

*Jacques NÉPOTE*

## LES CONTEXTES

### I. CONTEXTE HISTORIQUE

#### 1. Une ignorance durable de l'Asie du Sud-Est par l'Occident

Pour mesurer l'intérêt du document il faut d'abord avoir présent à l'esprit que l'expédition de Van Wuysthoff est, du point de vue occidental, une véritable exploration : en effet, en cette veille du milieu du XVII<sup>e</sup> siècle, le problème n'est point seulement que les Occidentaux ont une connaissance récente de l'Asie du Sud-Est, mais surtout que cette connaissance est restée limitée aux régions côtières.

Rappelons d'abord que, ainsi que l'a démontré le Professeur Lévy (*L'Inde, l'Asie centrale et la problématique 'Extrême-Orient' dans la Géographie de Claude Ptolémée* [Manuscrit inédit]), la connaissance réelle que l'Antiquité avait de l'Extrême-Orient était, dans la pratique, limitée aux débouchés de l'Iran : horizons continentaux (bassin oriental de la Caspienne, actuel Turkestan) et horizons maritimes (Inde). Plus précisément que la connaissance supposée par l'Occident de la « Chersonèse d'Or » (la péninsule Malaise au sens large) était plus qu'hypothétique.

Puis, avec le début du Moyen Âge, le double écran des steppes (René Grousset, *L'Empire des steppes*, Paris, Payot, 1965) et de l'Islam (André Miquel, *L'Islam et sa civilisation*, Paris, Armand Colin, 1979) dressé entre l'Europe d'une part, les mondes indiens et chinois d'autre part, ne pouvait que faire durer cette ignorance (Barthold, V., *La découverte de l'Asie*, Paris, Payot, 1947), quand bien même les « demi-frères » culturels et voisins immédiats musulmans (rappelons que pendant plusieurs siècles l'Espagne et la Sicile ont été des États musulmans, que pendant plusieurs dizaines

d'années Septimanie, Provence, Sardaigne, Calabre et Apulie ont dépendu d'États musulmans, et qu'inversement des États chrétiens s'établissaient aux portes de Damas) acquéraient une riche connaissance de l'Asie du Sud-Est (Tibbetts, G.R., *A study of the Arabic texts containing material on South-East Asia*, Leiden, Brill, 1979).

Avec l'unification de l'Eurasie par les Mongols au XIII<sup>e</sup> siècle, puis le développement du grand commerce occidental, quelques Occidentaux (missionnaires, marchands et aventuriers) se rendront bien en Extrême-Orient, mais la force des habitudes mentales est telle que les récits d'un Jean du Plan Carpin, d'un Marco Polo ou ceux d'un Nicolas de Conti (Antoine Brébion, *Bibliographie des Voyages dans l'Indochine française du IX<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle*. Saigon, Schneider, 1910) alimentent plus un nouvel imaginaire fantastique qu'un profond ajustement des connaissances. Cela est d'autant plus assuré que l'Islam arabe déclinant n'a su transmettre ses connaissances et qu'aucun lien durable ne s'établit entre les deux moitiés de l'Ancien Monde. De fait, les années 1350 voient, outre le re-verrouillage du Proche-Orient par l'Islam turc, l'atteinte de l'Europe dans ses œuvres vives par la Peste Noire, la guerre de Cent Ans et enfin le Grand Schisme porteur des germes des guerres de religion.

La cartographie de la fin du XV<sup>e</sup> siècle témoigne de la permanence de l'ignorance : que ce soit sur la Mappemonde de Germanus Martellus (Rome 1490) ou sur le Globe de Martin Behaim (Nuremberg 1492), le descriptif de la péninsule indochinoise se limite à la mention du Ciampa (Kammerer III 1952:54-5) ; ce royaume indianisé de l'actuelle région de Hué à Phan Thiet, n'est d'ailleurs vraisemblablement identifié que parce que la zone côtière qu'il contrôle offre des possibilités d'escale sur la route maritime joignant les détroits malais aux grands ports de Chine du Sud.

Dans cet esprit, la technologie de la navigation n'ayant guère changé en quelques dizaines d'années, on relève sans surprise que les Hollandais, après s'être établis à Formose, seront naturellement conduits à tenter de s'assurer un relais au Champa ; Van Wuysthoff (JCL 103-4) le rappelle en livrant cette notation ethnographique : « [...] comme le peuple de l'île de Formose, les habitants s'y promènent nus, à l'exception d'un [...] cache-sexe », Formose étant alors, comme l'hinterland cham, essentiellement peuplée d'Austronésiens.

### *Une découverte occidentale tardive et conflictuelle*

Il faut attendre les premières années du XVI<sup>e</sup> siècle pour qu'une connaissance de la région commence à être acquise, à proportion de ce que

des hommes d'Occident atteignent de manière significative ces régions.

Les premiers à ouvrir la voie sont les Portugais.

Situés aux marges de l'espace européen mais poursuivant l'esprit de la Reconquête et de la Croisade, ils tentent de prendre militairement l'Islam à revers, tout en recherchant la source des matières précieuses (épices, etc.) dont celui-ci faisait commerce. S'étant progressivement familiarisés, au cours du XV<sup>e</sup> siècle, avec la circumnavigation de l'Afrique, les Portugais débouchent sur les arrières de l'Islam, dans l'océan Indien. Suivant alors les réseaux maritimes musulmans, ils pénètrent à leur tour, au début du XVI<sup>e</sup> siècle, dans le domaine des épices, en mer de Chine (Hall, 1970:239 *sq.*). Les Portugais y établissent comptoirs commerciaux et bases militaires (prise de Malacca en 1511), édifiant ainsi en quelques décennies un remarquable réseau économique dont ils se réservent les bénéfices.

Malheureusement pour eux, ils ouvrent la voie à des collaborateurs devenus bientôt d'impitoyables concurrents.

En effet, pendant que les Portugais défrichaient les voies du grand commerce international, en Europe occidentale les marins des provinces côtières de la mer du Nord entre Somme et Ems (soit en termes contemporains le nord de la France, la Belgique et les Pays-Bas) développaient leurs relations marchandes jusqu'à l'Espagne et au Portugal ; ces relations trouvaient au cours du XVI<sup>e</sup> siècle une consécration politique puisque la famille de Habsbourg réunissait sur la tête de Charles-Quint puis de Philippe II, les gouvernements de la majeure partie de ces Pays-Bas, de l'Espagne et du Portugal. Un certain nombre de Hollandais, devenus sujets de la Couronne d'Espagne, se voyaient alors naturellement intégrés aux réseaux coloniaux hispaniques.

Or, au moment où les réseaux maritimes d'Europe du Nord s'intégraient à ceux de l'Europe du Sud, les nationalismes d'Europe du Nord émergeaient, encouragés par des particularismes linguistiques (multiplication des langues littéraires modernes face au latin) et religieux (diversité des sectes protestantes face à l'Église catholique). Ainsi, depuis le dernier tiers du XVI<sup>e</sup> siècle, une fraction des provinces côtières de mer du Nord, les « Provinces-Unies » (dénommées vulgairement 'la Hollande' du nom de l'une d'entre elles), devenue protestante, entreprend par une révolte active d'affirmer son indépendance vis-à-vis de la Couronne « espagnole ». Parmi les moyens de cette affirmation figure la guerre économique et les Provinces-Unies cherchent alors à prendre le contrôle d'une part de l'espace colonial hispanique.

Cet espace colonial se compose, d'une part, de vastes ensembles

territoriaux, d'idéologie 'féodale' et étatique (Amérique latine), généralement aux mains des Espagnols, et d'autre part de réseaux maritimes tenus et discontinus, d'idéologie 'marchande' et aventurière (factoreries, loges, points d'appui maritimes), généralement aux mains des Portugais. Or, au sein de l'empire hispanique, c'est cette fraction impériale portugaise, et tout particulièrement le réseau sud-est asiatique, qui correspond le mieux aux capacités d'action des Hollandais. Ils commencent donc par doubler les réseaux commerciaux portugais de leurs propres réseaux.

## **2. Stratégies hollandaises en Asie du Sud-Est**

L'indépendance de leurs Provinces-Unies ayant été reconnue à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle, ils coiffent les actions de leurs marins et de leurs marchands par des « Compagnies » auxquelles le jeune État délègue un certain nombre de droits régaliens. Ces Compagnies donnent une dimension politique globale et concertée au succès commercial et assurent la gestion stratégique des politiques commerciales. Pour ce qui est des affaires en Asie du Sud-Est, une « Compagnie des Indes Orientales » (abréviation néerlandaise : la VOC) est mise sur pied ; elle commence à y opérer directement, au début du XVII<sup>e</sup> siècle.

Pour réaliser son objectif (assurer son implantation et chasser les Portugais) elle bénéficie d'une situation sociopolitique locale des plus fluides.

En effet, depuis le XIII<sup>e</sup> siècle, les sociétés d'Asie du Sud-Est n'ont pas cessé d'être ébranlées : raids mongols, descente des Thaïs, affaiblissement des Hindouistes du fait des conquêtes musulmanes aux Indes, transfert des équilibres économiques d'une base agraire et territoriale à une base commerciale et maritime, etc. Aussi, quand les Portugais arrivent au début du XVI<sup>e</sup> siècle, ils ne trouvent pas d'interlocuteurs stratégiques, comme cela sera le cas en Chine en la personne de l'administration impériale. Ils n'ont donc pas d'autre choix, afin de trouver des partenaires locaux, que de prendre parti dans ces conflits locaux. Mais ils sont, bien évidemment, dans l'incapacité de les résoudre.

