

Les notes de l'Irasec - Série Observatoire

L'observatoire se concentre depuis 2008 sur l'analyse des activités et des mouvements transfrontaliers illicites en Asie du Sud-est continentale par le biais de programmes de recherche et d'analyses académiques ou stratégiques. Il est accueilli au sein de l'IRASEC à Bangkok.

Irasec Discussion Papers - Observatory Series

The Observatory is in charge since 2008 of the analysis of illicit cross-border movements within mainland Southeast Asia. It supports research programmes and publishes both academic and strategic works. It is based within the Research Institute on Contemporary Southeast Asia in Bangkok.

Du Triangle d'or au Quadrangle économique

Acteurs, enjeux et défis des flux illicites
transfrontaliers dans le Nord-Laos



29 Sathorn Tai Road, Bangkok 10120, Thailand
Tel: (+66) 026 27 21 80
Fax: (+66) 026 27 21 85
www.irasec.com



29 Sathorn Tai Road, Bangkok 10120, Thailand
Tel: (+66) 026 27 21 87
Fax: (+66) 026 27 21 89
www.mekongantitrafic.com

Du Triangle d'or au Quadrangle économique

Acteurs, enjeux et défis des flux illicites transfrontaliers dans le Nord-Laos

Danielle TAN, Doctorante Sciences Po/CERI
danielle.tan@sciences-po.org

Discussion Paper n° 6 - Note de recherche n° 6

Introduction

31 mars 2008. La route 3, tant attendue, est prête pour être inaugurée par les six Premiers ministres lao, vietnamien, cambodgien, birman, chinois et thaï, rassemblés à l'occasion du 3^{ème} sommet du GMS qui se tient à Vientiane. Elle était la partie manquante du Corridor économique nord-sud, reliant Kunming (Yunnan, Chine) à Bangkok (Thaïlande) dont l'ambition est de favoriser le développement du commerce, des investissements et du tourisme en ressuscitant les réseaux caravaniers d'antan pour créer un « Marché commun asiatique ». Cette « autoroute » à deux voies (trois voies dans certaines montées) déroule sur 228 km ses nombreux lacets à travers la montagne tropicale du Nord-Laos et permet désormais de connecter Houeisay (sur la frontière thaïe), à Boten (sur la frontière chinoise), en à peine trois heures. Auparavant, il fallait plusieurs jours d'un voyage éprouvant pour faire le même trajet, et de nombreux villages le long de la route restaient inaccessibles en saison des pluies.



Carte du Triangle d'or intégrant la Chine dans la nouvelle zone touristique¹

Ce type d'information pourrait paraître anodin au premier abord si cela ne concernait pas une région liée à l'histoire chaotique et sulfureuse du Triangle d'or² qui fut et continue d'être l'un des principaux foyers de production de l'opium ainsi que l'un des théâtres majeurs des conflits indochinois. Le lancement de cette nouvelle route vient en fait mettre en lumière les changements radicaux intervenus dans le Nord-Laos depuis la fin de la guerre froide, initiés par les grandes puissances voisines – la Chine et la Thaïlande – ainsi que la Banque asiatique de développement (Bad) qui tentent de transformer ce *no man's land* « mafieux » en Quadrangle d'or, c'est-à-dire en un espace économique vertueux, participant activement à l'édification d'une région sans frontière. Concrètement, au cours de ces dernières années, le long de la nouvelle route, les vastes plantations d'hévéa, de maïs et de canne à sucre ont progressivement remplacé les champs d'opium et les parcelles de riz sur brûlis, et les camions d'essence thaïs croisent désormais les camions, les bus et les 4x4 chinois qui transportent entrepreneurs, petits commerçants et marchandises à travers tout le Nord du pays.

