à partir de cinq vasières<sup>12</sup> légèrement en pente, d'une superficie totale de 4,6 acres [11 500 m<sup>2</sup>]. Sur ces 4,6 acres, les cristallisoirs<sup>13</sup> représentent 0,391 acre [977,5 m<sup>2</sup>] répartis en 12 compartiments. L'expérience a duré quatre mois, de janvier à avril, au cours desquels les 4,6 acres ont donné 36 000 viss de sel [61 056 kg] obtenus par évaporation naturelle. Le rendement en sel était de 8 552 viss [14,5 tonnes] par acre, et le coût de l'exploitation revenait à 8,91 kyat pour 100 viss [169,6 kg].

Une seconde expérimentation a eu lieu en 1964-1965 pendant quatre mois et dix-huit jours sur une superficie totale de 16,684 acres [41 710 m<sup>2</sup>] rendant 233 200 viss (39,5 tonnes) par acre, pour un coût de 7,30 kyat les 100 viss [169,6 kg].

La troisième expérimentation, réalisée en 1965-1966, s'est échelonnée sur un peu plus de cinq mois, pendant la mousson, au cours desquels il est tombé dans la région

10. *kan* ou *lhon kan*, « stocker + réservoir »

11. Au lieu des balles de paddy de préférence utilisées actuellement.

12. *kan*

13. *sha: pwan. kan*, « sel = fleurir + réservoir ». Si l'on tient compte du fait que chaque compartiment communique avec le suivant, au lieu d'être alimenté séparément, il s'agit selon la terminologie française de « tables » ou « aires saunantes », par opposition aux « œillets ».

337,82 mm d'eau. Entre les averses dévastatrices, 282 800 viss [479,6 tonnes] de sel ont été produits par évaporation naturelle. Le rendement par acre était de 16 950 viss [28,7 tonnes], et le coût pour 100 viss de sel était de 6,9 kyat.

Afin de satisfaire à la consommation croissante des Birmans, la production du sel par évaporation naturelle est développée à grande échelle depuis l'instauration d'un plan ratifié en 1967-1968, prévoyant l'installation de salines dans la ville de Saksay. A la suite de ce plan annuel, et sous l'égide du Département des pêcheries perlières et poissonnières, des salines produisant 3 000 tonnes de sel ont été aménagées dès octobre-novembre 1967, près du port de Saksay, dans le district de San Phyu Zeya. Au total, 1 055 acres [263,7 ha] ont ainsi été aménagés pour permettre l'évaporation naturelle de l'eau salée. Les trois salines qui composent cet ensemble sont conçues pour produire annuellement un minimum de 10 millions de viss [16 960 tonnes]. Chaque saline fonctionne environ quatre mois par an. Il faut compter douze jours d'évaporation au soleil pour obtenir la cristallisation. Ces salines expérimentales ont permis d'améliorer étape par étape la production du sel par évaporation naturelle. En 1968-1969, les salines de Seksè ont produit 1 252 290 viss par évaporation naturelle et 2 264 600 viss par chauffage. En 1969-1970, 4 170 000 viss de sel furent obtenus par évaporation naturelle, contre 5 224 100 viss par chauffage. En 1970-1971, le plan concernant la production de sel à Seksè a pleinement atteint les objectifs qu'il s'était fixés et dont les résultats apparaissent dans le tableau ci-dessous :

PRODUCTION DU SEL MARIN A SEKSE EN 1969-1970 (en tonnes)			
Mois	Sel obtenu par évaporation naturelle	Sel obtenu par chauffage	Total
janvier/février	339	663	1 002
février/mars	848	663	1 511
mars/avril	3731		3 731
avril/mai	4 240		4 240
mai/juin	1 017	932	1 949
juin/juillet		932	932
Total	10 175	3 190	13 365

Dans un premier temps, on procède à l'évaporation naturelle de l'eau de mer en introduisant celle-ci dans des réservoirs<sup>14</sup> selon la quantité désirée. L'eau est ensuite envoyée dans la série de bassins<sup>15</sup> qui constituent la saline. Cinq bassins sont ainsi successivement alimentés. Le volume d'eau contenu dans le premier est important, mais l'évaporation l'atténue de bassin en bassin. Dans le premier, le niveau d'eau est d'environ 12,5 cm<sup>16</sup> et tombe après évaporation à 10 cm dans le second, à 7,62 cm dans le troisième, à 5 cm dans le quatrième et n'est plus que de 2,54 cm environ dans le cinquième et dernier bassin. D'un bassin à l'autre, la proportion de sel augmente et l'eau s'évapore d'autant mieux. Le pourcentage croissant de salinité a été établi pour chaque bassin :

14. *lhaun kan*, « stocker + réservoir ».

15. *ne lhan: khwak*, « soleil + exposer + bassin »

16. Mesures données en *lakma*, équivalent à 1 inch = 2,54 cm.

SALINITÉ DE L'EAU APRÈS ÉVAPORATION DANS LES BASSINS DE CONCENTRATION	
bassins	salinité
1	0 % - 3 %
2	3 % - 6 %
3	6 % - 9 %
4	9 % - 16 %
5	16 % - 24 % - 25 %

La vase, les poissons et coquillages contenus dans l'eau de mer sont arrêtés dans le premier bassin, tandis que l'eau est envoyée dans le second. Celui-ci retient les plus petites impuretés en suspension dans l'eau, et de même pour le troisième. Les quatrième et cinquième bassins sont passés au rouleau<sup>17</sup> afin d'enfouir les dernières impuretés. Après avoir été mis à égoutter, le sel est ensuite déposé dans les fossés<sup>18</sup> qui délimitent la saline. Là, il est rincé avec une eau saturée et propre dont la teneur en sel est de 23 à 24 %. Le rinçage du sel dure à peine une journée. On obtient alors un sel parfaitement pur. Il est entassé une nuit durant, puis est mis à égoutter le lendemain, pendant trois ou quatre jours, sur des plans inclinés<sup>19</sup>.

Certaines salines se composent de sept aires saunantes qui s'étagent de la façon suivante :

1. *lhaun thu* [stocker + être profond]
2. *lhaun pa*: [stocker + être peu profond]
3. *lhan: thu* [étendre + être profond]
4. *lhan: pa*: [étendre + être peu profond]
5. *gayak kwak* [bassin + espace limité]
6. *tuinki lhaun* [tank + stocker]
7. *khum: kwak* [recueillir + espace délimité]

Le coût de l'exploitation est de 12 kyat environ pour 100 viss [169,6 kg] de sel.

L'évaporation du sel par chauffage est pratiquée dans de nombreuses salines : il y a 27 salines coopératives dans le village de Hnikayin, 5 à Taunbhon, 18 à Pelainki.

Toutes ces salines sont situées dans la région de Ye. Cette région compte au total 51 salines à évaporation naturelle et par chauffage, auxquelles il faut ajouter celles de Kayuppi, de Seksè et de Kyaikhem [Amherst], qui satisfont à la consommation en sel du pays.

#### LES MARAIS SALANTS D'ARAKAN

Le sel est produit dans plusieurs régions côtières de l'Arakan. L'eau salée est évaporée par chauffage dans les régions de Sandoway et de Kyaukpyu.

Cette méthode traditionnelle d'évaporation artificielle remonte fort loin dans le temps. Elle consiste à collecter la couche supérieure du terrain incliné, puis à diluer cette terre avec de l'eau de mer moins concentrée en sel. Après avoir été filtrée par la terre, l'eau salée est mise à chauffer dans un foyer alimenté en bois. Les cristaux de sel se déposent au fond des bassines métalliques de forme circulaire. Le sel obtenu de cette façon est considéré comme de qualité supérieure.

De nombreuses salines sont aménagées dans les régions de Sandoway, de Taungup, de Kyaukpyu, dans l'île Ganga, à Min Khyaun, à Myo Khyaun et au village de Senè. La

17. *dalim. tum.*: « rouleau + masse »

18. *kyum kwak*, « recueillir + espace délimité »

19. « go-down », écrit en birman *gui don*.

production du sel est une activité privée. Sa commercialisation est sous le contrôle de l'État qui achète la totalité du sel aux exploitants et en assure la distribution.

L'essai d'extraction du sel par évaporation naturelle réalisé en 1965-1966 dans le village de Senè près de Kyauk Phyu a mis en évidence tout le bien-fondé de cette méthode.

Pour extraire le sel par évaporation naturelle, il faut tout d'abord préparer les diguettes de la saline<sup>20</sup>, avant de labourer et herser le sol, de le niveler et de l'ameublir au rouleau. Pour éviter toute infiltration dans les bassins de concentration<sup>21</sup>, le sol doit être durci par calfatage, damage et battage. Au moment de l'évaporation proprement dite, il est indispensable de surveiller attentivement les cristallisoirs<sup>22</sup>. Car l'eau ayant pour effet de gonfler la terre, il faut, dès que les cristaux commencent à se former, effectuer un second damage ainsi qu'un second calfatage. Le ramassage<sup>23</sup> du sel en sera d'autant plus facile et rapide. Après le passage dans les cristallisoirs, l'eau restante est évacuée *via* les canaux<sup>24</sup> larges d'un pied [30,48 cm].