Aussi, lorsque les Hollandais arrivent à leur tour, ils disposent naturellement des cartes inverses ; par exemple (mais sans que cela soit systématique), quand en Péninsule les Portugais auront joué les Khmers et les Nguyen, les Hollandais pourront au contraire s'appuyer sur les Thaïs et les Trinh ; de même, quand les Portugais coopèrent avec les princes 'légitimes', les Hollandais s'intéresseront aux 'usurpateurs'. On lira aisément les choix de cette politique dans les allusions de Van Wuysthoff au sort de ses compatriotes au Cambodge dans les années 1640.



*POSITION STRATÉGIQUE DE MALACCA ET DE BATAVIA*

Il n'en reste pas moins que les Portugais ont eu, depuis un siècle, le temps de s'établir solidement dans la région, au fil d'une succession de postes qui relie Goa aux Indes à Macao en Chine. Leur principal point d'appui intermédiaire est, en Asie du Sud-Est, Malacca qui contrôle l'un des deux détroits par lesquels la mer de Chine communique avec l'océan Indien. Pour les Hollandais la clef de leur avenir passe donc par le démantèlement de cette position portugaise.

Aussi, dès que les Hollandais ont réuni des forces suffisantes, ils commencent par établir en 1619 leur propre tête de pont sur l'autre point de passage, le détroit de la Sonde, et occupent le site de Batavia (l'actuelle Jakarta). De là, ils implantent méthodiquement leur réseau : en 1624 ils s'installent à Formose, puis à Ayuthia, au Cambodge, etc. Ils passent ensuite à une troisième phase destinée à consolider leur emprise : après le transit portuaire, ils envisagent de franchir un nouveau stade en pénétrant les hinterlands pour aller à la source d'une partie des produits. Quand cette opération sera achevée, Malacca tombera comme un fruit mûr, et les Portugais seront éliminés.

Pour l'instant, leur objectif est de pénétrer l'espace régional le plus massif : la péninsule indochinoise.

#### *Isolement diplomatique local et ignorance des Hollandais*

C'est ainsi que leur vient l'idée d'entrer en contact avec un pouvoir politique organisé qui, fort de son contrôle des richesses d'une partie de l'intérieur de la Péninsule, mais dépourvu de façade maritime, se chercherait un débouché commercial direct sur les réseaux marchands de mer de Chine. Ce pouvoir est bientôt identifié, il s'agit du royaume centré sur la moyenne vallée du Mékong, le Laos. Encore faut-il y accéder à travers l'un ou l'autre des royaumes qui le cerne, c'est-à-dire choisir la bonne porte d'entrée au milieu d'enjeux contradictoires. En présentant les pouvoirs selon leur ordre géographique d'Ouest en Est, la situation politique, est en effet la suivante :

La question de l'accès via la Birmanie ne se pose même pas, du fait d'un état de guerre latent et des contraintes géographiques. Inversement, du côté du Siam, Ayuthia a bien joué la carte hollandaise, mais tient à cantonner les Hollandais dans leur rôle d'intermédiaire maritime et leur ferme l'accès à l'arrière-pays ; d'ailleurs, même si le Siam avait été favorable, cela n'aurait pas servi à grand-chose, les relations entre le Siam et le Laos étant alors assez médiocres (Wyatt, 1984:122), ainsi que purent en juger les Assistants (JCL 195) et qu'en témoignera VW, déclarant que « le Roi et les Grands du Royaume n'ont pas de grande affection pour les Siamois » (JCL 215).

Pour tourner la difficulté, les Hollandais tentent une ouverture via le Cambodge où ils ouvrent un comptoir en 1637. Mais le voyageur Jean de Mandelslo, témoin quasiment oculaire de leur entreprise (Brébion, 1910:95) dresse ainsi, en 1638, le bilan de leur tentative :

Les Portugais sont si bien établis dans ce royaume (le Cambodge) que les Hollandais ne peuvent point espérer y pouvoir faire leur commerce s'ils ne ruinent auparavant celui des Portugais... Mais l'amitié qu'ils [les Hollandais] avaient faite avec le roi de Siam et les artifices des Portugais y firent rencontrer tant de difficultés qu'ils n'y avait point d'apparence de les voir surmonter.

Une tentative via le Champa en 1638 (JCL 104), est également un échec, ses promoteurs se faisant massacrer par les tribaux.

Si le Quinam des Nguyen de Hué entretient des bonnes relations avec le Laos et offre une voie de pénétration judicieusement relevée par Van Wuysthoff (JCL 124), les Hollandais ont malheureusement joué la carte des Trinh du Tonkin qui sont en guerre contre les Nguyen (Lê 1981:281). Quant aux relations entre le Tonkin et le Laos elles paraissent encore plus mauvaises (JCL : 191) que celles entre le Siam et le Laos; l'ouverture de relations commerciales entre la VOC et le Tonkin en 1637 n'est à ce point de vue d'aucun profit.

Cet isolement diplomatique est pour les Hollandais d'autant plus préoccupant, que l'Occident ignore encore tout de la vallée du Mékong. Si l'on excepte l'aventure de quelque soldat de fortune hispanique, aucun Européen n'avait encore pénétré au Laos à cette date en tant que témoin d'une institution susceptible d'en diffuser le témoignage : l'intérieur de la péninsule Indochinoise était toujours *terra incognita*. De fait, il faut attendre plusieurs années après l'expédition de Van Wuysthoff pour que le Laos commence à apparaître dans les sources occidentales.

### **3. L'état des connaissances sur le Laos au début du XVII<sup>e</sup> siècle**

Si l'on excepte quelques références indirectes au Laos, comme celle que l'on trouve dans Samuel Purchas, *Relations of the World*, London, 1617, aux pages 554-5 (réimpression Chalermnit's Historical Archives Series, Bangkok 1968) ou dans Antonio Cardim, *Relatione della provincia del Giappone*, Rome 1645, il faut attendre le rapport du Père Marini imprimé en 1663 pour qu'un premier témoignage direct apparaisse dans la bibliographie.

Parallèlement la cartographie offre son témoignage :

L'une des premières mentions du Laos dans la cartographie occidentale date de 1653, et encore est-elle là presque par accident, puisque l'objet de cette carte, fruit des travaux d'Alexandre de Rhodes, est d'abord une présentation du « Royaume d'Annam comprenant les royaumes de Tumkin et de la Cocinchine désigné par les Pères de la Compagnie de Jésus. À Paris chez Pierre Mariette rue St Jacques à l'Espérance avec Privilège du Roy »<sup>1</sup>. Encore est-elle bien sommaire : la légende descriptive se réduit éloquemment à ceci, « Les Laos Qui sont en grand Royaume ». Quant à la localisation et à la géographie du Laos, elles sont assez fantaisistes. Si grosso modo le Laos est bien situé à l'Ouest d'une chaîne de montagnes qui le sépare de l'actuel Viêt-Nam du Centre et du Nord, en revanche, la « Grande Rivière qui arrouse [sic] le Royaume de Cambodge » [apparemment le Mékong] ne le baigne pas puisqu'il ne dépasse pas, vers le Nord, la latitude des chutes de Khône représentées comme une montagne où ce fleuve prendrait sa source.

Dans le *Novus Atlas Sinensis* du Père Jésuite Marinus Martinus (Amsterdam 1655), pourtant établi à la suite d'un séjour en Chine au cours duquel ledit Jésuite avait pris connaissance des sources chinoises (Penkala, Maria, *A correlated history of the Far East*, The Hague, Mouton, 1966. facsimilé p. 52), le Laos est présenté en latin comme « Reg. Laos », et à la chinoise comme « Lao-quo ». À côté du toponyme Brema qui ne paraît pas pouvoir être identifié, il est également mentionné un Sinis aussi obscur. Bien que de manière très fantaisiste, le Laos est bien présenté comme traversé par le Mékong, sous une dénomination sino-latinisé « Lukiang flu ». La situation générale du Laos est à peu près repérée : au sud du 'Iunnan' et à l'ouest du 'Tungking'.

Il faut attendre les années 1657-8, par exemple avec la cartographie de Visscher<sup>2</sup>, pour que dans la tradition cartographique occidentale le Mékong remonte au-delà des chutes de Khône et que l'on commence à repérer quelques toponymes : Basacq [Bassak], Samphan [Sam Pha Na], Bapanons [Pha Panom], etc. Cela dit, cette cartographie ignore le cours supérieur du Mékong, confondu avec la Nam Hou et censé prendre sa source du côté de l'actuel Lai Chau ; quant au cours inférieur du Mékong, c'est avec son défluent en direction du lac du Tonlé Sap qu'il est confondu, l'ancienne capitale khmère de Lauweck [Lovêk] ayant été placée vers l'actuel Kratié.

On n'en finirait pas de cataloguer au fil des cartes les erreurs concernant le

<sup>1</sup>Cote à la Bibliothèque Nationale de Paris : G D 8695.

<sup>2</sup>British Museum, Map Dept. 20. d. 31. Vol. III. 4.



Laos. Encore faut-il s'estimer heureux quand il est simplement mentionné.

En fait, la perception géographique du Laos et du cours du Mékong restera aussi confuse jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle ! Pour n'en donner qu'un exemple, sur la carte qui accompagne Crawford, John, *A descriptive dictionary of Indian Islands & adjacent countries*, 1856 (réédi., Oxford UP, 1971), le cours du Mékong au Laos ignore tout changement d'orientation ; si la ville de Than Laobathac [Champassak] est à peu près correctement localisée, plus au nord, on est en pleine aberration : la région comprise entre Kammarat et les Sipsongphanna étant réduite à la zone qui correspond approximativement à la région de Savannakhet Paksane...

#### 4. Structure de l'histoire du Laos

Il faut en effet comprendre que l'ouverture du Laos au milieu du XVII<sup>e</sup> siècle a correspondu à une situation conjoncturelle régionale exceptionnelle qui n'était pas en harmonie avec les réalités géohistoriques. Pour en rendre compte, reprenons les grandes phases de l'histoire régionale.