Le Nord-Laos se retrouve aujourd'hui à la croisée des chemins. D'un côté, le passage d'une économie agropastorale sur brûlis multimillénaire, où l'opium constituait une culture pivot, à une agriculture commerciale et contractuelle est en train de générer une profonde déstructuration sociale parmi la population montagnarde ainsi qu'une dégradation irréversible de l'environnement. De l'autre côté, si l'ouverture des frontières et l'amélioration des infrastructures ont effectivement accéléré les échanges commerciaux, ils ont aussi été une aubaine pour le développement de la contrebande et des réseaux internationaux du crime organisé en Asie du Sud-Est, dont les activités illicites se sont immiscées peu à peu dans les circuits de l'économie régulière. Dotée d'un relief montagneux et accidenté mais surtout de frontières extrêmement poreuses, il n'est pas surprenant que cette région continue d'être un

¹ Photo prise en août 2008 au point de rencontre entre les trois pays devenu un site touristique.

² Cette expression formulée en 1971 par l'assistant du secrétaire d'État américain, Marshall Green voulait désigner le triangle de production d'opium au confluent entre l'État shan en Birmanie, le Nord de la Thaïlande et du Laos. C'était en fait un acte diplomatique car elle excluait explicitement la Chine, alors que celle-ci était encore le principal producteur d'opium jusqu'à la Seconde Guerre mondiale. Mais Nixon devait se rendre en visite officielle en Chine pour la première fois depuis la création de la république populaire de Chine en 1949 (Chouvy, 2001 : 72).

terrain de prédilection pour les flux illicites transfrontaliers, de la contrebande de biens de consommation n'ayant pas d'impact grave, aux activités illicites organisées en connivence avec le pouvoir politique et les militaires.

Cet article a pour objectif de présenter les principaux acteurs de ces flux illicites transfrontaliers qui traversent le Nord-Laos en particulier et d'analyser les enjeux et les défis que cette question complexe soulève. Nous nous demanderons entre autres si le développement de ces flux peut constituer une menace pour l'État, voire pour la sécurité régionale³ ? Est-ce que les trafics sont l'expression d'un état d'anomie et de la faillite de l'État qui se retrouve incapable de les réguler ? La généralisation structurelle de l'illicite est-elle un indice de l'échec du développement et du projet d'intégration régionale ? À qui bénéficient en fait ces activités illicites ? L'économie souterraine participe-t-elle à la diminution de la richesse nationale, ou au contraire, est-elle indispensable à la croissance des pays en développement comme l'avancent certains économistes ? Les recherches menées ces dernières années ont clairement établi le chevauchement entre économie illicite et corruption politico-administrative. Ainsi, le développement de l'argent sale n'a pu s'effectuer qu'avec la connivence de l'économie légale, à tel point que l'on ne peut plus tracer de frontière nette entre l'économie légale et l'économie criminelle. Elles sont théoriquement distinctes, mais sont interdépendantes. Ces situations soulèvent la question du positionnement ambigu de l'État vis-à-vis de cette économie illicite et interrogent sa volonté réelle de la réguler. Par conséquent, l'analyse de l'économie trafiquante à l'aide des couples légal/illégal ou parallèle/officiel est largement caduque, tout comme est obsolète le débat autour de l'opposition formel/informel. On préférera donc le terme d'économie illicite à illégale car cette formule se heurte au caractère fluctuant de la loi. Le crime est largement tributaire du contexte historique, comme l'illustre parfaitement le cas de la piraterie, du trafic d'opium ou de la traite des esclaves. Il serait donc naïf de supposer que toutes les activités perçues comme criminelles aujourd'hui le seront toujours.