Lors des grandes marées, l'eau de mer remonte un cours d'eau et remplit le réservoir<sup>25</sup>. Les bassins de concentration<sup>26</sup> les plus élevés sont ensuite remplis en premier. L'eau s'écoule alors le long de la pente dans les bassins successifs.

Entre la première étape, qui consiste à collecter l'eau de mer dans le réservoir et à la laisser ainsi exposée au soleil pendant une semaine environ, et la cinquième et dernière étape, où l'eau, après avoir été répandue dans les bassins de concentration est introduite dans les cristallisoirs<sup>27</sup>, il s'écoule de seize à vingt jours jusqu'à obtention des cristaux de sel.

Au cours de la quatrième étape, l'eau est introduite d'un seul tenant dans les bassins de concentration, tandis que le transvasement est réalisé en trois phases successives lors de la cinquième étape. Les cristaux de sel sont ensuite rincés avec de l'eau salée. Puis ils sont séchés au soleil pendant un minimum de six jours sur des aires de séchage<sup>28</sup>. Le sel est enfin mis en vrac dans des greniers<sup>29</sup>.

L'humidité ambiante explique d'autant moins le retard accumulé en matière d'exploitation du sel marin que celle-ci est pratiquée de façon intensive en Inde du Sud et de façon plus ponctuelle sur les franges nord et sud du littoral vietnamien. Les expériences entreprises à l'instigation du gouvernement birman ont par ailleurs considérablement amélioré le système, au point d'obtenir une évaporation naturelle de l'eau de mer – ce qui sonne sans doute le glas de l'exploitation du sel gemme dans la zone sèche de Birmanie centrale qui continue de s'effectuer par chauffage. De façon tout aussi significative concernant la sous-exploitation du milieu halieutique en Asie du Sud-Est, c'est tardivement, après la Seconde Guerre mondiale, que des marais salants ont été créés, à l'instigation d'expatriés chinois, sur la parenthèse maritime du Cambodge.

20. Au cours de cette étude sur l'exploitation du sel marin et minier, trois termes différents ont été relevés pour désigner une saline : le premier est le seul à être mentionné dans les dictionnaires, c'est *cha: kyan:*, « sel + vaste étendue » ; le deuxième est utilisé par les sauniers du village de Shataun en Haute Birmanie, c'est *cha: khan:*, « sel + étendue de terrain déboisée » ; le troisième terme figurant dans les textes est *cha: kwan:* « sel + terrain délimité ou non ».

21. *Lhan: kan*, « épandre + réservoir ».

22. *Cha: pwan. kan*, « sel + jaillir + réservoir ».

23. Le terme employé pour « ramasser » est *khrac*, « enlever en grattant ».

24. Le terme pour « canal » est *mron:*. L'évacuation de l'eau contenue dans les cristallisoirs est réalisée à l'aide d'éoliennes actionnant les pompes : elles ne sont pas décrites dans les textes vernaculaires, mais leur emploi est attesté par des photographies que la mauvaise qualité ne permet pas de reproduire.

25. *Lhon kan*, « stocker + réservoir ».

26. *Lhan: kan*, « faire sécher + réservoir ».

27. *Cha: pwan. kan*, « sel + jaillir + réservoir ».

28. *Lhan: khan:*, « faire sécher + endroit clos ».

29. *Lhon khan:*, « stocker + endroit clos ».

## Nasses, barrages et filets de pêche

Le poisson constitue au Myanmar comme dans la majorité des pays d'Asie du Sud-Est l'apport dominant en protéines<sup>30</sup>, tandis que le sel procure les réserves azotées nécessaires à l'équilibre nutritif ; mais, jusqu'à ces dernières années, ils se présentaient essentiellement sous la forme de poisson d'eau douce et de sel gemme. La saveur est une raison souvent invoquée par les Birmans, et reprise par les observateurs étrangers, pour justifier la faible consommation des poissons de mer. Ce n'est là, à mon sens, que la conséquence d'un phénomène social d'un tout autre ordre, qui remonte notamment aux origines nomades des Birmans en particulier, de la mosaïque d'ethnies qui peuplent le Sud-Est asiatique continental de façon plus générale. C'est ce que corrobore en particulier l'éventail des techniques de pêche mises en œuvre.

Le témoignage habituellement précieux des inscriptions est d'un intérêt relatif pour tout ce qui se rapporte à la pêche. Néanmoins, un terme générique, et un seul, apparaît dans les inscriptions de Pagan (XI<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècle de notre ère) : il s'agit de *an*, écrit *an* : de nos jours, dont la connotation de « pêcherie » et d'« étang, lac » associait les techniques de pêche aux nappes d'eau douce uniquement. Et encore s'agit-il, selon Luce (1960 : 331 et 349), d'un mot étranger, môn ou chinois.

Par la suite, les ordres royaux précisent que quatre grands types de pêcheries étaient distingués : outre les *an* : (ou bassins recevant l'eau d'une rivière à la saison des pluies), les *auin* (ou bassins d'eau stagnante), les *thum* : (ou bassins alimentés par le trop plein d'autres bassins), les *re la* (ou cours d'eau [courante]) ; chacun d'eux était assujéti à une taxe particulière (Than Tun, 1989 : 6-7).

Ces témoignages vont dans le sens des observations ethnographiques et linguistiques qui attestent, sinon l'antériorité de la pêche à la nasse et au barrage de bambou sur la pêche au filet flottant mieux adapté au milieu marin, du moins la plus grande diversité des premiers, doublée d'une remarquable dextérité à les manier.

L'expansion très générale des techniques de pêche en eau douce, dans les basses terres comme dans les hautes terres, et les variantes qui les caractérisent quelle que soit la similitude du milieu ont conduit à une maîtrise très élaborée des instruments et constructions de bambou : des simples casiers utilisés dans les canaux et rizières aux casiers plus sophistiqués utilisés dans les rivières ou les fleuves, en passant par les véritables infrastructures que sont les barrages, la liste exhaustive est sans doute impossible à dresser tout comme reste vain en la matière tout essai de cartographie (Anell, 1955).

A cette diversité répond un très large éventail de la terminologie, faisant appel, qui plus est, à des termes birmans monosyllabiques. Pas moins de quinze termes vernaculaires ont ainsi été répertoriés pour les seules nasses de bambou, beaucoup plus si l'on compte les qualificatifs qui distinguent les variantes d'un même type de nasse. Ainsi, le terme générique pour « casier » est *mhrum* : à partir duquel sont formés les mots *mhrum* : *ka tum* : pour « nasse à tête nue », *mhrum tum* : *lum* : pour « nasse couchée », *mhrum ran kwè* pour « nasse à ouverture médiane » (D. Bernot, 1989 : 24), *mhrum sa tan* et *mhrum yak auk* désignant respectivement une nasse en amont et une nasse en aval (Than Tun : 1990, vol. IX, 62-64), *mhrum kri* : littéralement la « grande nasse » fixée verticalement de part et d'autre d'un barrage.

A cela il faut ajouter les imposants barrages de bambou qui traversent le lit d'une rivière ou le bras d'un lac. Appelées indistinctement *an* : *yan* ou encore *la mu*, ces

30. Un rapport officiel qui m'a été communiqué en 1984 estimait à 16, 8 kg par an et par habitant la consommation de poisson en Birmanie (contre 5, 8 kg de viande). A titre de comparaison, la consommation moyenne des autres pays de la zone s'élèverait à 8, 2 kg au Bangladesh, 11 kg en Indonésie, 29 kg en Malaisie, 32 kg aux Philippines, 11 kg au Sri Lanka et 20 kg en Thaïlande.

pêcheries constituent de véritables exploitations familiales, aux revenus suffisamment importants pour que celles installées dans les eaux stagnantes d'un barrage, les bras morts d'un cours d'eau ou l'eau courante des lacs soient répertoriées et fassent également l'objet d'une taxe (Than Tun, 1983-1990 : vol. IV, 154-155 et 206 ; vol. VI, 71 ; vol. VIII, 6-7 et 9-10 ; vol. IX, 62-64).

D'autres techniques telles que la pêche au harpon ou à la ligne ont également été observées, mais il s'agit de techniques d'appoint, tandis que d'autres attestées autrefois telles que la pêche par empoisonnement ou encore la pêche au cormoran n'ont à ma connaissance plus cours en Birmanie centrale.