L'Asie du Sud-Est péninsulaire, zone fragile et de transition s'il en est, vit traditionnellement écartelée entre deux pôles extérieurs de pouvoir. Au nord, un pouvoir continental et agraire dont elle est à la fois l'exutoire et le tributaire désigné ; ce pouvoir est globalement celui du monde chinois, soit directement l'Empire, soit médiatement l'un de ses reflets locaux (NanZhao, etc.), soit enfin indirectement des envahisseurs 'sinisés' (Thaïs, etc.). Au sud, l'une des thalassocraties qui prennent le contrôle des côtes (Fou-Nan, réseaux nousantariens, etc.)

Durant le 'Moyen-Âge', la partie péninsulaire de la vallée du Mékong a cependant connu *lato sensu*, et avec quel éclat, un destin continental autonome assumé par les Môn-khmers indianisés. En Péninsule orientale, le moteur de ce destin fut l'empire angkorien qui, pour quelques siècles, sut coordonner, au moins symboliquement, la dizaine de petites entités régionales qui segmentent la Péninsule et dont certaines viennent d'être définies au cours de l'analyse du cours inférieur du Mékong. Dans le cas du Laos, ce rôle éminent de la tradition angkorienne est rappelé explicitement, entre autre par le mythe (ou le récit « mythifié ») de la fondation du Lan Xang : l'histoire de Fa Ngum décrit en effet la façon dont le Laos a été créé grâce à l'épouse khmère du prince de Louang Prabang et à l'aide d'une armée khmère.

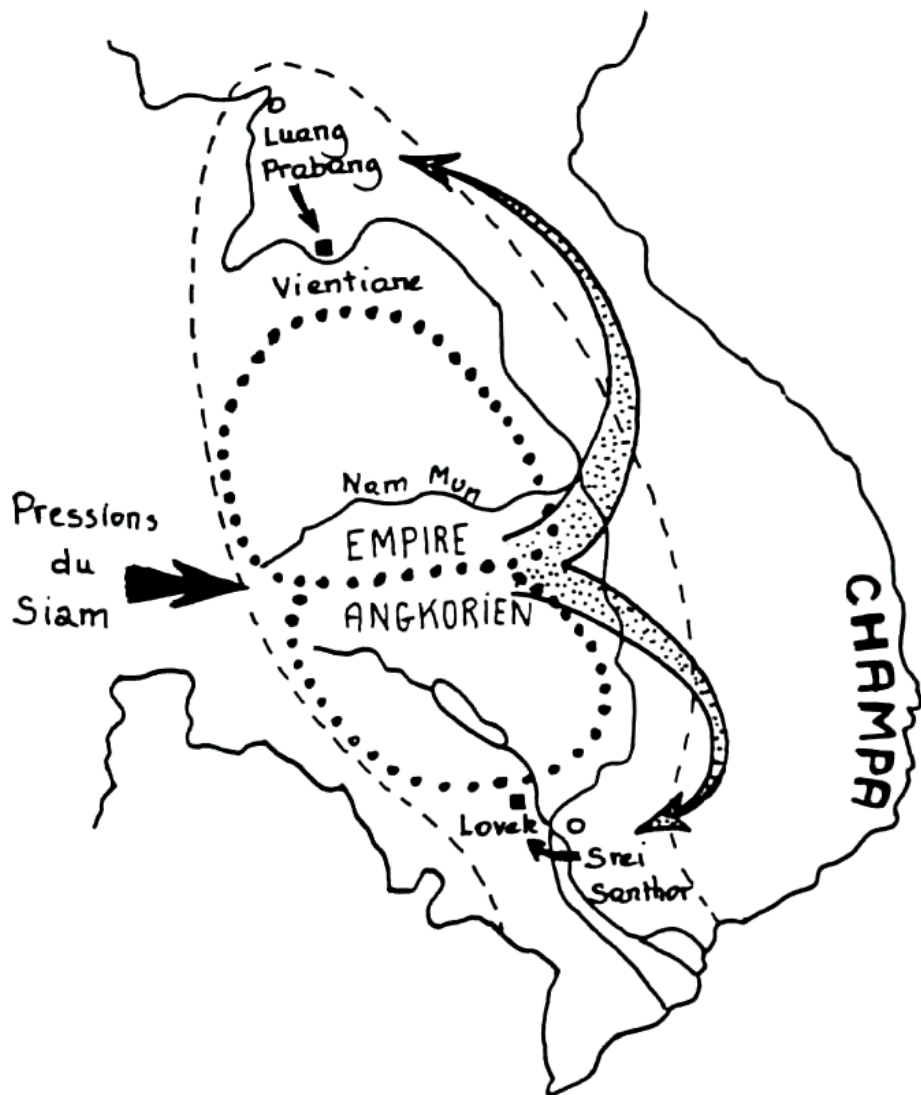
Il est cependant à souligner que si les Angkoriens ont entretenu des rapports rituels très particuliers avec la région de Vat Phu (Champassak), ou avec celle de Stung Treng-Sambok, le cœur de l'empire angkorien n'a jamais été

installé sur l'axe, en apparence unificateur, du Mékong. Non seulement il s'est établi sur des affluents mineurs tributaires du Tonlé Sap, mais il a tendu à la bicéphalie en établissant une capitale secondaire au nord de la chaîne des Dangraëk, dans la région de Korat (Panom Van, Pi-may) (Groslier, 1980:38). Le cœur de l'Empire brochait ainsi sur les deux bassins secondaires de la rive droite de la moyenne vallée du Mékong : celui du Grand Lac au sud, celui de la Sé Mun au nord (Groslier, 1973: 337-379), les deux capitales régionales Angkor et Korat étant situées le plus en retrait possible par rapport au Mékong.

Au XIV<sup>e</sup> siècle, la pression siamoise fait sauter cet équilibre (prises successives d'Angkor et de Korat), en même temps que les composantes traditionnelles de la civilisation khmère (hindouisme, sanskrit, cité hydraulique, etc.) sont progressivement relayées par une nouvelle culture (bouddhisme theravada, pâli, rôle croissant de l'échange économique, etc.).

La précédente unité géopolitique se rompt en deux moitiés, chacune se recentrant le plus à l'extérieur possible du précédent ensemble pour se redéfinir un nouvel équilibre d'ambition plus réduite et aux économies divergentes : la première moitié, en amont, à Luang Prabang, constitue le Lan Xang, intégré aux réseaux caravaniers (Doré 1987) ; la seconde, en aval, sur le delta, à Srei Santhor, Phnom-Penh, etc.), formera le Cambodge post-angkorien, à la recherche d'une ouverture sur les réseaux maritimes, qu'ils soient Chinois, Musulmans ou Occidentaux. À la fin du XVI<sup>e</sup> siècle, l'incessante pression de leurs voisins oblige Khmers et Laos à replacer leurs capitales sur des positions moyennes : les Khmers remontent progressivement leurs capitales vers le Grand Lac (Longvek, etc.) finissent même, vers 1550, par tenter de réoccuper Angkor. Quant aux Laos, réaffirmant avec le roi Visun leurs liens privilégiés avec la tradition angkorienne, ils déplacent leur capitale en aval, à Vientiane, en 1563.

Ce double mouvement débouche sur une réitération des solidarités entre Laos et Khmers, tant sur le plan politique que sur le plan économique. On verra comment le texte de Van Wuysthoff s'en fait plusieurs fois l'écho. Malheureusement pour le Laos autant que pour le Cambodge, la recolonisation d'Angkor avorte et Lovék est pris par les Siamois (1594). Cela veut dire que le Cambodge ne parvient pas à renouer avec son ancien équilibre pas plus qu'il ne parvient à en redéfinir un nouveau. Désormais, au gré de guerres civiles latentes, chaque clan khmer se cherche des alliés : tantôt du côté 'continental et chinois' (Siamois, Kinh, etc.), tantôt du côté 'maritime' (Hispaniques, Musulmans, etc.). La synchronie des Khmers et des Lao, vitale pour leur avenir, ne peut donc s'établir, et ces derniers doivent tenter de se chercher un débouché maritime autonome à travers le Cambodge.



*DYNAMIQUE GÉO-HISTORIQUE DE LA VALLÉE DU MÉKONG*

Le P. Jairic présente ainsi les évènements de cette fin de siècle : « Or les Laos qui habitent es pais situés sur les rivages du fleuve Mecon eurent envie de veoir choses nouvelles et nommement la mer, de façon qu'ils résolurent de descendre par la rivière » (Brébion, 1910:72).

### *La tentative d'ouverture et son échec*

En effet, la situation du Laos reste pour un temps favorable : la création de la Seigneurie de Hué par les Nguyen lève l'hypothèque tonkinoise, tandis que le contrecoup de la pression birmane sur le Siam et le Lan Na conduit à un statu quo entre les forces de la vallée de la Me Nam et le royaume du Laos. Le Lan Xang connaît alors une période de forte prospérité et apparaît comme une grande puissance régionale, dotée de surcroît d'un vif prestige religieux. Demeure néanmoins la nécessité de désenclaver le royaume pour qu'il cesse d'être tributaire de ses voisins. Le jeune souverain du Lan Xang, Suryavongsa, monté sur le trône en 1637, fait alors des offres directes aux pouvoirs établis en mer de Chine, en particulier aux réseaux marchands occidentaux. Dans ce contexte, il prend contact avec la Compagnie hollandaise par le biais de la loge qu'elle vient d'établir au Cambodge en 1636.

Pour les Hollandais, la situation paraît propice. Localement d'abord : au Cambodge en 1640, la branche cadette, qui a fini par ceindre la couronne en la personne du roi Padumaraja I, est favorable aux Hollandais, alors que la branche aînée était favorable aux Portugais (Mak & Po 1984:285-318). D'une manière plus générale ensuite : la position portugaise est gravement compromise en raison de la prise de Malacca par les Hollandais (janvier 1641). Aussitôt les Hollandais organisent leur expédition au Laos.