Nous faisons l'hypothèse que la généralisation macroéconomique des phénomènes de l'illicite et du développement délictueux s'affirme comme une mutation économique majeure qui s'explique dans une large mesure par la multiplication des opportunités qu'ont entraînée la libéralisation financière et la mondialisation de l'économie. L'économie illicite en Asie du Sud-Est n'est pas prête de disparaître car elle constitue un trait majeur de l'économie politique de la région dont les origines prennent racines dans la colonisation. Aujourd'hui, ces activités souterraines constituent une marge de manœuvre certaine pour les États en développement comme le Laos ; elles permettent de contrebalancer les effets négatifs de l'ouverture des frontières et de la libéralisation économique, ce qui explique l'attitude ambivalente de l'État vis-à-vis de la régulation de ces flux. Parallèlement, bien que l'on puisse observer l'émergence des réseaux transnationaux chinois comme de nouveaux espaces de pouvoir, de régulation et d'accumulation dans les régions frontalières du Nord-Laos en raison de leur autorité effective sur certaines activités économiques, nous pensons qu'ils ne précipitent pas nécessairement la déliquescence de l'État-nation lao. L'alliance avec ces réseaux économiques chinois permet en fait à l'État d'acquérir un socle de richesse qui contribue à la perpétuation du régime, de son appareil étatique et de son élite. De manière concomitante, le Corridor économique nord-sud, bien qu'inscrit dans le dogme néolibéral de la Bad, offre une opportunité inespérée à l'État postcommuniste de se redéployer dans cette zone frontalière périphérique et de conforter son pouvoir de régulation économique et de contrôle social.

³ À l'instar de l'épisode en 1997 lors duquel la police thaïe a pénétré en territoire lao, au niveau de Ton Pheung dans la province de Bokeo pour poursuivre un cargo soupçonné de contrebande, cf. « Thai Mekong Patrol Officers Threaten Lao Cargo Boat Crews », *Vientiane Times*, 15-17 octobre 1997.

Ces pistes d'analyses reposent sur plusieurs enquêtes de terrain réalisées entre 2007 et 2009⁴ dans les trois provinces du Nord-Laos concernées par le Corridor nord-sud (Oudomxay, Luang Namtha et Bokéo) et dans la capitale Vientiane⁵. Nous avons interrogé les officiels et collecté les statistiques et rapports concernant la situation socioéconomique de ces trois provinces ainsi que l'évolution du commerce transfrontalier, au niveau des ministères, des provinces, des districts, et aux postes frontières⁶. Pour avoir une vision concrète du Quadrangle économique, nous avons parcouru l'ensemble des routes (terrestres et fluviales) qui constitue le Corridor économique nord-sud : la section laotienne⁷ (R3E), la section birmane⁸ (R3W) ainsi que la route fluviale par le Mékong reliant Chiang Saen (Thaïlande) à Jinghong (Chine). Le voyage a servi de prétexte pour rencontrer et discuter avec les migrants chinois dans leur lieu de vie et de travail, les marchés et les boutiques qui fleurissent dans les principales villes et villages de cette région, au restaurant, à l'hôtel, au cours d'un voyage en bus ou en bateau, ou pendant les moments d'attente au niveau des postes frontières. Nous avons cherché à comprendre leur parcours migratoire et la manière dont ils vivaient leur installation au Laos.

Nous tenterons de comprendre dans une première partie la fabrique de l'illicite dans cette région en mettant l'accent sur les acteurs qui l'ont fait vivre et évoluer. Dans une seconde partie, nous ferons la lumière sur les enjeux qui se cachent derrière la question des flux illicites transfrontaliers, notamment la survie et le redéploiement de l'État postcommuniste à l'heure de la globalisation néolibérale. Enfin, nous examinerons rapidement les défis sociaux et environnementaux à relever.

I - La globalisation néolibérale : de nouvelles opportunités d'activités illicites pour le crime organisé, l'État et les frontaliers

A partir de la fin des années 80, la mondialisation de l'économie, l'ouverture des frontières et l'amélioration des voies de communication mettent fin à l'isolement du Laos mais vont en même temps multiplier les opportunités de pénétration et de généralisation des pratiques illicites dans ce pays. L'État et l'armée en sont les principaux bénéficiaires dans la mesure où ils sont devenus les contreparties obligées des joint-ventures créées par les hommes d'affaires thaïs et chinois qui souhaitent développer leurs activités illicites sur le territoire lao.