Comparativement, la pêche au filet fait figure de parent pauvre. A de rares exceptions près, un terme générique est seul utilisé : il s'agit de *puik*<sup>31</sup>, dont la composition avec d'autres mots, birmans ou étrangers, permet seule de distinguer un type de filet d'un autre ; le tramail n'est ainsi distingué du filet flottant à une maille que par l'appellation descriptive de « filet à trois épaisseurs », *sum: thap puik*. Comme pour l'épervier, *kwan puik*, et le carrelet, *puik la kwan:*, également des instruments courants en eau douce, il s'agit essentiellement de pratiques individuelles ou étendues au mieux l'échelle de la maisonnée.

Au chapitre des exceptions, notons le guideau appelé « gueule du tigre » en birman et qui connaît un développement important dans la région de Rangoon. Le coût d'un tel filet, l'entretien des pieux qui le fixent au fond, la présence d'un bateau en permanence ancré en poupe nécessitent une organisation d'envergure, généralement prise en charge par un patron de pêche qui navigue de filet en filet pour surveiller la production.

Les seuls filets utilisés en mer sont la senne, le long des côtes, et le chalut d'origine chinoise, pour la pêche en haute mer. Patrons de pêche et coopératives d'État en ont respectivement la responsabilité, mais le faible rendement est directement proportionnel au retard accumulé dans ce secteur. Sur le million de tonnes/an de production potentiel, 565 260 tonnes de poissons et crustacés ont été pêchés en 1978-1979, soit + 4,7 % par rapport à 1977-1978.

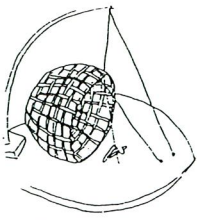
La pêche est le troisième générateur d'exportations après le riz et le bois. Les exportations de produits de la mer se sont élevées à 1 822 tonnes en 1979-1980, totalisant ainsi des rentrées de devises de 10,6 millions de dollars US, dont 75 % constitués par les ventes de crevettes. Toutefois, le manque d'infrastructure et de personnel qualifié limite la conquête de marchés extérieurs peu attirés par un bas niveau de qualité. Les normes de fraîcheur et d'hygiène n'étant pas respectées, une grande partie de la production exportée doit être reconditionnée à Singapour, et les contrats négociés par la People's Pearl and Fisheries Corporation sont encore loin d'atteindre les niveaux de prix couramment pratiqués dans ce domaine.

## Monoxyles et chaluts

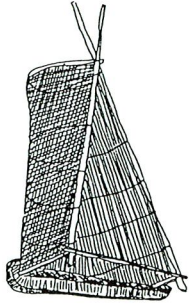
La part consacrée aux barges royales dans les chroniques est à l'image de la stratégie suivie pour asseoir l'hégémonie birmane. Mode de transport privilégié du roi, de sa cour et de son armée, c'est essentiellement par leur intermédiaire que les monarques ont entrepris leurs conquêtes, développé les réseaux de communication et obtenu leur reconnaissance divine. C'est ce qu'illustre en particulier ce court passage tiré des chroniques compilées en 1829 d'après des textes anciens :

... Here is the list of the twelve kinds of royal boats : Thonlupuzaw, Thonlukya-hngan, Pyigyihman, Pyigyinaung, Wazirathinka, Aungthatago, Mopawkyè, Swelek-yathit,

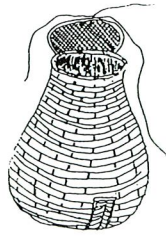
31. Non mentionné dans les inscriptions. Le sens premier de *puik* est « ventre ».



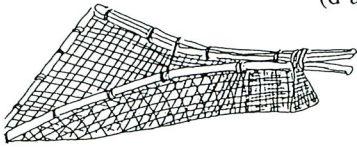
ဂုတ် *gut*  
(d'après Hla Aung)



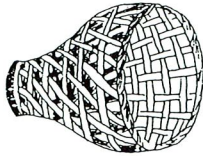
ရင်တွန်း *ran twan:*  
(d'après Hla Aung)



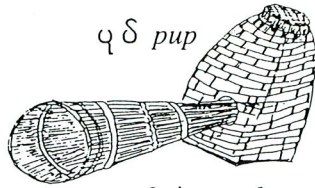
ပုံ *bhum*  
(d'après Hla Aung)



ယက်သဲ *yak sè.*  
(Dessin de l'auteur)



ဆောင့် *chaun:*  
(d'après Hla Aung)



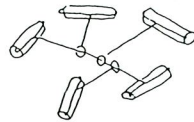
ပုပ *pup*  
အာလံ *au lam*  
(Dessin de l'auteur)



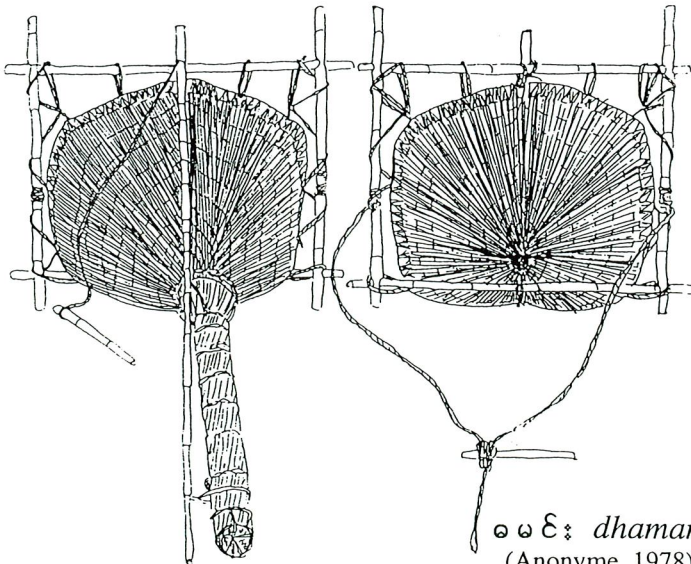
ချင်း *khyan:*  
(Dessin de l'auteur)



ဟူး *hu:*  
(Dessin de l'auteur)



ကြိတောက် *kri tauk*  
(Dessin de l'auteur)



မမင်း *dhaman:*  
(Anonyme, 1978)

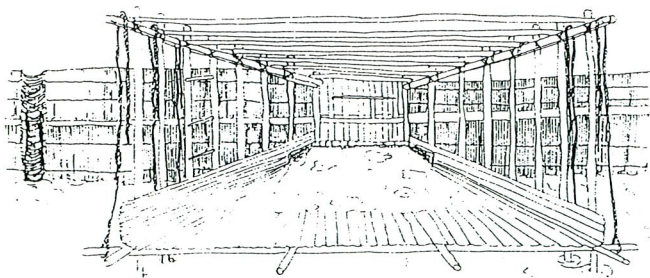


ဆုတ်ကပ် *chut kap*  
(d'après Hla Aung)

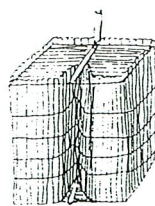


ဇလယ် *zalay*  
ဇရိတ် *zarit*  
(d'après Hla Aung)

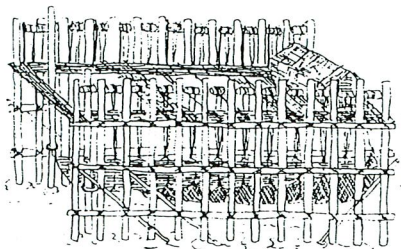




ယင်း *yan:* ou ကာ *ka*  
(Dessin de l'auteur)



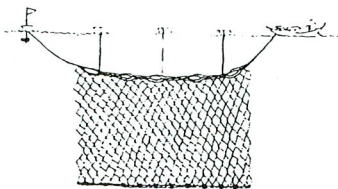
မြဲး *mhrum:*  
(Dessin de l'auteur)



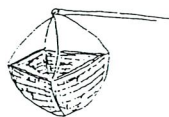
စန္ဒား *canda:*  
(Anonyme, 1978)



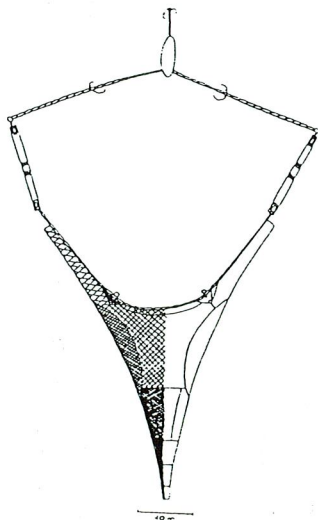
ဘောက် *bhauk*  
(Dessin de l'auteur)



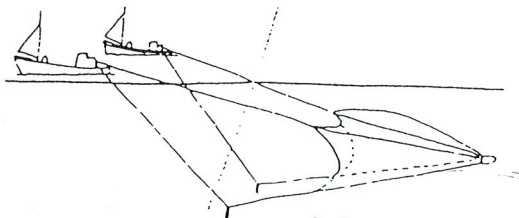
ကျင်း *kyam:*  
(Dessin de l'auteur)



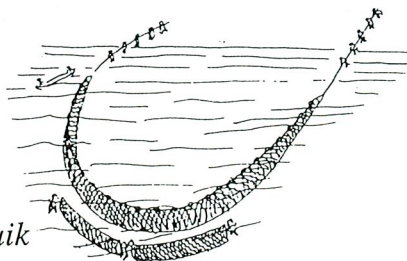
ပိုက်လကွင်း *puk la kwan:*  
(Dessin de l'auteur)



ကျားပါစင် *kya: pa cap*  
(Dessin de l'auteur)



တရွတ်ဆွဲ *tarwat chwè*  
(Anonyme, 1978)



စင်းပိုက် *cam: puk*  
(Dessin de l'auteur)

Nawarat, Pygyiwuntinyapyizon, Linzin, and Nagakye (Pe Maung Tin and Luce, 1960 : 19).