Rappelons que malgré sa réussite pratique, elle ne sera suivie d'aucun effet. Avec lucidité, les responsables de la VOC jugeront qu'il était irréal d'espérer commercer directement avec le Laos en empruntant la voie du Mékong. Sans doute s'agissait-il d'une première et les circonstances politiques pouvaient-elles être considérées comme exceptionnelles (révolution au Cambodge), il n'en reste pas moins qu'entre le départ de l'expédition (juillet 1641) et le retour des Assistants (octobre 1642), il s'était écoulé plus de quinze mois! Autrement dit, en incluant les redditions de comptes aux loges hollandaises locales, les ruptures de charge, les transferts du Cambodge à Batavia, etc. cela impliquait que le déroulement d'une opération commerciale avec le Laos supposait un investissement de temps de l'ordre de deux années.

Le taux de rentabilité de l'opération était donc insuffisant pour contrebalancer ses risques, à commencer par l'instabilité politique et à

continuer par la fragilité d'un marché dont venait d'être démontré qu'il ne disposait pas d'une base organique articulée autour d'une voie de communication unitaire. De fait, à court terme (janvier 1642), la branche aînée de la dynastie cambodgienne reprend le pouvoir en s'appuyant à la fois sur les Musulmans et sur les Portugais. Les Hollandais du Cambodge en feront naturellement les frais... ; et à moyen terme, dès la fin du siècle, le Lan Xang commençait à se déliter pour ne bientôt plus être que l'arrière-pays des rivalités de ses voisins.

Après ce bref intermède du milieu du XVII<sup>e</sup> siècle, les Occidentaux continueront à ne pas s'intéresser au Laos. Il faudra les rêveries de quelques-uns des derniers venus en Asie du Sud-Est, les Français, pour que quelqu'un s'intéresse à nouveau à la voie du Mékong.

## II. CONTEXTE DE LA GÉOGRAPHIE FLUVIALE

### 1. Présentation générale du Mékong

Le Mékong prend sa source à 4 875 mètres d'altitude au Tibet, près de celle du Yangzi et de la Salween. Il traverse ensuite la Chine du Sud puis l'Indochine, pour se jeter dans la mer après un parcours de 4.200 km.

On s'attendrait ainsi à ce qu'il joue, comme le Yangzi ou sur un mode plus modeste comme la Ménam ou l'Irrawaddy, un rôle majeur. Or il n'en est rien car, sauf exception, il ne constitue pas un axe économique significatif, contrairement aux espoirs renouvelés, siècle après siècle, de tous les réseaux commerciaux occidentaux, les derniers en date ayant été les Français au XIX<sup>e</sup> siècle (Gomane, Jean-Pierre, *La mission d'exploration du Mékong, 1866-1868*, Paris, thèse, 1978). Nous emprunterons à Jules Sion (*Asie des Moussons II*, Paris, Armand Colin, 1929, p. 443) ce jugement global sur le Mékong :

Ce n'est pas, comme le Fleuve Bleu, un organe de liaison entre régions complémentaires ; il se décompose en tronçons, séparés par des obstacles et n'a développé sur ses bords qu'une vie locale. En raison du rajeunissement de l'érosion, il s'encaisse souvent [...] en cluses où il suit une pente très forte; il passe par des rapides [...]. De là les difficultés qu'il oppose à la navigation et qu'aggrave le régime des pluies saisonnières, les différences entre les hautes et les basses eaux atteignant une moyenne de 12 mètres dans le bief supérieur.

Le Mékong n'est point pour autant une abstraction géographique et l'on

peut ordonner son fractionnement en fonction des facilités croissantes de navigation qu'il offre et des possibilités géopolitiques qui en découlent. On distingue ainsi, de l'amont vers l'aval, trois grands secteurs de longueur sensiblement équivalente :

- 1) Un cours supérieur, de l'ordre de 1.300 km., où le Mékong n'est qu'un torrent inutilisable au fond d'une cluse sauvage et continue, taillée dans les hauts plateaux du Tibet puis dans la partie septentrionale du Yunnan. Le Mékong n'y joue aucun rôle, tout juste celui de d'obstacle complémentaire pour les voies caravanières qui en évitent soigneusement la vallée.

- 2°) Un cours intermédiaire où la vallée commence à s'élargir bien qu'entrecoupée de gorges où elle se resserre parfois à 20 mètres seulement. Son lit est encombré de roches qui rendent presque impossible la navigation jusqu'au moment où le fleuve sert de frontière entre le Laos et la Birmanie. Ce n'est qu'en atteignant le haut Laos qu'il forme, au cours d'une succession de bassins, des biefs de plus en plus accessibles à la navigation tel, au-delà des rapides de Tang O, le bassin de Xieng-sen, l'un des berceaux de la nationalité laotienne ; puis, la plaine de Louang-Prabang où fertilité des alluvions et absence de rapides ont favorisé l'établissement d'un centre politico-culturel rayonnant (Doré, Amphay, *Contribution ethno-historique à la connaissance de la culture louang-phrabanaise*, thèse d'État, Paris, 1977).

- 3°) Un cours inférieur qui s'ouvre à 165 mètres d'altitude avec la plaine de Vientiane, où la vallée du Mékong prend brusquement une véritable ampleur, passant de quelques kilomètres à une centaine de kilomètres de large.

Comme il reste au fleuve quelque 1620 km. à parcourir, que sa pente est faible et le volume de ses eaux important, on s'attendrait à ce que les conditions de la navigation soient désormais globalement favorables, ce qui se traduirait par une cohérence géopolitique de son bassin dont le Lan Xang à son apogée semblerait livrer l'image. Or à nouveau on doit constater, cette fois-ci avec Charles Robequain (*L'Indochine française*, Paris, Armand Colin, 1948, pp. 33 et 60) que, fondamentalement, il n'en est rien :

Le Mékong [...] n'est pas un facteur d'unité pour les pays qu'il traverse. Fleuve complexe et tortueux, dont le cours bizarre – longs biefs tranquilles séparés par des chutes ou des rapides dangereux – semble fait de tronçons successivement raccordés, il coupe sans cesse les élans qui se confient à lui et déçoit les désirs qui s'essayaient à le suivre. [...] le Mékong peut être l'instrument d'un modeste trafic, il ne constitue pas une voie impériale, une base de domination.

Autrement dit, toute étude ayant pour cadre cette région du cours inférieur du Mékong doit commencer par prendre en compte la segmentation du fleuve dans les termes d'une navigation traditionnelle. Ceci valant, par excellence, quand il s'agit d'aborder un problème de circulation commerciale tel la mission de Van Wuysthoff.

## **2. Analyse du cours inférieur du Mékong**

Pour effectuer cette analyse le *Journal* offre non pas un unique descriptif, mais en réalité trois qui, de surcroît, présentent l'avantage majeur de rapporter des situations selon trois régimes des eaux :

- L'aller de l'expédition, de fin juillet à début novembre ; elle commence à Phnom-Penh en pleine croissance de la crue ; elle croise probablement la pointe de la crue dans le bief de Champassak ; enfin elle se poursuit en période de décrue. Rappelons que la pointe de la crue est à la fin d'août et au début de septembre à Vientiane, et un mois plus tard, fin septembre début octobre à Phnom-Penh.

- Le retour de Van Wuysthoff, de fin décembre à fin avril, qui s'effectue en période de basses eaux, la cote la plus basse enregistrée à Phnom-Penh étant en avril.

- Le retour des Assistants, de fin août à fin octobre, qui s'effectue au contraire en accompagnant l'avancée de la pointe de la crue.

Il reste cependant entendu que les évaluations (kilométrages des étapes, durée des nages, etc.) que l'on en retire conservent une part d'empirisme du fait des conditions techniques, politiques et commerciales dans lesquelles la mission s'est déroulée ; il n'est, par exemple, pas toujours aisé de faire la part entre ce qui relève de la navigation proprement dite, et ce qui est à décompter comme arrêts purement cérémoniels, administratifs, ludiques ou marchands. À défaut de pouvoir toujours déterminer le détail de la navigation, du moins arrive-t-on par la mise en relation de ces évaluations avec les données géographiques, cartographiques (en particulier la carte d'État-major au 1:250.000), démographiques, historiques, toponymiques, etc., à identifier les principaux éléments d'une géographie historique du Mékong et à avoir une vision synthétique de la situation.

C'est à cette présentation que nous allons maintenant nous attacher en décrivant les sections pertinentes du cours du Mékong, selon une progression qui décrira, de l'amont vers l'aval, l'alternance des biefs et des seuils regroupés en trois grands ensembles :

- a) l'ensemble navigable centré sur Vientiane ;
- b) l'ensemble de transition centré sur Champassak ;
- c) l'ensemble navigable centré sur Phnom-Penh.

#### **a) L'ensemble navigable centré sur Vientiane**

Le premier ensemble correspond à la principale plaine de la moyenne vallée du Mékong, vaste cuvette fermée du côté de la rive gauche par la cordillère annamitique et du côté de la rive droite par le bourrelet de collines du Phu Phan, culminant entre 400 et 700 mètres ; ce bourrelet, en plein Isan « thaïlandais », sépare le bassin de la vallée principale du Mékong de celui de la Nam Chi (affluent de gauche de la Nam Mun).

Si cette plaine que le fleuve traverse sur quelque 450 km., [de l'amont de Vientiane (km. 1620) à l'aval de That Phanom (km. 1172)] forme un ensemble géographiquement cohérent, le cours du fleuve n'y est en revanche pas homogène. En effet, loin de toujours suivre le centre de la cuvette comme on pourrait le supposer, le fleuve tend à longer, voire à pénétrer les piémonts de la cordillère Annamitique puis du Phu Phan, ce qui n'est pas sans conséquences sur son cours. Il faut ainsi y distinguer trois sous-secteurs.