⁴ Au total, quatre principaux terrains ont été réalisés en novembre 2007, mars 2008, mai-octobre 2008, mai-juillet 2009, couplés avec une résidence permanente à Vientiane entre juillet 2006 et octobre 2008.

⁵ Dans la mesure où notre projet de recherche s'inscrivait dans le cadre d'un projet de coopération scientifique entre le CASE en France et le NERI au Laos, nous avons pu bénéficier d'autorisations de recherche pour réaliser nos enquêtes de terrain. Le Programme TRANSITER (2008-2010) est financé par l'ANR et le volet « Laos » est porté par le Centre Asie du Sud-Est (CASE) de l'EHESS et l'Institut national de recherche économique (NERI), sous tutelle du ministère du Plan et de l'Investissement. Le thème de la coopération scientifique est : « *L'impact au Laos des corridors de développement de la Région du Grand Mékong, des échanges transfrontaliers à l'intégration transnationale?* ».

⁶ Malgré des autorisations officielles venant du NERI, nous n'avons pas toujours pu collecter toutes les informations que nous voulions, par manque de volonté de la part de certains officiels dans certains départements comme les douanes ou les finances, ou tout simplement parce qu'elles n'existaient pas, en raison d'un manque de personnels compétents pour les traiter ou les agréger.

⁷ Kunming-Jinghong-Mengla-Boten-Luang Namtha-Houeisay-Chiang Khong-Chiang Rai.

⁸ Chiang Rai-Mae Sai-Tachilek-Kentung-Mongla. Nous n'avons pas pu poursuivre la route entre Daluo et Kunming, faute de temps et de moyens complémentaires.

La mondialisation de l'économie, la libéralisation financière, l'ouverture des frontières et l'amélioration des voies de communication vont mettre fin à l'isolement et multiplier les opportunités de pénétration et de généralisation des pratiques illicites au Laos. Néanmoins, l'État et l'armée en sont les principaux bénéficiaires dans la mesure où ils sont devenus les contreparties obligées des joint-ventures créées par les hommes d'affaires thaïs et chinois qui souhaitent développer leurs activités illicites sur le territoire lao. Ainsi, dès l'interdiction de l'exploitation forestière par le gouvernement thaï le 17 janvier 1989, les hommes d'affaires se sont rués vers les pays voisins pour poursuivre leurs activités. Cette interdiction lançait en fait la nouvelle stratégie de la Thaïlande qui avait pour objectif d'exploiter les ressources naturelles des pays voisins afin de soutenir sa croissance économique. Au Laos, l'État avait au même moment assoupli la loi sur les investissements étrangers en créant la possibilité de faire des joint-ventures avec des entreprises d'État afin de revitaliser l'industrie du bois qui avait périclité après 1975 et le départ des entrepreneurs thaïs qui possédaient la majorité des scieries. L'exportation du bois, en majorité vers la Thaïlande, devient la première source de revenu du pays.

À Houeisay, les mêmes entrepreneurs thaïs d'avant 1975 sont revenus investir dans les anciennes scieries et ont enrichi au passage les militaires et l'administration provinciale pour obtenir les licences et les concessions. La commercialisation du bois était systématiquement sous-enregistrée et les taxes non payées étaient partagées entre les différents officiers (Walker 1999). La fin du Comecon avait été désastreuse pour l'armée qui avait besoin de financement pour renouveler son équipement militaire. Les généraux ont donc développé la contrebande de bois en attribuant des concessions aux compagnies thaïes et vietnamiennes pour abattre la forêt sous protection de l'armée. En 1994, l'État soucieux de réguler les excès de l'exploitation forestière, mais surtout de casser les alliances frontalières dangereuses entre certains entrepreneurs thaïs et officiers provinciaux, accorda le monopole de ce secteur à trois entreprises d'État liées à l'armée, qui se sont réparti le territoire. Elles sont également impliquées dans d'autres activités, telles que la construction de routes, le transport, la cimenterie, les mines, le tourisme et plus récemment l'hévéa⁹, mais aussi dans le trafic de drogue (Thayer 1993). Cependant, comme ces compagnies militaires étaient limitées en équipements, elles vendaient leur quota d'exploitation de bois aux plus offrants.