King Alaungsithu's armies, it is said, were these : three score thousand captains, thirty-two white elephants, eight hundred thousand black elephants, eight million horses, eight million boats, one hundred and sixty million soldiers... (*id.* : 113).

The king, surrounded by his queens and concubines and a host of ministers, visited the south and north of Burma. He made reservoirs, canals, dams, and channels... Moreover, desiring that the colonies and forts throughout the country should use in merchandise one standard of weights and measures... he built many ordination halls and pagodas...

Then longed he to behold the divers marvels of the great deep ; and, having appointed guards to watch the homeland Pugarama, he took an image of the Lord cast in gold of his own weight, together with queen and concubine, and went down to the coast by water and land. When he reached the Talaing country he entered the Kyelaung stream, and having built a royal refectory at Bassein and left queen and concubine therein, he embarked upon a ship and sailed, surrounded by eight million boats (*id.* : 113).

And he came to the end of Mt Tangyi... Then he passed and came to the island of Ceylon. The Ceylon king offered his daughter Sawuhtwe together with a great *thinkanek* boat that held eight hundred thousand men (*id.* : 114)... Now the king desired to go thence and visit Mt Meru (*id.* : 115).

Les ordres royaux réunis et traduits par Than Tun (1983-1990) consacrent également une place importante à la batellerie, et ce pour deux raisons essentielles.

C'est d'une part sur la flotte que reposait pour partie la force d'intervention militaire. A l'instar des autres moyens de transport tels que les chars à bœufs, les chevaux et les éléphants, la flotte était entretenue et répertoriée avec minutie. Un ordre royal en date du 17 novembre 1816 énumère ainsi quatre barges royales (Than Tun, vol. VII : 102 et 362) :

– « *Hlaw ga (Daw)* », à propos de laquelle Shway Yoe (1963 : 365) rapporte qu'elle était entièrement recouverte d'or, y compris les pagaies, et ne se différenciait, semblait-il, de la suivante que par l'ornementation de sa figure de proue.

– « *Hpaung (Daw)* », pouvant être propulsée par soixante pagayeurs (*ibid.*).

– « *Than Ban (Daw)* » ou sampan.

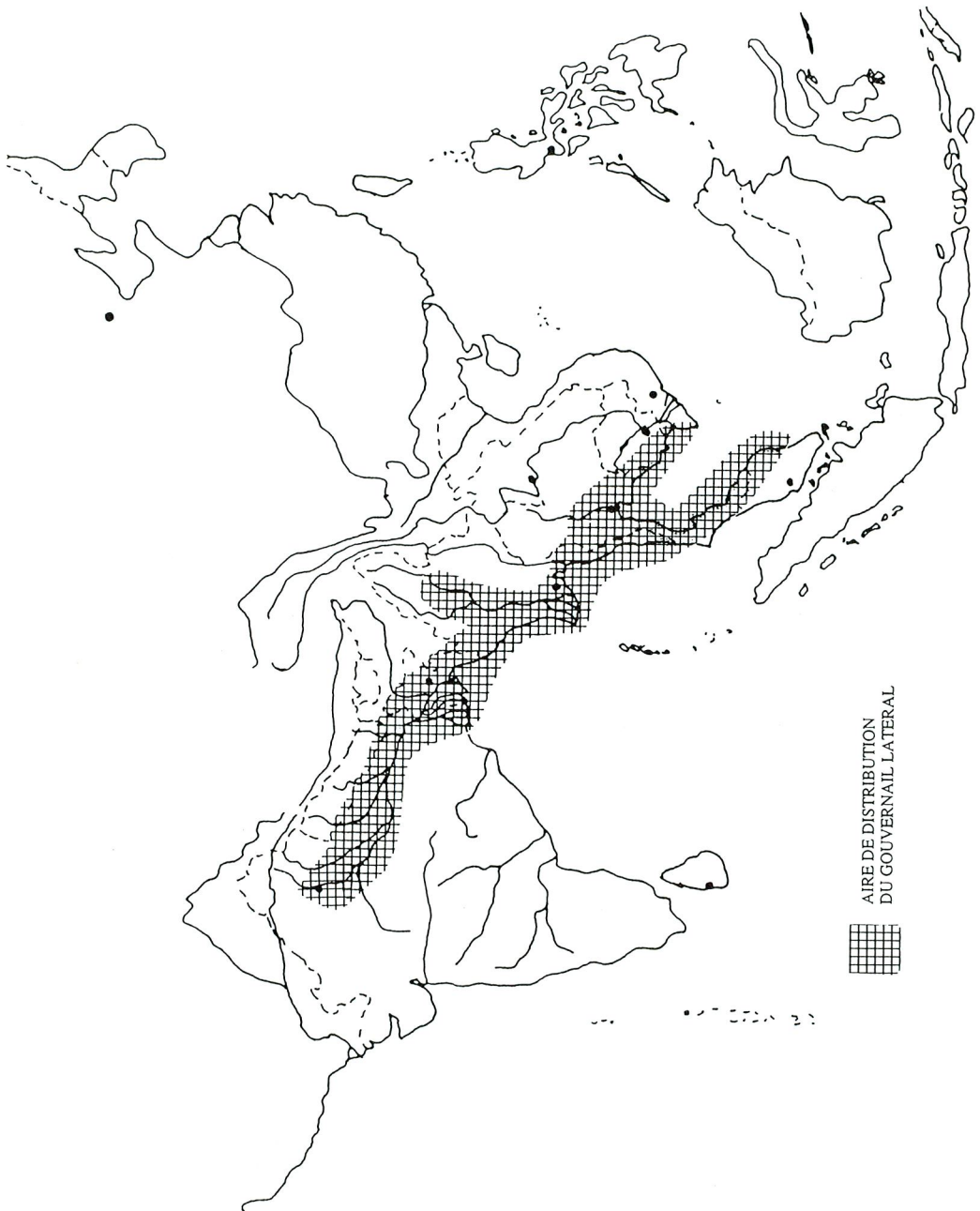
– « *Thet Ga Dan* »

Tout bateau pouvait en permanence faire l'objet d'une réquisition, le refus d'obtempérer étant puni de mort (Than Tun, vol. IV : 172 ; vol. VI : 78 ; vol. VII : 2). Employées pour le transport des troupes, des émissaires royaux et bien sûr de la cour, les barges servaient aussi à l'acheminement des briques utilisées pour la construction de sites religieux, voire à celui des précieuses reliques indispensables à l'édification de nouvelles pagodes (*ibid.*, vol. VI : 78).

La maintenance de cette flotte impliquait d'autre part une importante logistique technique et humaine, dont le principe le plus généralisé était la répartition des tâches en quatre équipes distinctes. On sait par exemple que la seule barge royale dite « *Shwe Pan Dan* » nécessitait 280 familles – qui pouvaient posséder par ailleurs leurs propres bateaux ; ces familles étaient divisées en quatre équipes parmi lesquelles chacun avait une tâche spécifique (vol. VI : 88, et vol. II : 21, vol. VII : 15, ). Trois hommes d'équipes étaient toutefois suffisants pour les plus petites et néanmoins très rapides pirogues (*ibid.*, vol. VII : 2).

L'iconographie que nous avons des barges royales montre par ailleurs la sophistication accordée à la décoration ; une des figures les plus répandues étant sculptée à l'image du Karaweik, l'oiseau mythique servant de monture à Vishnu et emblème national de la Birmanie.

L'iconographie met également en évidence plusieurs caractéristiques techniques que corrobore l'enquête ethnographique. Les barges, les pirogues et autres navires



sont dans l'ensemble propulsés manuellement : perche poussée des deux mains ou coincée dans le creux de la clavicule permettant de pousser du poids de tout son corps, pagaie manipulée debout avec la jambe ou rame actionnée dos au sens de la marche pour les plus petites embarcations et dans le sens de celui-ci pour les plus importantes... La grande diversité dans la façon d'utiliser des instruments de propulsion élémentaires est à l'image de la diversité de la flotte fluviale et de la volonté d'optimiser sans cesse ce mode de transport.