##### *1. La plaine de Vientiane proprement dite*

Le premier sous-secteur est constitué par la section où le fleuve coule *lato sensu* au milieu de la cuvette et forme ainsi un bief qui s'étend approximativement sur 200 km.

Son point de départ est net : après la série de rapides du haut Laos, les derniers [cf. sections II à VII de la carte de la Commission] s'achèvent aux alentours du km. 1620 (le kilométrage étant ici décompté depuis l'embouchure) [ou légèrement en amont du km. 900 de la carte de la Commission, section VII], avec les sites de Kok Pong (km. 1623) ou de Samphana (km. 1616). Après une dernière barrière très nette dont les points les plus élevés sont au sud le Phu Yau (588 m.), et au nord le Phou Pha Nang (683 m.), barrière qu'il traverse perpendiculairement, le Mékong débouche brusquement sur une vaste plaine qui s'ouvre largement sur une cinquantaine de kilomètres, autant du côté de sa rive droite que du côté de sa rive gauche.

Ce débouché constitue une position stratégique de toute première importance et c'est tout naturellement que s'y implantent des cités promises à un brillant avenir. La dernière en date est Vientiane, à une trentaine de kilomètres en aval, sur un site géomantiquement et militairement favorable. Mais déjà une précédente capitale, Say Fong, avait été établie dans l'étroite



boucle du Mékong, à une vingtaine de km. en aval de l'actuelle Vientiane.

La voie fluviale orientée Est-Ouest est ici recoupée par une voie terrestre Nord-Sud : celle qui unit Korat à Luang Phrabang, et au-delà le golfe du Siam à la Chine du Sud. Au confluent de ces voies on trouve, au sud du Mékong, c'est-à-dire sur une position militairement moins favorable car plus ouverte, l'avant-port commercial de Muang Kuk (aujourd'hui relayé par Nongkhai). On remarquera une dualité des fonctions urbaines parallèle à celle du Cambodge où est distinguée la capitale économique portuaire, Phnom-Penh, et plus à l'abri, à quarante kilomètres en amont, la capitale royale Lovêk.

Ce bief correspond ainsi à l'aire de rayonnement direct, politique aussi bien qu'économique, du cœur du royaume. Cela se traduit par la densité démographique d'occupation de ses rives (*Atlas of Thailand*, p. 26, 'Population density 1961' ; ainsi que Hall, 1964, pp. 44 et 49, 'Thailand & Indochina : population').

Mais au lieu de poursuivre au cœur de la plaine qui se trouve ainsi abandonné à l'un de ses affluents de la rive droite, la Mae Song Khram, le Mékong infléchit progressivement son cours vers le Nord et au bout de quelque 150 kilomètres, il vient petit à petit buter sur les piémonts de la cordillère Annamitique, jusqu'à les pénétrer.

## 2. Les rapides de la région de Paksane

L'environnement du cours du Mékong s'en ressent aussitôt et cesse d'être favorable.

Désormais environné de collines peu propices à l'agriculture et doté de rives accidentées, le Mékong tend à être marginalisé vis-à-vis de son large arrière-pays de la rive droite, l'Isan, avec lequel les communications cessent d'être aisées. De surcroît, alors même qu'il perd la majeure partie de ses plaines de la rive gauche, il se trouve que ses principaux tributaires (Nam Xan ou Nam Kading) ne conduisent à aucun passage significatif pour traverser la cordillère Annamitique. On comprend que ce secteur n'abrite plus qu'une population clairsemée, ainsi que l'a, par exemple, noté Garnier (pp. 75 sq.).

La sauvagerie relative de cette section est renforcée par le fait que les accents de relief, sur lequel le Mékong est en train de buter en ré-obliquant vers le Sud, provoquent la formation de quelques rapides.

Ainsi « un groupe de rochers et de blocs de pierre encombrant le fleuve » rencontré le 29 octobre 1641 lors de la remontée (JCL 125), qui sont

apparemment ceux qu'il décrits ainsi au retour : « les hauts fonds rocheux Keng Hwon », le 28 décembre (JCL 171), que M. Paul Lévy situe en aval de l'embouchure de la Nam Mang, au km. 1445. À trente kilomètres en aval, le 28 octobre 1641, il avait franchi « une courbe où il y avait beaucoup de rochers dans le fleuve » (JCL 125), qu'il décrit à son retour, le 28 décembre 1641, comme « les rochers Ahon » (JCL 171), identifiés par M. Paul Lévy comme le Keng A Hong du km. 1414. Francis Garnier (1985:76) qui y a circulé en 1867 à peu près dans les mêmes conditions décrit ces mêmes rapides et révèle que ce lieu constituait de plus une manière de frontière rituelle puisque « à l'un de ces rapides nommé Hang Hong, [...] les bateliers entretiennent soigneusement quelques fleurs au pied d'une petite statue de Bouddha placée sur l'un des rochers qui le dominent ».

Si la notion d'une zone moyenne s'impose sans discussion, géographiquement ses césures sont peu nettes ; nous venons de le voir vers l'amont, il en est de même vers l'aval en ce que la zone des rapides les plus rapides s'y poursuit sur plusieurs kilomètres. Ainsi, le 27 octobre 1641, VW signale « une série de rochers et de blocs de pierre qui coupent le fleuve en deux en un endroit appelé Keng Sing Dok » (JCL 125), au km. 1365. Une cinquantaine de kilomètres plus en aval, probablement vers le km. 1310, il signale à son retour, le 1 janvier 1642 « un courant très fort » (JCL 173).

### *3. La plaine vers Nakhon Phanom*

On peut néanmoins considérer que le Mékong quitte la zone des piémonts vers le km. 1330 où il s'éloigne à nouveau de la cordillère Annamitique. Il amorce alors une vaste traversée en courbe de la plaine et tend ainsi à redevenir l'axe majeur d'une région qui y trouve les raisons de son autonomie.

Cette situation est consacrée par le rôle du port fluvial de Lakhon (km. 1219) (actuel Nakhon Phanom). Il constitue pour le bief de Vientiane, mais du côté de l'aval, un verrou symétrique à celui que constitue Vientiane du côté de l'amont. En effet :

- En premier lieu, Lakhon est une capitale administrative régionale sous la responsabilité d'un personnage de très haut rang (JCL 124).
- En deuxième lieu, il constitue le point de concentration (et de contrôle) des caravanes de pirogues ; ces diverses opérations ayant nécessité, pour les Hollandais, un arrêt de trois à cinq jours à chaque passage.
- En troisième lieu, il ouvre la voie d'accès aux pays vietnamiens : cette ville est le terminus de la voie caravanière qui traverse la cordillère

annamitique vers la mer de Chine et le Quinam pour aboutir dans le secteur stratégique de la Porte d'Annam et au-delà au port de Fai-Fo (JCL 213).

Si le Mékong traverse alors la plaine en diagonale en direction des collines du Phou Phan, c'est qu'à partir de Nakhon Phanom-Thakhek commence à se faire sentir l'effet du « promontoire », issu de la cordillère annamitique, qui tend à fermer le bief de Vientiane en rejoignant la ligne de collines qui sépare le bassin du Mékong de celui de la Nam Chi. Ce « promontoire », culminant entre 400 et 600 m. et situé à mi-chemin entre Thakhek (km. 1216) et Savannakhet (km.,1126), sépare ainsi les domaines de deux affluents de la rive gauche du Mékong (la Nam Bang Fai et la Nam Bang Hieng) et dissocie la cuvette de Vientiane de celle de Savannakhet.

Du fait de ce « promontoire », le Mékong, adopte une orientation strictement nord/sud et traverse en une diagonale d'une quarantaine de km. la partie la plus orientale de la cuvette jusqu'en aval de la ville de That Phanom (km. 1172) qui marque l'extrémité du bief.

Cela dit, malgré cette variété des sous-secteurs, la navigation traditionnelle y est à peu près sans problème. Les quelques rapides ne semblent pas constituer un obstacle réel ; certains sont à l'évidence dangereux et réclament des propitiations rituelles, mais apparemment ils ne ralentissent pas la navigation, bien au contraire. À suivre les notes de VW, ils paraissent surtout servir de points de repère topographique ; quant aux Assistants, ils ne les signaleront même pas. De fait, autant que l'on puisse en juger au-delà des imprécisions des *Journaux*, les étapes oscillent toujours entre 30 et 50 kilomètres par jour indépendamment de la présence ou de l'absence de rapides. Pour couvrir la distance entre Muong Kok (km 1558) et That Phanom (km 1172), soit près de 400 km., il faut de l'ordre de 10 jours, quel que soit le sens du voyage (vers l'aval ou vers l'amont), arrêts non compris.

***b) L'ensemble centré sur Khemmarat, du km. 1160 au km. 560 (600 km.)***

Suit alors un deuxième ensemble, marqué par la complexité de sa topographie, un relief de plus en plus confus et morcelé et où se succèdent les difficultés de navigation. On peut le décomposer ainsi :

*4. Les rapides de Keng Kabao (km. 1153)*

À That Phanom (km. 1172), le Mékong atteint l'extrémité de la cuvette et il doit alors franchir un « seuil » dont le passage s'effectue sur les quelques kilomètres déployés de part et d'autre du fameux rapide de Keng Kabao (km. 1153).

Ce dernier est apparemment si peu marqué que lors de leur descente, au moment des hautes eaux, les Assistants l'empruntent, sans même le mentionner et en quelques heures, au cours d'une étape où ils réussissent à couvrir plus de 50 km., semble-t-il ; celle de la journée du 3 septembre 1642 (JCL 204).

En revanche, dans les deux autres contextes, le passage du rapide s'est révélé dans sa difficulté. Déjà à l'aller, l'expédition l'avait franchi à cheval sur deux journées : le 15 et le 16 octobre 1641 (JCL 123). Mais la réalité de ce seuil est surtout manifeste au moment des basses eaux, lors de la redescente de VW. Dans la pratique, l'opération prendra plusieurs jours et VW soulignera plusieurs fois la difficulté du passage.