Mais à mesure que les routes s'amélioraient dans le Nord-Laos, les investisseurs chinois prenaient la place des Thaïs, courtisés par le gouvernement central qui cherchait à tempérer l'influence thaïe sur l'économie lao. Les autorités provinciales/nationales et l'armée ont gagné sur tous les fronts grâce à la nouvelle alliance scellée avec les compagnies chinoises investissant dans l'hévéa en particulier. D'une part, elles bénéficient des revenus générés par les compagnies sans apporter de capital d'investissement, mais surtout, ce partenariat leur laisse les mains libres pour pousser plus loin l'exploitation forestière dans les zones protégées grâce aux nouvelles routes construites par ces dernières. Le transport du bois se fait rarement au grand jour, mais pendant la nuit et à travers les petites routes. Leur passage fréquent ne fait pas de doute compte tenu de la vitesse à laquelle les routes se dégradent. Par exemple, la route 17B qui relie Muang Sing, près de la frontière avec la Chine, à Xieng Kok, poste-frontière sur le Mékong faisant face à la Birmanie, a été refaite en 2000. Elle était la principale route des flux illicites transfrontaliers (espèces sauvages, opium de Birmanie, bois) avant la construction de la route 3 (Lyttleton *et al.*, 2004). Aujourd'hui, elle est

⁹ À Luang Namtha, dans le district de Long, la compagnie chinoise Ruifeng gère une concession d'hévéa de 300 000 hectares avec l'armée (Shi, 2008) mais celle-ci n'est pas enregistrée dans ces termes sur la liste officielle des investissements étrangers du département du Plan et de l'Investissement de la province.

dans un piteux état et il faut presque trois heures de route en 4x4 pour parcourir les 74 km qui séparent Muang Sing de Xieng Kok, quand il ne pleut pas.

On retrouve la même logique en ce qui concerne le trafic de drogue. Par exemple, la campagne d'éradication du cannabis menée par le gouvernement thaï dans les années 1980 a poussé les trafiquants à délocaliser leur production vers le Laos, le Cambodge et la Birmanie. Depuis l'ouverture officielle des frontières avec le Laos en 1988, le pays est devenu un des plus gros producteurs pour la Thaïlande car les champs se trouvaient juste de l'autre côté du Mékong, en face d'Ubon Ratchathani et de Nakhon Phanom. Les trafiquants thaïs fournissent les graines, les techniques et avancent l'argent de la récolte aux producteurs lao, sous le contrôle étroit de l'armée lao.