Les barges royales étaient par ailleurs construites sur une structure monoxyde avec bordage cloué, et équipées d'un aviron de gouverne ou d'un gouvernail latéral. Caractéristiques que l'on retrouve de nos jours encore dans les embarcations traditionnelles, à quelques variantes près.

Derrière le vocable *lhe*, qui est un terme générique pour « bateau » – dont les variantes essentielles résident dans la capacité : celle-ci n'étant pas calculée en tonnage, mais en sacs de paddy –, un grand nombre de bateaux à coque monoxyde sont linguistiquement distingués, parmi lesquels :

– *laun*:<sup>32</sup>, dans sa version pirogue rapide, et *laun: ko*, dans sa version transport de marchandises, d'une capacité de 300 à 400 sacs de paddy, reconnaissable en particulier grâce à la forme très concave de sa proue.

– *taba*, sensiblement identique au précédent, mais d'une capacité maximale d'environ 300 sacs de paddy.

– *pen: ko*, vraisemblablement d'origine shan, c'est le seul navire à proue convexe, au bordé doublé de bambous stabilisateurs, équipé d'un pont de la proue à la poupe et spécialisé dans le transport de l'huile.

– *bhauk tu*, qui se distingue des précédents en ce qu'il n'est pas équipé de grément, la propulsion étant assurée au moyen de rames ou de perches. Entre le *bhauk tu* birman et le *sanpho* d'origine malaise<sup>33</sup>, désignant tous deux un bateau à large cale, les différences essentielles semblent être, respectivement, la présence d'un gouvernail latéral et d'une coque monoxyde et celle d'un gouvernail axial et d'une coque assemblée.

Avec le *sanpho*, nous sortons du réseau fluvial à proprement parler. Outre son origine malaise, ce bateau à voile et à coque bordée contraste du tout au tout avec les pirogues monoxydes des Birmans ; et c'est vraisemblablement à son bord qu'embarquèrent les premières missions religieuses du XI<sup>e</sup> siècle vers Sri Lanka et Bodhgaya (Luce, 1960 : 336).

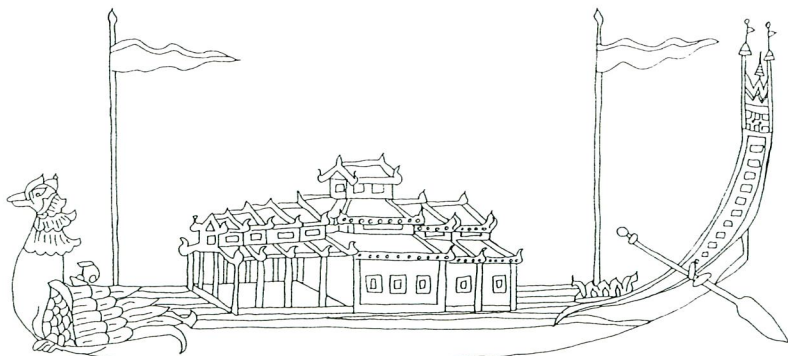
Deux autres embarcations de mer, d'origine môn celles-là, complètent la flotte birmane : le *kaban* qu'utilisent les Moken dans leur pérégrination côtière (Ivanoff, 1988) et le *kattu* avec lequel des équipages de cinq à six hommes faisaient régulièrement voile, pendant la mousson du nord-est, jusqu'aux îles Nicobar (Ferrars, 1900 : 138). Ajoutons que, sur les quelque 30 000 bateaux de pêche qui mouillaient leurs filets le long des côtes d'Arakan et du Tenasserim en 1979, seuls 7 % étaient des chalutiers, en majorité de manufacture chinoise.

## Gouvernail et gouverner

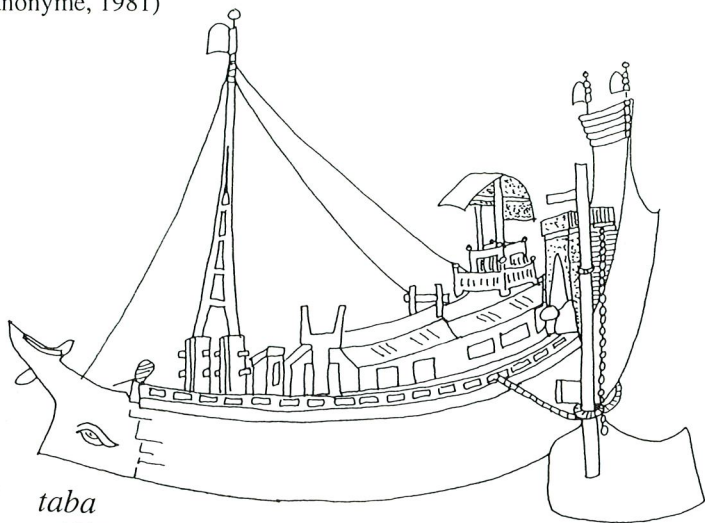
La typologie des navires birmans telle qu'elle vient d'être dressée succinctement permet de compléter ce que l'on connaissait déjà à propos des autres pays d'Asie du Sud-Est continentale. En particulier, la distribution des navires équipés d'un gouvernail latéral et celle des navires équipés d'un gouvernail axial sont très nettement circon-

32. Nom d'origine môn (*dlun*), mentionné dans les inscriptions (Luce, 1960 : 327 et 346 n. 27).

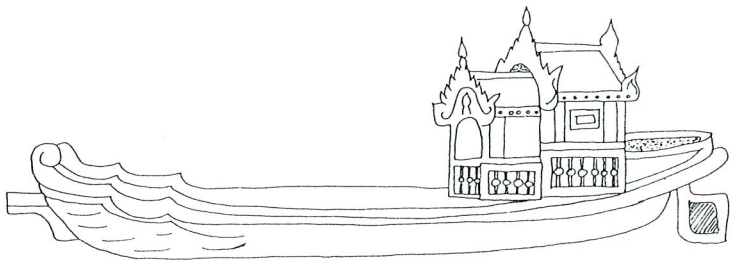
33. *Sanpho*, d'origine malaise, est paradoxalement le seul de ces deux termes à être mentionné dans les inscriptions (Luce, 1960 : 336 et 362 n. 71).



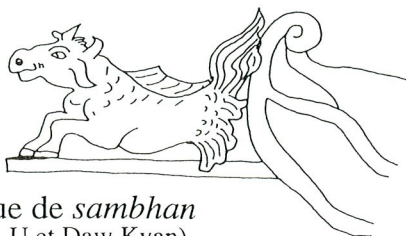
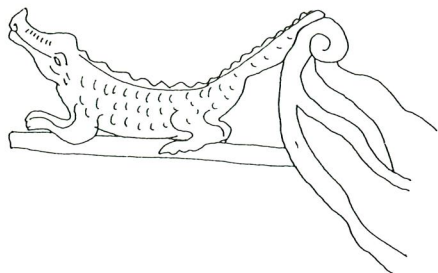
လှော်ကား *hlaw ga*  
(anonyme, 1981)



တပီ *taba*  
(anonyme, 1981)



သမ္ဗန် *sambhan*  
(d'après Nyun The, U et Daw Kyan)



Figures de proue de *sambhan*  
(d'après Nyun The, U et Daw Kyan)

scrites entre, d'une part, les civilisations maritimes et, d'autre part, les civilisations fluviales.

Le gouvernail latéral suspendu caractérise en effet les navires du bassin du Gange, qu'il s'agisse d'un simple aviron de gouverne enfilé dans un anneau de corde et formant un angle plus ou moins incliné avec la surface de l'eau, ou d'un gouvernail semi-compensé de forme triangulaire et retenu par des attaches à un axe vertical (Deloche, 1980 : 158-16). On retrouve également ce type de gouvernail le long de l'Irrawaddy et dans toute la zone deltaïque, où les anciennes barges royales en étaient pourvues, comme en sont encore équipés certains bateaux de transport non seulement en Birmanie mais aussi sur les fleuves et dans le golfe de Thaïlande. La limite orientale se situe sur le cours supérieur du Mékong et le littoral cambodgien (Pietri, 1949 : 10, 29), et se prolonge au sud, le long des côtes malaises, jusqu'à la mer de Java (Paris, 1955).