Le 8 janvier 1642 (JCL 173), il commence par mentionner l'achat d'une barque supplémentaire à Lakhon (soit une cinquantaine de km. en amont) en prévision des « difficultés pour passer les hauts fonds rocheux » ; le 9 janvier, à l'approche de Pha Pa Nom, alors que le train est assez rapide, l'étape du jour ayant été de quelque 25 km, il est « resté échoué sur des bancs de sable à sec ». Le 10 et le 11 janvier, le vent interdit d'envisager de franchir les rapides. Le 12 janvier, ils doivent s'arrêter après quelques kilomètres au milieu des rapides, près d'un « haut-fond rocheux et de grandes falaises », toujours à cause du vent. Le 13 janvier ils doivent recourir à un pilote, et malgré cela, doivent à nouveau s'arrêter après quelques kilomètres car « de nouveau, nous ne savions plus trop bien comment passer les rochers. Les capitaines sont partis pour chercher une trouée et sont revenus dans la soirée ». Le 14 janvier, ayant repris leur route, après quelques kilomètres, ils doivent « décharger la barque de la moitié [...] à cause des endroits où les bancs de sable et les rochers affleurent ou sont même à sec ». Le 15 janvier, ils ne peuvent « bouger jusqu'à l'après midi, à cause d'un vent très fort ». Bref, il aura fallu à VW une semaine pour franchir, en descente, ces trois dizaines de kilomètres !

Le rapide franchi, le Mékong poursuivant la même orientation nord/sud, débouche ensuite, à une dizaine de kilomètres en amont de Savannakhet, dans la plaine du même nom.

### *5. La cuvette de Savannakhet*

Mais là, il vient progressivement buter sur la ligne imprécise et mouvementée du piémont des collines qui poursuivent la chaîne du Phou Phan, et qui ferment la cuvette sur la droite. À partir de Savannakhet, le Mékong reprend donc sa précédente orientation nord-ouest/sud-est pour longer ladite ligne jusqu'aux environs du secteur de Khemmarat/Samphana

(km. 1038) et de Na Wain (km. 1026). Là s'achève en effet la cuvette de Savannakhet et commence une nouvelle « percée ».

Sur ce secteur d'un peu plus de 100 kilomètres, la navigation est en principe aisée puisque l'on est censé traverser une plaine. De fait, en période de hautes eaux, la distance peut être couverte en quelques jours, en tous cas sensiblement moins qu'une semaine : à l'aller entre le 10 et le 14 octobre, et en comptant une journée d'arrêt le 13 (JCL 123) ; et pour le retour des Assistants entre le 4 et le 7 septembre (JCL 204-5).

En revanche, en période de basses eaux il n'en va pas de même. En effet, depuis qu'il a quitté le bief de Vientiane aux alentours du km. 1160, le Mékong est entré dans une zone à la morphologie floue qui se traduit par un lit fluvial nettement moins « propre ». Ainsi, les tracas que Van Wuysthoff venait de connaître pour franchir en descente le Keng Kabao se poursuivent-ils : le 16 janvier, après quelques kilomètres, il est « arrêté à nouveau par un vent très fort » ; le 17 janvier il s'échoue sur un haut-fond rocheux et est obligé de décharger complètement ; le 18, il est arrêté parce qu'il n'y a pas moyen d'avancer, la barque étant poussée par le vent vers l'une ou l'autre rive et sur les rochers, etc. Et ainsi de suite jusqu'au 25 janvier où il atteint la fin du bief navigable à Sam Phan Na (JCL 175 s.).

Il est entendu qu'il faut ajouter à cette durée de nage, huit jours d'attente de bonnes conditions météorologiques, de rupture de charge, de quête de pilotes, etc. Même en admettant qu'une partie de cette attente ait été due à l'état de tension alarmiste existant à ce moment à la frontière cambodgienne, c'est une durée minimale, effective, d'une quinzaine de jours qui est nécessitée pour franchir cette section ou, en termes de kilomètres, une « moyenne » d'une dizaine de km. par jour.

### *6. Les rapides de Khemmarat*

Suit alors la sortie de la cuvette de Savannakhet et le passage dans le bief de Champassak par l'intermédiaire des rapides dits de Khemmarat (km. 1040). Il faut alors compter une centaine de kilomètres de course, de passes étroites et de rapides. Le Mékong effectue en effet une véritable percée à travers le fond de la cuvette, où se télescopent les derniers accents de la chaîne du Phou Phan, les accents septentrionaux de la chaîne des Dangraëk et les masses avancées de la cordillère Annamitique.

Le fleuve ne retrouve une sérénité qu'au confluent avec la Sé Mun, quand leurs deux bassins, désormais confondus, se ré-épanouissent pour former le bief de Champassak à partir de Oknum (km. 940), à une journée en amont de Bassak.

On trouve là un passage difficile à franchir qui, en certains endroits, a l'aspect d'un couloir, large de 60 mètres, où le fleuve prend « la rapidité de la foudre ». La navigation y est extrêmement difficile. Ce franchissement réclame, en toutes saisons, des pilotes spécialisés, une entraide entre équipages et des bateliers de complément ; on les prend, en amont, du côté de Khemmarat Samphan ou, en aval, du côté de Bassak ou de Oknum.

Pour franchir ces quelques dizaines de km., il faut compter 2 semaines à contre-courant, soit une moyenne de 7 à 8 km. par jour. Le journal de voyage du 26 septembre au 9 octobre est émaillé de mentions de « blocs de pierre », « hauts fonds », « rochers juste immergés ou affleurant », « fort courant », « bloc rocheux en saillie », « chute », etc., nécessitant halages, ruptures de charge, etc. (JCL 118 s.)

En revanche, en descente, il faudra à VW moins d'une semaine (du 10 au 16 février), soit une moyenne d'une quinzaine de km. par jour, les mentions de rochers et de halages étant toujours présentes (JCL 179 s.). Quant aux Assistants, ils devront peut-être attendre deux jours en amont que la décrue s'accroisse, mais ils ne mettront que 4 jours à couvrir la distance, en étant surtout sensibles au « courant terrible » du 15 septembre (JCL 206).

Précisons que, d'après les indications du Journal, la difficulté de franchissement de ce secteur est très inégale. Trois points paraissent difficiles à franchir :

- du km. 1030 au km. 1010, soit dans les secteurs de Na Wain et de Siniung, et légèrement en aval ;
- du km. 990 au km. 980, dans le secteur de Keng Swa et de Keng Wain ;
- du km. 915 (région de Wolin, qui nous paraît peut-être devoir s'expliquer par l'actuel toponyme de la colline de Phou Lone), jusque et surtout vers le km. 945.

Entre ces secteurs, la navigation tend à redevenir presque normale ; ainsi les étapes des 4 et 6 octobre, en aval et en amont des Keng Wain et Swa passés le 5 octobre lors de la remontée (JCL 122), où la mission couvre une vingtaine de km. à chaque fois. Ce qui contraste très sensiblement avec les autres étapes (28, 29, 30 septembre, 3, 5, 7, 8, 9 octobre) qui font en moyenne une demi-douzaine de km!

Ceci est encore plus spectaculaire à la descente où le 12 et le 15 février (JCL 180) les étapes sont d'une trentaine de km.

Si l'on cumule les difficultés de franchissement du Keng Kabao, de la plaine de Savannakhet et des rapides de Khemmerat, cela signifie qu'en mauvaise période on peut considérer que le moyen Laos (bief de Vientiane) est séparé du bas Laos (bief de Champassak) par une barrière de rapides de près de 250 km. qui peut demander plus d'un mois pour être franchie! Alors

qu'il faut une douzaine de jours quand tout va bien en descente.

### *7. Le bief de Champassak*

Entre l'embouchure de la Sé Moun (km. 923) et les chutes de Khône (km. 736), le fleuve se calme à peu près pour former le bief de Champassak qui s'étend ainsi sur quelque 200 km.

Même si la navigation et le courant paraissent ne pas y être toujours aisés, ce n'est pas sur cette base physique que s'effectue l'évaluation de la durée du trajet. En effet, à défaut de difficultés techniques particulières, il semble qu'il faille prendre en compte et la fatigue des équipages liée au franchissement des rapides de Khemmarat ou à celui des chutes de Khône, et la nécessité de rassembler des provisions (pêcher et chasser dans des régions alors peu peuplées), réparer le matériel, fabriquer des cordes de rotin, etc. Le rythme de la nage s'en ressent nettement.

À l'aller comme au retour, VW mettra (sans compter les arrêts) une douzaine de jours pour franchir ce bief, soit une moyenne d'une quinzaine de km. par jour. Il faut augmenter cette durée d'un inévitable arrêt de quelques jours (4 à l'aller) à Bassak, qui est comme le poste de douane du côté laotien (JCL 116 *sq.*). On notera qu'au retour, l'arrêt normal à Bassak sera étendu jusqu'à 16 jours pendant lesquels VW est retenu, dans l'attente des nouvelles de la frontière (JCL 180 *sq.*).

Au retour, les Assistants, eux, ne mettront pas 6 jours, au rythme d'une trentaine de km. par jour, les formalités qu'ils durent accomplir à Bassak n'ayant pas duré une journée (JCL 206 s.).

### *8. Les chutes de Khône (13 km)*

La moyenne vallée du Mékong, le Laos historique, s'arrête en aval du bief de Champassak. Elle se clôt en effet sur les cataractes de Khône (km. 724 en leur aval), formidable barrière de 12 kilomètres de longueur, et aux multiples chenaux coupés par des cascades dont certaines hautes de 15 mètres. Le franchissement de cet obstacle requiert une douzaine de jours d'un transbordement épuisant, comme ce fut le cas à l'aller (JCL 107 s.) et au retour des Assistants (JCL 207), mais un peu moins quand les conditions sont favorables comme au moment du retour de VW (JCL 183).