On a pu observer qu'à la fin de la guerre du Viêt Nam, le trafic d'opium/héroïne avait augmenté en Thaïlande grâce à l'amélioration du réseau routier. On peut imaginer que le développement du Quadrangle économique à travers l'aboutissement du Corridor nord-sud facilitera le trafic de drogue en connectant plus rapidement entre eux les centres de production, de transformation et de commercialisation. Par exemple, la méthamphétamine, produite en grande partie en Birmanie dans les laboratoires de l'United Wa State Army (UWSA) depuis le retrait de Khun Sa, a pris un essor important à la fin des années 1990. L'accroissement des contrôles policiers sur les principaux axes thaïlandais a eu pour conséquence de rediriger une partie des flux du narcotrafic d'origine birmane vers les routes du Laos qui sont utilisées soit directement, soit via les villes chinoises de Jinghong et Mengla. Les pilules de *yaa baa* (pilules de la folie, méthamphétamine) sont de plus en plus transportées par des villageois lao car la course rapporte plus que le travail dans les champs ou les usines (500 baht - 15 dollars par trajet). Les trafiquants traversent la frontière lao-birmane par le Mékong à Muang Mom dans le district de Ton Pheung dans la province de Bokéo. Ils se mêlent ensuite incognito au trafic des routes provinciales de Bokéo, Oudomxay, Luang Namtha, Luang Prabang, Vangvieng puis de Vientiane, où ils traversent de nouveau le Mékong en pirogue pour délivrer leurs marchandises aux trafiquants thaïs établis le long des berges. En 2005, les autorités lao ont saisi environ deux millions de pilules de méthamphétamine. De nombreux trafiquants sont appréhendés lorsqu'ils tentent de traverser le pont de l'amitié à Nong Khai en Thaïlande. La drogue est cachée dans les chaussures, les pneus ou dans des produits de consommation, ou parfois ingérée ou dissimulée dans le corps¹⁰. Au Laos, une pilule de *yaa baa* coûte entre 25 et 50 baht (75 cents à 1,5 dollar), les dealers thaïs l'achètent entre 80 et 100 baht (2,4 à 3 dollars) et la revendent aux consommateurs de Bangkok pour 300 à 400 baht (9 à 12 dollars).

Dans un contexte de lutte antidroge de plus en plus musclée menée par la Chine et la Thaïlande, le projet de reconversion du Triangle d'or en Quadrangle économique sous l'égide de la Bad apparaît comme une aubaine pour les « barons de la drogue » de la région et de la Birmanie en particulier, car il leur permet de se reconvertir et blanchir les sommes colossales accumulées ces dernières années. L'opportunité a été offerte par le gouvernement lao qui s'est lancé dans une politique de développement touristique axée autour des casinos – pourtant interdits par la loi – implantés dans des zones économiques spéciales. L'idée est d'attirer les touristes étrangers, plus spécifiquement les Chinois et les Thaïs, (le jeu étant interdit dans leur pays), pour créer une dynamique touristique et attirer d'autres investissements grâce à une fiscalité avantageuse. Le premier casino a été ouvert dans la zone économique spéciale « Golden Boten City » en 2004, près de la frontière chinoise et le second casino de la « zone économique spéciale « Golden Triangle » vient juste d'être inauguré en septembre 2009 à Ton Pheung, au nord de Houeisay. Nous reviendrons plus en

¹⁰ "Drugs finds a way", *Imaging our Mekong*, 2005-2006, http://www.newsmekong.org/drug_trade_finds_a_way.

détail sur les questions que soulève cette activité illicite qui est rendue légale par l'État, en examinant notamment son positionnement ambigu.