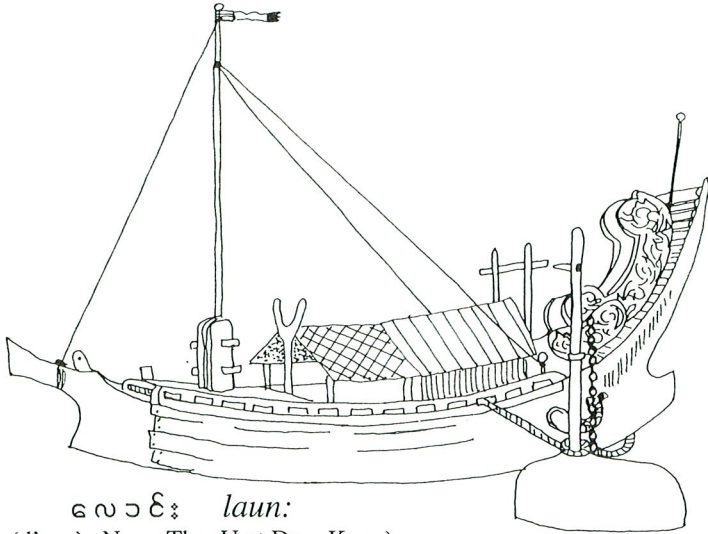
	GOUVERNAIL		PROPULSION		ÉTRAVE		COQUE	
	axial	latéral	voile/rame/perche		concave/convexe		MONOXYLE	
							oui	non
BARGES		X		X	(X)	X	X	
LAUN:		X	(X)	X	X		X	
LAUN: KO		X	X	X	X		X	
HNO		X		X	X		X	
TABA		X		X		X	X	
PEN:KO		X	X	X		X	X	
BHAUKTU		X		X			X	
SAP LHE	X			X		X		X
SANPHO	X		X	X		X		X
KATTU	X			X				X

Si la fonction première d'un gouvernail suspendu est d'accroître les performances d'un navire et sa maniabilité dans les eaux peu profondes, elle fut habilement reprise à bon compte par certains douaniers qui en firent un moyen de contrôle aussi simple qu'efficace du mouvement des navires dans les ports :

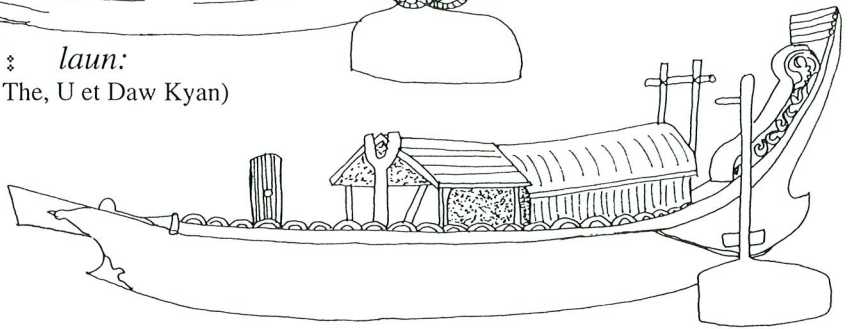
Le capitaine ou un de ses officiers se rend à la ville [Rangoon] qui en est éloignée de huit lieues, va tout de suite à la douane, et fait sa déclaration ; tout ce qui pourrait, par la suite, se trouver à bord en surplus est considéré comme contrebande. Le navire arrivé devant Rangoon doit être désarmé ; les canons, les fusils, les autres armes et les munitions qu'il peut avoir à bord sont transportés à terre ; tout récemment encore, on était obligé d'y faire porter aussi le gouvernail (Dubois, 1850 : 379).

Le gouvernail axial – qu'il soit à pentures, à mèches coulissant dans l'étambot ou à caisson – se retrouve aux frontières extrêmes de l'Asie du Sud-Est continentale et coïncide avec les deux grands courants de civilisation qui ont donné leur nom à l'Indochine. Il équipe, à l'ouest, les navires du bassin de l'Indus et ceux de la côte de Malabar, et on le retrouve à l'est, le long des côtes vietnamiennes.

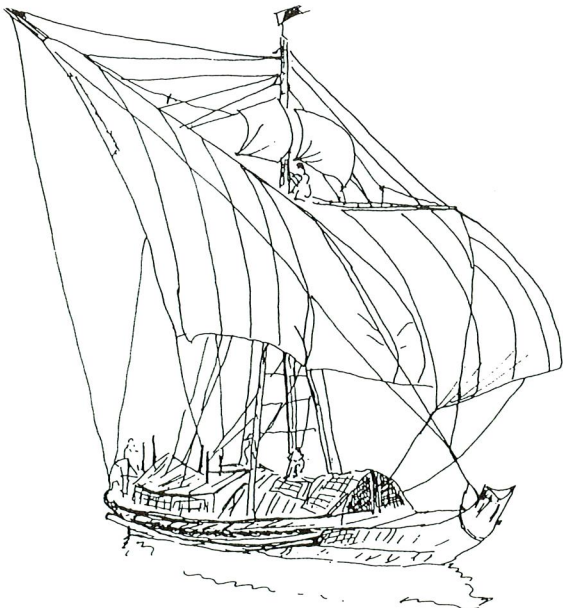
Les Chinois, on le sait, ont très tôt perfectionné les techniques de navigation : outre la boussole dont le pôle magnétique était tourné vers le sud, les coques compartimentées ont notamment autorisé le décentrage des mats, le gréement aurique a permis de naviguer dans le vent. Le maniement du navire fut facilité par la mise au point du gouvernail suspendu agrémenté de fenêtres (Needham, 1974 : 155-171). Il est clair que le gouvernail axial est mieux adapté à la navigation hauturière que ne l'est le gouvernail latéral. L'expansion de ce dernier dans les mers du Sud est de ce point de vue significative : la batellerie des civilisations d'Asie du Sud-Est continentale est d'abord une batellerie fluviale.



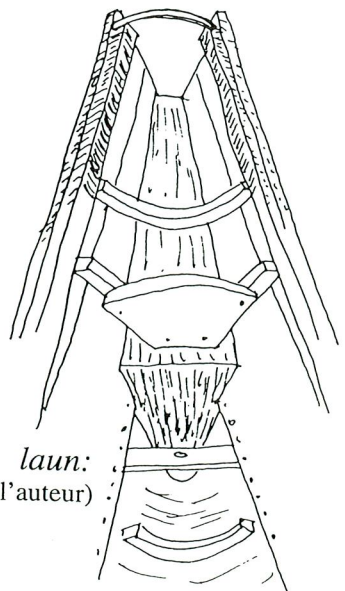
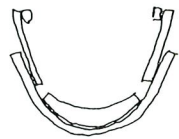
လေဘင်း *laun:*  
(d'après Nyun The, U et Daw Kyan)



လေဘင်း *laun:*  
(d'après Nyun The, U et Daw Kyan)



ပိန်ခဲကော *pin: ko*  
(anonyme, 1981)



လေဘင်း *laun:*  
(dessin de l'auteur)

Actuellement, les exceptions prennent de plus en plus valeur de règle. Aux pirogues traditionnelles de Birmanie succèdent désormais les sampans et autres navires d'origine étrangère<sup>34</sup>, généralement motorisés et à gouvernail axial.

*Tak ma*, c'est l'appellation birmane de « gouvernail » ; c'est également ainsi qu'est désigné un guide, une personne qui vous conseille et vous dirige, un maître à penser en soi. Mao, qui se faisait appeler « le grand timonier », l'avait compris pour tenir la barre comme il l'a fait. Et c'est un fait que la véritable dimension ne se situe pas au niveau des réseaux villageois, si dynamiques soient-ils, ni même à celui des réseaux commerciaux des quelques entreprises, si ambitieuses et dynamiques soient-elles ; c'est à l'échelle nationale que se dessine le véritable enjeu. La disparition des réseaux commerciaux chinois du XV<sup>e</sup> siècle correspond ainsi au brusque changement de stratégie du pouvoir central, qui ne donna plus les moyens de cette éphémère suprématie. Les dirigeants et les industriels thaïs et indonésiens d'aujourd'hui l'ont compris, qui trouvent dans l'exploitation systématique des richesses maritimes les ressources de leur croissance actuelle ; à contre-courant de cette stratégie et quelle que soient les différences entre les régimes politiques au Myanmar, les gouvernements de ce pays ont immuablement fait du littoral un enjeu identitaire, par essence intouchable.

« Gouvernail », « gouverner » : une étymologie commune et beaucoup plus qu'un symbole, me rappelait A.G. Haudricourt. En intégrant le domaine maritime dans la logique du développement économique moderne, les gouvernements de la presque île indochinoise tracent en effet les sillons d'un nouvel espace social en Asie du Sud-Est.