### 9. Le haut Cambodge

Après les chutes de Khône, on est au Cambodge et la course s'améliore de jour en jour ; il n'en reste pas moins que des chutes de Khône (km. 724) à l'aval de Sambok (km. 555), soit sur quelque 160 km, la navigation reste difficile : rapides, chenaux multiples, forêts ennoyées, etc., sesuccèdent.

Des chutes de Khône (km. 724) à Stung Treng (km. 670), soit sur une cinquantaine de kilomètres, aux difficultés du courant s'ajoute le fait que le fleuve est souvent encombré par de la végétation car il traverse des forêts dont il submerge la lisière en temps de crue. Les barques naviguent alors en pleine futaie. Cela explique qu'il ait fallu six jours à l'aller, soit une moyenne inférieure à 10 km. par jour (JCL 106) mais seulement trois (JCL 184) et deux jours au retour (JCL 208).

Entre Strung Treng (km. 670) et Sambaur (km. 580), l'expédition n'a besoin que d'une semaine pour remonter le Mékong sur une distance double de la précédente ; et pour la descendre trois ou quatre jours suffiront.

À Sambaur, et accessoirement à Sambok, porte administrative du Cambodge, ont lieu les formalités d'entrée au Cambodge, elles entraînent un arrêt inévitable de trois à quatre jours.

#### ***c) L'ensemble navigable centré sur Phnom-Penh, du km. 560 à la mer***

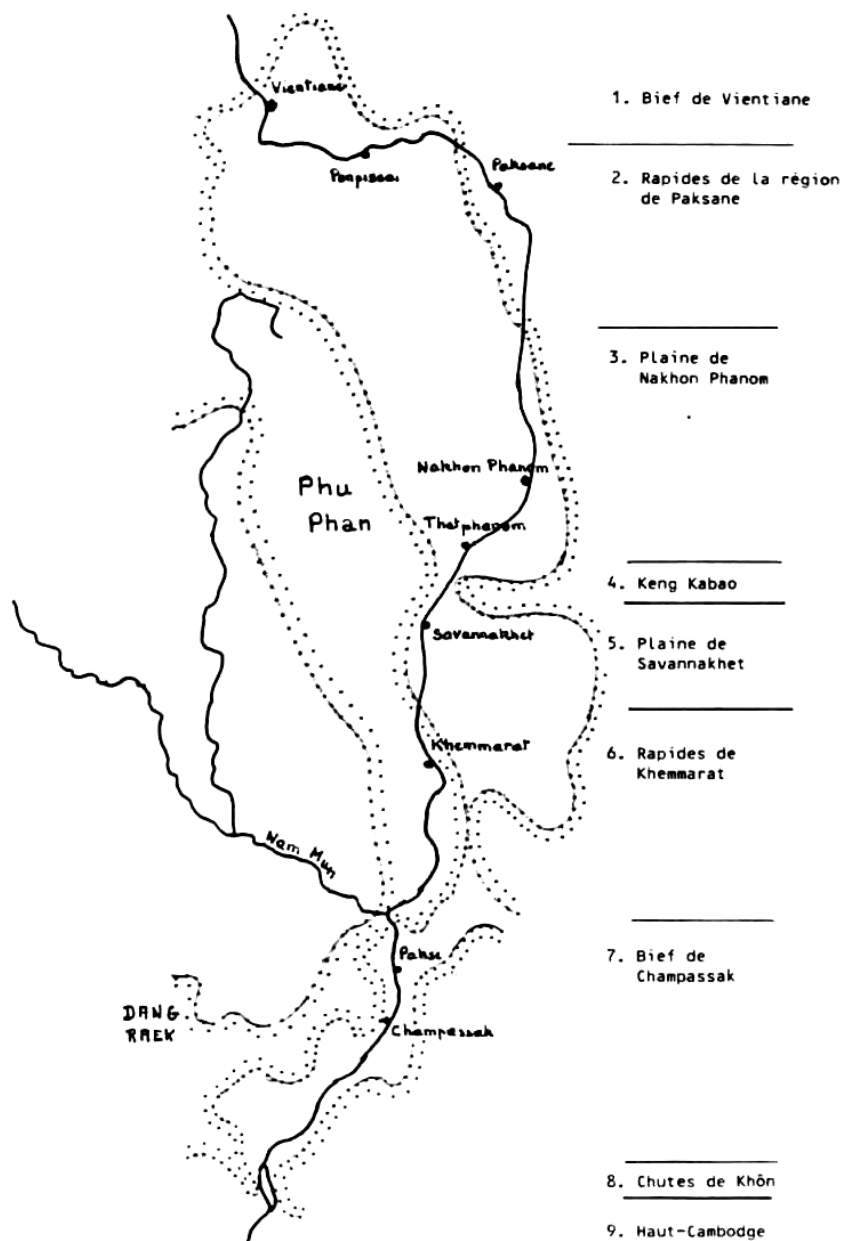
Au-delà de Sambaur, mais surtout au-delà de Kratié, commence la partie « maritime » du fleuve, navigable en toute saison, et sans difficulté. Les étapes y sont de 30 km. par jour.

À ce rythme, c'est-à-dire si le fleuve était normalement navigable, il faudrait 40 jours pour aller de Phnom-Penh à Vientiane. Les parcours de la mission ont pris entre le double et le triple du fait de la segmentation en biefs.

Cette segmentation peut être présentée ainsi : une césure brève (12 km.) mais irréductible intervient aux chutes de Khan (km. 724 à 736). De part et d'autre on peut identifier :

- vers l'aval un haut Cambodge, aux limites de la khmérité et d'ailleurs largement « laocisé », puis un Cambodge « maritime » ;
- vers l'amont quatre entités géopolitiques dont l'autonomie décroît à proportion de ce que l'on s'approche de Vientiane, le Champassak, la région de Khemmarat-Savannakhet, la région de That Phanom-Nakhon Phanom-Thakhek, la région de Paksane et enfin la région de Vientiane.





***Le Mékong***  
***Points de repère toponymiques***

CAPITALES : Toponymes actuels (km. depuis la mer)

Minuscules : indications du Journal

2000 LUANG PHRA-BANG

		KOK PONG (1623).
	SAMPHANA (1616).	
1600		
-		
-	VIENTIANE (1584)	
-		
-	BAN MUONG KHUK (1558).	Muong Kok.
1550		
-	NONG KHAI (1539)	
-		
-		
1500	PONPISSAI (1501).	Huey Luong.
-		
-		
-		
-		
- 1450	Hauts fonds rocheux.	
	KENG A HONG (1445).	Keng Hwon. Muong Phei.
-		
-	Muong Lot.	
-	BAN A HONG (1414).	Rochers Ahon.
1400	Courbe avec des rochers.	
-	PAKSANE (1394)	
-	Ban Mek	
-		
-	KENG SADOK (1365).	Keng Sing Dok.
1350		
-		
-		
-		

-		
1300	Courant très fort.	
-	Rapides de DON KASEK (1273)	
-	Chang Yuyen	
1250		
-	PAK HIN BUN (1248)	
-	MUONG UTHON (1246)	
-		
-	THAKHEK (1216).	Lakhon.
1200		
-		
-	THAT PHANOM (1172).	Pha Panom. Ban Peunom.
-		
-	KENG KABAO (1154).	Say Mun. Say Muong
1150		
-		
-	SAVANNAKHET (1130).	Ban Mouk. Wang Sa. Ban Sai
-		
1100		
-		
-	HUEN HIN (1074).	Ren Hein. Heun Hin.
-		
1050	KHEMMARAT (1049).	Samphana.
-	Somphena Weng.	
-		
-	NA VENG (1026).	Na Wain.
-	Siniang.	
1000		
-		
-	KENG SOHA (985).	Keng Swa.
-	Keng Wain.	Keng Win.
-	PHOU LONE.	Wolin.
950		
-		
-		
-	SE MUN(923).	Oknum.
-		
900		
-		

-		
-	PAKSE (874).	Bassak (de VW)
-		
850		
-	BASSAKactuel (844)	
-	Vieux Bassak.	
-		
-	BAN PONGPHO NOY (809).	Srepangho.
800		
-		
-		
-	Île de KHONG (754)	
- 750		
-		
-	Chutes de KHÔN (724-736)	
-		
700		
-		
-		
-	STUNG TRENG (670).	Batchong.
-		
650		
-		
-		
-		
600		
-		
-	SAMBAUR (580).	Sambabour.
-		
-	SAMBOK (555).	Sambok.
550		Wastmert.
-	KRATIE (540)	Simpoe
-		Kintchor
-		Sevit
-		
500	Rivière de CHHLONG.	Chiloim.
-		

-		
-		
-	PHNOM HANCHEY.	Phan Kanghy.
450		
-	KOMPONG CHAM (441).	Kompong.
-		
-	Chanton.	
-		
400		
-		
-		
-		
-		
350	Gokelok	
	Loim	
	PHNOM-PENH (334)	

### III. SOURCES ET REPÈRES BIBLIOGRAPHIQUES

#### I. LE BASSIN DU COURS INFÉRIEUR DU MÉKONG

##### 1. L'exploration du cours du Mékong

Pour éclairer les notes du *Journal* de Van Wuysthoff, on dispose au premier chef du très riche journal de la mission française d'exploration du Mékong, conduite par Doudart de Lagrée de 1866 à 1868, publié originellement dans *Le Tour du Monde* à partir de 1869, sous la responsabilité de Francis Garnier. La partie relative au Laos, due pour la section qui nous intéresse essentiellement à Louis Delaporte, a fait l'objet d'une réimpression par le Cercle de Culture et de Recherche laotiennes. Le texte de Francis Garnier, relatif à la section en aval de Bassac puis en amont de Thakhek, vient d'être réédité sous la responsabilité de Jean-Pierre Gomane (Paris, La Découverte, 1985), auteur d'une thèse au sujet de cette expédition (Paris, 1978), à propos de laquelle on lira également Osborne, Milton, *River Road to China*, London, 1975.