Mais l'avènement du Quadrangle économique, matérialisé concrètement par le Corridor sud n'a pas seulement offert des opportunités lucratives pour les grands réseaux du crime organisé et les agents de l'État, il est aussi devenu une autoroute libre pour des milliers de petits entrepreneurs chinois, originaires du Yunnan voisin et de provinces plus éloignées (Hunan, Sichuan, Zhejiang) venus tenter leur chance au Laos. Au niveau des postes frontaliers, la myriade de commerçants chinois, comparés à une « armée de fourmis » par certains officiels lao¹¹, sont devenus les nouveaux partenaires privilégiés des douaniers. Sur les traces des anciennes caravanes haw qui sillonnaient les mêmes routes du Nord-Laos au XIX^e siècle pour collecter et échanger les produits et approvisionner les habitants des plaines et des montagnes, les nouveaux commerçants chinois inondent aujourd'hui les marchés de produits chinois très prisés par les ruraux – du téléphone portable, aux habits, en passant par les ustensiles de maison, les outils et pièces de rechanges – et obtenus à bas prix grâce à leurs relations en Chine et dans le Yunnan en particulier. Avec l'amélioration des routes, ces réseaux de commerçants et de transporteurs chinois ont très vite pris la place de leurs homologues lao¹². Leur installation durable dans les principales villes et villages du Nord-Laos constitue le fait le plus visible et le plus marquant de ces dix dernières années. Non enregistrés pour la plupart pour faire de l'import/export, ces petits commerçants transportent très régulièrement leurs marchandises grâce aux réseaux de bus chinois très efficaces qui relient toutes les villes proches du Yunnan (Kunming, Jinghong, Mengla) avec les principales villes du Nord-Laos (Houeisay, Luang Namtha, Oudomxay, Luang Prabang, Vientiane). Une grande partie de ces produits passent par voie de contrebande et/ou par les canaux officiels, en se mettant d'accord avec les douaniers pour payer moins de taxes. Le développement de ces activités transfrontalières a pu être facilité grâce à la présence des Chin Haw, descendants des caravaniers chinois, installés dans le Nord du Laos depuis plusieurs générations et maîtrisant les deux langues, qui ont joué le rôle d'intermédiaires, chargés de négocier les procédures de douanes. Dans l'autre sens, ce sont les productions agricoles (hévéa, canne à sucre, maïs, ail) qui passent les frontières dans la même « semi-légalité ». Avec l'amélioration des routes, les relations commerciales traditionnelles structurées autour des relations ethniques et familiales transfrontalières aussi bien au niveau de la frontière thaïe que chinoise (Lao, Akka, Hmong) se sont naturellement reformées et ont permis le boom de l'agribusiness. Cependant, plusieurs études (NERI, 2006 ; Antonella, 2008) montrent qu'une grande partie des exportations agricoles reste largement informelle, même quand celles-ci ne sont pas soumises à des taxes. Nous reviendrons plus tard sur le fonctionnement et les enjeux que soulève ce commerce informel « semi-légal », licite aux yeux de la population et autorisé par les officiels, qui constitue la majorité des flux « illicites » transfrontaliers dans le Nord-Laos.

À côté de la contrebande de biens de consommation qui n'a pas d'impact grave, se pose la question du trafic d'espèces protégées, plus problématique. En effet, pendant leurs déplacements, ces petits commerçants chinois en profitent pour acheter aux paysans des produits forestiers non ligneux (*Non Timber Forest Products* – NTFPs) sur le bord des routes : bambous, champignons sauvages, mais également d'autres espèces sauvages qui sont très recherchées par les Chinois pour la fabrication de médicaments traditionnels (tigres,

¹¹ Entretien avec le directeur du département du Plan au ministère de l'Agriculture et des Forêts, 3 juin 2008, Vientiane.

¹² Décrits par Walker, mais dans sa conclusion, il avait entrevu la possibilité de ce changement de rôle en soulignant que les populations locales « *play no entrepreneurial roles in an economy where the exchange system is controlled by external metropolises* » (Walker, 1999 : 190).

pangolins, orchidées, plantes rares, etc.). Plus de la moitié de la biodiversité nationale du Laos se trouve au niveau des frontières. Certains commerçants chinois se sont spécialisés dans le commerce d'espèces sauvages en avançant de l'argent aux chasseurs et braconniers pour poser leurs pièges et leur garantissant un marché¹³. La construction du Corridor a en fait relié le Laos, un des centre de la biodiversité les plus riches au monde, au marché le plus demandeur de ces espèces, la Chine.

II - Les enjeux derrière la question des flux illicites transfrontaliers : survie et redéploiement de l'État postcommuniste à l'heure de la globalisation néolibérale

1 - Le Quadrangle économique : une longue histoire de contrôle des frontières et des flux