#### REPÈRES BIBLIOGRAPHIQUES

##### **Abréviations**

- ASEMI : Asie du Sud-Est et Monde insulindien  
 BSLP : *Bulletin de la Société de linguistique de Paris*  
 CASE : *Cahiers de l'Asie du Sud-Est*  
 CEA : *Cahiers d'études africaines*  
 EFEO : École française d'Extrême-Orient  
 EHES : École des hautes études en sciences sociales  
 JAS : *Journal of the Asiatic Society*  
 JBRS : *Journal of the Burma Research Society*  
 SELAF : Société d'études linguistiques et anthropologiques de France

##### **Bibliographie**

- ADAS, Michael  
 1974 *The Burma Delta. Economic Development and Social Change on an Asian Rice Frontier, 1852-1941*, The University of Wisconsin Press, xv + 256 p.
- ANONYMES  
 1976 *Rakhuin [Arakan], Collection prañ thon cu chui rhaw sammata mranma nuin nam to, tuin: ran: ca: yan kye mhu rui: ra dhale. thum cum mya:* [Culture et tra-

34. Les bateaux de manufacture étrangère sont regroupés sous deux termes génériques *sanbho*, d'origine malaise – mentionné dans les inscriptions birmanes –, et *sambhan*. Sur l'origine contestée de ces mots, voir notamment Yule (1989 : 789) ; Hornell (1946 : 88) ; Luce (1960 : 336 et 362 note 71) ; Ling (1970 : 211-219).



- ditions des groupes ethniques de la Birmanie socialiste], Rangoon, Publication de la Voie birmane vers le socialisme, 269 p.
- 1977 Mwan [Môn], Collection *prañ thon cu chui rhaw sammata mranma nuin nam to, tuin: ran: ca: yan kye mhu rui: ra dhale. thum cum mya*: [Culture et traditions des groupes ethniques de la Birmanie Socialiste], Rangoon, Publication de la Voie Birmane vers le socialisme, 281 p.
- 1981 *Lhe. Lan: yun sac lwan* [navires et gréements], Rangoon, *ca pe bhi man*, 157 p.
- ANELL, B.  
1955 *Contribution to the History of Fishing in the Southern Seas*, Stockholm, Almqvist and Wiksell, 249 p.
- AUBAILE-SALLENAVE, Françoise  
1987 *Bois et Bateaux du Viêtnam*, Paris, SELAF (« Ethnoscience », 3), 184 p.
- AUBIN, Jean, et LOMBARD, Denys (ed.)  
1987 *Marchands et hommes d'affaires asiatiques dans l'océan Indien et la mer de Chine, XIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, EHESS, 375 p.
- BAFFIE, Jean  
1993 « "Pourquoi l'eau de mer est salée". Une version thaïe d'un mythe universel ? », in P. Le Roux et J. Ivanoff (1993), p. 365-380.
- BAREIGTS, André  
1981 *Les Lautu. Contribution à l'étude de l'organisation sociale d'une ethnie chin de Haute-Birmanie*, Paris, SELAF, 313 p.
- BENJAMIN, Geoffrey  
1987 « Ethnohistorical Perspectives on Kelantan's Prehistory », in *Kelantan Zaman Awal: Kajian Arkeologi dan Serajah di Malaysia*, Nik Hassan Shuhaimi bin Abd.Rahman (ed.), Kota Bharu, Kelantan, Perbadanan Muzium Negeri Kelantan, p. 108-153.
- BERNOT, Denise  
1974-93 *Dictionnaire birman-français*, Paris, SELAF, 15 vol.
- BLACKWELL, E.  
1954 *The Anglo-Karen Dictionary*, Rangoon, Baptist Board of Publications, 543 p.
- BUTLER, John  
1875 « A Rough Comparative Vocabulary of Two More of the Dialects Spoken in the Naga Hills », *JAS*, I, 3, p. 216-227.  
1875 « Rough Notes on the Angami Nagas and Their Language », *JAS*, I (IV), p. 307-346.
- CARDINAUD-STEYAERT, Marie Hélène  
1983 *Le « Conte de Pourquoi » en Birmanie, traduction et étude critique d'un corpus de contes étiologiques*, Université de Paris III (thèse de doctorat de 3<sup>e</sup> cycle, multigr.).
- CALVO PLATERO, Marion  
1984 « L'Indonésie face aux problèmes de la mer : une perspective nationale et internationale », *CASE*, 15 -16, p. 102-146 ; et 17-18, p. 79-104.
- CHAUVEAU, Jean-Pierre  
1986 « Une histoire maritime africaine est-elle possible ? Historiographie et histoire de la navigation et de la pêche africaines à la côte occidentale depuis le XV<sup>e</sup> siècle », *CEA*, XXXI (1-2), 101-102, p. 173-235.
- CÆDÈS, Georges  
1964 *Les États hindouisés d'Indochine et d'Indonésie*, Paris, E. de Boccard, 494 p. [1<sup>re</sup> éd., 1948].
- CONDOMINAS, Georges  
1980 *L'espace social. A propos de l'Asie du Sud-Est*, Paris, Flammarion, 539 p.
- CORMIER-SALEM, Marie-Christine  
1989 « Entre terres et eaux : pêche maritime et évolution des systèmes de production en Casamance », *CEA*, « Rivages II », 115-116, p. 325-338.

- DE FELS, Jacqueline  
1982 « A propos du bicentenaire de Rattanakosin. Si Bangkok m'était conté... par des Français », *CASE*, 11-12, p. 7-97.
- DELOCHE, Jean  
1980 *La circulation en Inde avant la révolution des transports*, t. II : *La voie d'eau*, Paris, EFEO, 310 p.
- DOURISBOURE, P.X.  
1889 *Dictionnaire bahnar-français*, Hong Kong, imprimerie de la Société des Missions étrangères, 363 p.
- DOURNES, Jacques  
s.d. *Ébauche d'un dictionnaire de langue jörai*, Société des Missions étrangères de Paris, Région Sud-Indochine, 1 112 p. multigr.  
1950 *Dictionnaire srê (köho)-français*, Saigon, 269 + 13 p.  
1983 « La mer et la montagne, petite note à côté du grand problème du peuplement de la péninsule indochinoise », in P. Le Roux et J. Ivanoff (1983), p. 4-7.
- DUBOIS DE JANCIGNY, M.  
1850 *Japon, Indo-Chine, Empire birman (ou Ava), Siam, Annam (ou Cochinchine), Péninsule malaise, etc., Ceylan*, Paris, Firmin Didot Frères.
- EVERS, Hans-Dieter  
1987 « Chettiar Moneylenders in Southeast Asia », in J. Aubin et D. Lombard (1987), p. 99-219.
- FERRARS, Max and Bertha  
1900 *Burma*, London, Sampson Law, 237 p.
- FURNIVALL, J.S.  
1957 « Safety First – A Study in the Economic History of Burma », *JBR*, XL (1), p. 24-38.
- GAIT, Edward  
1933 *A History of Assam*, Calcutta, Thacker Spink and Co., 349 p. [1<sup>re</sup> éd., 1905].
- GERNET, Jacques  
1972 *Le monde chinois*, Paris, Armand Colin, 641 p.
- GREENHILL, Basil  
1976 *Archaeology of the Boat. A New Introductory Study*, London, Adam and Charles Black, 319 p.
- GUILLON, Emmanuel  
1989 « Les villes du Pégou aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles », *Archipel* 37, p. 7-118.
- HALL, Kenneth R.  
1985 *Maritime Trade and State Development in Early Southeast Asia*, Honolulu, University of Hawai, 368 p.
- HAUDRICOURT, A.G.  
1950 « Les consonnes préglottalisées en Indochine », *Bulletin de la Société de linguistique de Paris*, XXXXVI (1), p. 172-182.  
1987 « Ce que peuvent nous apprendre les mots voyageurs », *La technologie, science humaine*, Paris, MSH, 51-56 [1<sup>re</sup> éd., 1942].
- HLA AUNG, U  
1955 *Mranma nuin ngan nga: lup ngan: [pêcheries au Myanmar]*, Rangoon, *bhasa pran ca pe asan*, 266 p.
- HU DU U HLA  
1977 *Pa ui: pum pran mya: [contes Pa-o]*, Mandalay, Maison de la prospérité, éd. Hlu Du U Hla, 245 p.
- HORNELL, J.  
1946 *Water Transport, Origins and Early Evolution*, Cambridge, 307 p. + XLV pl. + carte.
- IVANOFF, Jacques  
1988 *Moken: les naufragés de l'histoire, une société de nomades marins de l'archipel des Mergui*, Paris, doctorat de l'EHESS, vol. I : *Du mythe au quotidien*, I<sup>re</sup> partie, 527 p.