On trouve de substantielles informations complémentaires dans les notes de terrain de ceux qui ont parcouru ces régions, ainsi que dans les rapports des missions hydrographiques (Arfeuille, Aymonier, Cottes, Fesigny, Harmand, Mercié, Mougeot, Neis, d'Orléans, Pavie, etc.). Ces données ont été en partie compilées dans les travaux de géographie relatifs à l'Indochine publiés soit sous forme de « Géographies » proprement dites (Alinot, Gourou, Robequain, etc.), soit sous forme de cartes et d'Atlas (Brenier, Chabert & Gallois, Dutreuil de Rhins, etc.). Enfin les Guides de Madrolle offrent quelques bonnes descriptions « linéaires » ainsi que de précieuses évaluations des distances (encore certaines soient parfois ambiguës).

En ce qui concerne la cartographie du détail proprement dit du cours du Mékong, nous l'évoquerons en même temps que la présentation du document confié par M. Paul Lévy.

##### 2. Géographie

D'un point de vue proprement géographique, en dehors de quelques brefs passages d'ouvrages généraux de l'entre-deux guerres (Sion, etc.), il n'existe pas de réelle synthèse détaillée en langue française sur le Mékong. On signalera cependant Taillard, Christian, « Mékong », *Encyclopaedia Universalis* 10, pp. 762-3, 1971. Également, mais surtout pour sa

bibliographie, l'article de *The New Encyclopaedia Britannica* II, pp. 860-3, 15<sup>e</sup> éd. 1983.

Pour la partie indochinoise du cours du Mékong, depuis la fin des années 1950, plusieurs rapports de terrain ont cependant été rassemblés par le Comité de Coordination du Mékong, basé actuellement à Bangkok, en vue de l'aménagement du cours du fleuve ; malheureusement, la diffusion administrative de ces recherches fondamentales en rend l'acquisition (voire la simple consultation) malaisée.

### 3. Géopolitique indochinoise

À l'exception de considérations générales jusqu'à la banalité, les études de géohistoire de l'Indochine sont à peu près inexistantes, ne serait-ce que parce que, dans le sillage des études indiennes, on a privilégié une approche maritime de l'Indochine; puis que l'on a généralement fragmenté l'étude régionale en traitant séparément le Siam et l'Union Indochinoise, la fragmentation de la recherche s'étant encore accrue à l'éclatement de cette dernière. Seuls des aspects particuliers ont donc été réellement envisagés ; leur synthèse reste également à faire.

Pour ce qui est des voies de communication, George Cœdès, *Les États hindouisés d'Indochine et d'Indonésie*, Paris, de Boccard, 1964, a donné aux pages 58-61 un inventaire des principales routes des « voies de l'expansion hindoue » en Indochine. Pour ce qui est de la moitié septentrionale de l'Indochine, Amphay Doré, *Contribution ethno-historique à la connaissance de la culture louang-phrabanaise*, thèse d'État, Paris, 1987, a repris la question à partir de Louang Phrabang.

L'analyse de l'espace de l'Indochine méridionale a été abordée par Groslier, Bernard-Philippe dans « Pour une Géographie historique du Cambodge », *Les Cahiers d'Outre-Mer* n°104, 1973, pp. 337-379 ; et « Prospection des sites khmers du Siam », *Cahiers du CRA* n°1, 1980, pp. 33-58. Pour l'Indochine septentrionale, le travail reste à faire. Que l'on songe, par exemple, que l'on continue à considérer généralement l'Isan comme une entité, en ignorant la césure fondamentale que constitue la chaîne du Phu Phan!

## II. L'HISTOIRE DES SOCIÉTÉS LOCALES

### 1. Généralités historiques régionales

Asie du Sud-Est. HALL, DGE, *A History of South-East Asia*, 1<sup>ère</sup> éd. 1950, London, Macmillan, 1070 p. [reste la compilation majeure, par son volume].

Péninsule indochinoise proprement dite. CÆDÈS, George, *Les peuples de la péninsule indochinoise*, Paris, Dunod (Sigma, 2), 1962.

Cambodge. CHANDLER, David P., *A history of Cambodia*, Boulder (Colorado), Westview, 1983, 237 p.

Laos. LÉVY, Paul, *Histoire du Laos*, Paris, PuF (Que sais-je?1549), 1974, 128 p.

Thaïlande. WYATT, David K., *Thailand : a short history*, Bangkok, Yale UP, 1984, 351 p.

Viêt-Nam. LÊ, Thanh Khoi, *Histoire du Viêt Nam des origines à 1858*, Paris, Sudestasia, 1981, 452 p.

### 2. La situation locale lors de la mission de Van Wuysthoff

Il n'existe pas de recherches spécifiques sur le Laos au XVII<sup>e</sup> s. En revanche on commence à disposer de quelques travaux centrés sur la partie inférieure du cours du Mékong :

GROSLIER, Bernard-Philippe, *Angkor et le Cambodge au XV<sup>e</sup> siècle, d'après les sources portugaises et espagnoles*, Paris, PuF (Annales du Musée Guimet), 1958, 194 p. [Derrière ce titre modeste sont également envisagés les grands problèmes de l'histoire post-angkorienne, dont la rivalité entre les Hispaniques et les Néerlandais]

MAK Phoeun, *Chroniques royales du Cambodge (de 1594 à 1677)*, Paris, PEFEO (Collection de textes et documents sur l'Indochine XIII), 1981, 524 p. [Cette traduction française de la partie de la Chronique Royale, avec comparaison des différentes versions, est enrichie de très nombreuses notes. Elle correspond exactement à la période considérée et l'on y retrouve tous les faits évoqués par VW].

MAK Phoeun & PO Dharma, « La première intervention militaire vietnamienne au Cambodge (1658-1659) », *BEFEO* 1984, pp. 285-318. [en réalité cette étude couvre l'histoire du Cambodge depuis la fin des années 1620]



### III. Les étrangers et leur commerce

#### 1. Les Hollandais en Péninsule

BUCH, W.J.M., « La Compagnie des Indes Néerlandaises et l'Indochine », *BEFEO* 1936, pp. 97-196 et 1937, pp. 121-237.

CABATON, Antoine, « Les Hollandais au Cambodge au XVII<sup>e</sup> siècle », *Revue de l'Histoire des Colonies françaises*, 1914 (2), pp. 129-220.

—, « Les Hollandais au Cambodge et au Laos au XVII<sup>e</sup> s. », *Tiidschrift van het Koninklijk Nederlandsch Aardrijkskundig Genootschap*, 1919 (2), XXXVI (5), pp. 596-609.

MULLER, H., *De Oost-Indische Compagnie in Cambodja en Laos. Verzameling van bescheiden van 1636 tot 1670*, 's-Gravenhage, Martinus Nijhoff, 1917, 550 p.

SMITH, George Vinal, *The Dutch in Seventeenth century Thailand*, North Illinois University (Center for Southeast Asian Studies Special Report, n°16), 1977, 203 p.

VAN DIJK, L.C., *Neerland's vroegste betrekkingen met Borneo, den Solo-Archipel, Cambodja, Siam en Cochinchina*, met eene levensschets en inleiding van G.W. Vreede, Amsterdam, Scheltema, 1862, 363 p.

WINKEL, « Les relations de la Hollande avec le Cambodge et la Cochinchine », *Revue Indochinoise*, 1906.

BRUMMELHUIS, Han Ten & KLEINEN, John, « A Dutch picnic in Ayutthaya (1636). A contemporary account and a present-day interpretation » (24 p.), International Conference on Thai Studies (August 22-24, 1984, Bangkok). [Analyse du texte de Van Vliet sur l'incident intervenu entre les Hollandais de la loge et la Cour, du fait du comportement délictueux de deux Hollandais ivres].

NA POMBEJRA, Dhiravat, « Okya Sombatthiban and the Verenigde Oost-Indische Compagnie (V.O.C.) c. 1648-1656 », (13 p.). *id.* [évocation de la politique de la VOC au Siam et de la vie qu'y mènent ses membres, à travers l'évolution de leurs relations avec l'Okya Sombatthiban, l'un des principaux facteurs royaux].

#### 2. Leur commerce

RANTOANDRO, Gabriel, « Commerce et Navigation dans les Mers de l'Insulinde d'après les Dag-Register de Batavia (1624-1682) », *Archipel* 35, 1988, pp. 51-87.

STEENSGAARD, N., *The Asian trade revolution of the seventeenth*

*century, the East India Companies and the decline of the caravan trade*, Chicago UP, 1974, 442 p.

VIENNE, Marie-Sybille (de), « La place de la Péninsule dans le commerce maritime sud-est asiatique au XVII<sup>e</sup> siècle d'après les sources hollandaises », *Péninsule*, 1982, pp. 69-105.

### **3. Les autres Étrangers**

ANDERSON, John, *English intercourse with Siam in the Seventeenth century*, London, 1889, 455 p. (Réimpression Bangkok, Chalermnit, 1981)

HUTCHINSON, E.W., *Adventurers in Siam in the Seventeenth century*, London, Royal Asiatic Society, 1940 (réimpression, Bangkok, DD Books, 1985), 283 p.

MANGUIN, P.-Y., *Les Portugais sur les côtes du Viêt-Nam et du Campa. Études sur les routes maritimes et les relations commerciales d'après les sources portugaises (XVI<sup>e</sup>, XVII<sup>e</sup>, XVIII<sup>e</sup> s.)*, Paris, PEFEO LXXXI, 1972, 324 p.

PÉRI, Noël, « Essai sur les relations du Japon et de l'Indochine au XVI<sup>e</sup> et au XVII<sup>e</sup> siècle », *BEFEO* 1923, 136 p.