- JORDAN, M.  
1969 *Chin Dictionary and Grammar, Southern Chin Language, Mindat District, Burma*, 83 p. (multigr.).
- KHIN, U  
1948 *Fisheries in Burma*, Rangoon, Supdt. Govt. Printing and Staty, iii + 180 p. + iii.
- KHIN MAUNG KYI, U  
1970 « Western Enterprise and Economic Development in Burma », *JBR*, LIII, 1, 25-51.
- KROWOLSKI, Nelly et NGUYEN Tung  
1993 « Sel et saumures. Conservation alimentaire au Vietnam », in P. Le Roux et J. Ivanoff (1993), p. 33-52.
- KYO SHUE, U et KYO HLA, U  
1978 *nga pham: kariya mya: nhan. asum: pru pum mya*: [Ustensiles et techniques de pêche], Rangoon, *bha sa pran nhan. ca aup thup we re: thana*, 156 p.
- LA ROËRIE, G.  
1935 « Les transformations du gouvernail », in *Annales d'histoire économique et sociale*, 6-7, 564-583.
- LEFEBVRE DES NOËTTES, Richard  
1935 « L'invention du gouvernail d'étambot ».
- LEMOINE, Jacques  
1972 « Un curieux point d'histoire : l'aventure maritime des Mien », 53-62 in J. Thomas et L. Bernot (ed.), *Langues et techniques, nature et société*, t. II : *Approche ethnologique et naturaliste*, Paris, Klincksieck.
- LE ROUX, Pierre, et IVANOFF, Jacques (ed.)  
1983 *Rôles et représentations de la mer*, Paris, ASEMI, XIV (3-4), 273 p.  
1993 *Le sel de la vie en Asie du Sud-Est*, Patani, Prince of Songkla University, collection « Grand Sud 4 », 437 p.
- LE ROUX, Pierre  
1993 « La Dame de l'Eau salée des Jawi "mangeurs de budu" (Thaïlande du Sud) », in P. Le Roux et J. Ivanoff (1993), p. 321-356.
- LIETARD, Alfred  
1912 « Essai de dictionnaire lo-lo-français, dialecte a-hi », *T'oung-pao*, XIII, p. 1-42.  
1913 « Au Yun-nan les Lo-lo P'o, une tribu des aborigènes de la Chine méridionale », *Anthropos*, I (5), 272 p.
- LILLS, J.V.  
1979 « Chinese Navigators in Insulinde about A.D. 1500 », *Archipel*, 18, p. 69-93.
- LING, SHUN-SHENG  
1970 *A Study of the Raft, Outrigger, Double, and Deck Canoes of Ancient China, the Pacific, and the Indian Ocean*, Nankang, Tapei, Taiwan, Institute of Ethnology, Academia Sinica, Monograph n° 16, 237 p.
- LOMBARD, Denys  
1970 « Pour une histoire des villes du Sud-Est asiatique », *Annales ESC*, 4, p. 842-856.  
1987 « Le sultanat malais comme modèle socio-économique », in J. Aubin et D. Lombard (1987), p. 117-124.  
1990 *Le carrefour javanais. Essai d'histoire globale*, Paris, EHESS, 3 vol.
- LUCE, G.H.  
1960 a Cf. PE MAUNG TIN.  
1960 b « Economic Life of the Early Burman », *JBR*, Fiftieth Anniversary (2), p. 323-376 [1<sup>re</sup> éd., 1940].
- MANGUIN, Pierre-Yves  
1980 « The Southeast Asian Ship : an Historical Approach », *JSEAS* (11), p. 266-276.  
1984 *Les Nguyen, Macau et le Portugal, Aspects politiques et commerciaux en mer de Chine, 1773-1802*, Paris, EFEO, xxxiv + 278 p.  
1986 « Shipshape Societies. Boat Symbolism and Political Systems in Insular South

- East Asia », in D.G. Marr et A.C. Milner (ed.), *Southeast Asia in the 9th to 14th Centuries*, Singapore, Research School of Pacific Studies (Australian National University) / Institute of Southeast Asian Studies, p. 187-213.
- MARSHALL, Harry Ignatius  
1922 *The Karen People of Burma : a Study in Anthropology and Ethnology*, Columbus, Ohio State University, xv + 329 p. [2<sup>e</sup> éd., 1980, New York, AMS Press].
- MARTIN, Marie-Alexandrine  
1983 « Note sur le Cambodge maritime », *ASEMI*, XIV (3-4), p. 185-194.
- MAUNG HTIN AUNG, U  
1967 *A History of Burma*, New York, Columbia University Press, 363 p.
- MAUNG TEK WIN, U  
1966 « *chi: phru saung pan lay nga: pham lup ngan* [pêche en mer à Ziphyutaung] » *Pana pade sa*, I (4), p. 197-215.
- MAURICE, Albert-Marie  
1983 « Les Montagnards du Centre-Vietnam et la mer », in P. Le Roux et J. Ivanoff (1983), p. 9-21.
- NEEDHAM, Joseph  
1970 *Clerks and Craftsmen in China and the West*, Cambridge, University Press, xix + 470 p.  
1971 *Science and Civilisation in China*, vol. IV : *Physics and Physical Technology*, Part 3 : *Civil Engineering and Nautics*, Cambridge, University Press, lviii + 931 p.  
1974 « Les contributions chinoises à l'art de gouverner les navires », *La tradition scientifique chinoise*, Paris, Hermann, collection « Savoir », p. 155-171.
- NYUN THE, U et KYAN, Daw  
s.d. *rhe: haun: ca pe su te si ta u*: [Recherches sur les textes anciens], Rangoon, 5 part. multigr.
- PARIS, Pierre  
1955 *Esquisse d'une ethnographie navale des peuples annamites*, Rotterdam, Museum voor Land-en volkenkunde en Maritiem « Prins Hendrik », 86 p. + 234 pl. et fig. + 2 cartes [1<sup>re</sup> éd., 1942, Bulletin des Amis du Vieux Hué].
- PE MAUNG TIN, U et LUCE, G.H. (translated by -)  
1960 *The Glass Palace Chronicle of the Kings of Burma*, Rangoon, JBRs, Rangoon University Press, 227 p. [1<sup>re</sup> éd., 1923].
- PHAYRE, Arthur  
1967 *History of Burma, including Burma Proper, Pegu, Taungu, Tenasserim, and Arakan*, London, Susil Gupta, xii + 311 [1<sup>re</sup> éd., 1883].
- PIETRI, J.B.  
1949 *Voiliers d'Indochine*, Saigon, Société des imprimeries et librairies indochinoises, 130 p., LXX planches [1<sup>re</sup> éd., 1943].
- ROBINNE, François  
1987 « L'extraction du sel gemme dans un village de Haute Birmanie », *Techniques et culture*, 10, p. 117-142  
1990 « Le littoral oublié des Birmans », *ASEMI*, XIV (3-4), p. 81-184.  
1993 « Conservation des poissons et fabrication des saumures en Birmanie », in P. Le Roux et J. Ivanoff (1993), p. 121-138.  
1995 « Mers mythiques d'Asie du Sud-Est », Paris, *Anthropologie maritime et représentations symboliques des figures de proue au Myanmar* (remis à l'éditeur).
- SAVINA, M.F.  
1917 *Dictionnaire miao-tseu-français, précédé d'un précis de grammaire miao-tseu et suivi d'un vocabulaire français-miao-tseu*, BEFEO, XVI, 2, Hanoi, Imprimerie d'Extrême-Orient, 246 p.
- SHORTO, H.L.  
1971 *A Dictionary of the Mon Inscriptions from the Sixth to the Sixteenth Centuries*. London, Oxford University Press, 406 p.

- 1980 *A Dictionary of Modern Spoken Môn*, London, Oxford University Press, xvi + 280 p. [1<sup>re</sup> éd., 1962].
- SHWAY YOE  
1963 *The Burman : his Life and Notions*, New York, The Norton Library, 609 p. [1<sup>re</sup> éd., 1882].
- SIM: MAUN, U:  
1962 *Rankun ra za wan sa muin*: [histoire de Rangoon], Rangoon, *juè ca pe rip mrumum u: thun: rhin*, 439 p.
- SOLA, Richard  
1983 « Birmanie : du non-alignement activiste au pacifisme neutraliste », *Études internationales*, XIV (4), p. 789-795.
- STARGARDT, Janice  
1979 « L'isthme de la Péninsule malaise dans les navigations au long cours. Nouvelles données archéologiques », *Archipel*, 18, p. 15-39.
- THAN TUN, U  
1978 *History of Buddhism in Burma A.D. 1000-1300*, Rangoon, *JBRS (separatum)*, LXI, 1-2, iii + 266 p.  
1983-1990 *The Royal Orders of Burma, A.D. 1598-1885*, Kyoto, The Center for Southeast Studies, Kyoto University Press, 10 vol.
- THIERRY, Solange  
1985 *Le Cambodge des contes*, Paris, L'Harmattan, 295 p.
- THOMAZ, Luis Filipe  
1987 « Malaka et ses communautés marchandes au tournant du XVI<sup>e</sup> siècle », in J. Aubin et D. Lombard (1987), p. 31-48.
- TRUONG-THI  
1936 *Dictionnaire français-vietnamien*, Saigon, Truong-Thi Xuat Ben, 1 958 p.