Dans *The Legend of the Golden Boat* (1999), un ouvrage majeur sur l'histoire du commerce transfrontalier au confluent entre la Thaïlande, la Birmanie, la Chine et le Laos, Walker montre très clairement comment le Quadrangle économique s'inscrit dans une longue histoire de contrôle des frontières et des flux depuis l'époque précoloniale. En effet, il s'agissait déjà à l'époque précoloniale pour les royaumes en concurrence (Lan Na, Sipsongpanna, Lan Xang, Kentung), d'attirer le passage des caravanes afin de collecter les taxes. Il en sera de même pour la colonisation française qui tentera sans succès de changer la direction des flux commerciaux qui tournaient le dos à l'Indochine française. La formation du Triangle d'or symbolisera le point culminant dans la lutte pour le contrôle de la région. La période communiste qui a contribué à l'isolement du pays n'a été finalement qu'une parenthèse marginale (1975-1986¹⁴) et « anormale » dans l'histoire de l'économie politique de cette région. Aussi, l'essor récent des flux commerciaux dans cette région n'est pas le produit de la globalisation ou du processus d'intégration ; le programme GMS a juste fait revivre les réseaux caravaniers qui existaient avant la construction du Corridor nord-sud.

À contre-pied de la rhétorique néolibérale contemporaine qui célèbre le déclin de l'État dans la sphère économique, nous défendons l'idée que le Quadrangle économique apparaît comme une opportunité inespérée pour l'État lao de contrôler et réguler les échanges dans cette région périphérique. L'hypothèse de régulation par l'État pourrait paraître erronée si l'on s'en tient aux objectifs du Corridor nord-sud qui visent à supprimer les barrières douanières dans le cadre de l'AFTA d'ici 2015 ou lorsque l'on constate la prégnance de la contrebande aux frontières avec la Chine et la Thaïlande.

Nous pensons que l'État lao arrive tout de même à imposer un régime de régulation en contournant l'application des règles de transit relatives à la mise en place de ce nouveau système de commerce international, et en instrumentalisant la contrebande. Il faut tout d'abord rappeler que ce Corridor nord-sud rentre dans le dogme néolibéral défendu par la Bad qui affirme que la mise en place des corridors de développement permettra au Laos de sortir de son enclavement et de tirer profit de sa situation géographique pour devenir le carrefour des routes commerciales dans la Région du Grand Mékong, et in fine réduire la

¹³ Cf. Butler, Rhett A., « Illegal hunting in Laos takes toll on wildlife », *Yale Environment* 360, 26 février 2009, <http://e360.yale.edu/content/feature.msp?id=2126>.

¹⁴ Parenthèse que l'on referme avec la mise en place de la NEM (New Economic Mechanism, en lao *Chintanakan Mai*) en 1986 qui libéralise le commerce et les prix.

pauvreté. La réalité est que ce corridor et le concept de Quadrangle économique ont été imaginés à l'origine au début des années 1990 par la Thaïlande, dans l'esprit de faire revivre le mythe bouddhique du *Suvarnaphum*¹⁵, « *Golden Land* », où elle se voyait le cœur économique du Mékong en exploitant les ressources et le potentiel économique de sa périphérie. L'objectif était de convertir ce *no man's land* en espace de libre-échange exceptionnel grâce à la construction de nouvelles routes (fluviales, terrestres et aériennes) connectant les deux futurs centres économiques de la région, Chiang Rai et Kunming. L'ambition, à terme du Corridor nord-sud, était de relier la Malaisie et Singapour. Ce projet était également attractif pour la Chine car il rentrait dans sa stratégie nationale de réduire les disparités économiques entre les côtes est surpeuplées et les provinces sous-développées du Sud-Ouest du pays, le Yunnan et le Guangxi. Le Corridor allait aussi servir de porte d'entrée vers les marchés d'Asie du Sud-Est, avec la possibilité d'y exporter les produits manufacturés chinois et d'importer les ressources naturelles dont elle a besoin pour soutenir le rythme de son développement. Au final, le Corridor nord-sud a mis plus de dix ans à voir le jour, en raison tour à tour, de la crise asiatique de 1997, des réticences du Laos qui entrevoyait peu de bénéfices, du coût important de la route qui traverse une région montagneuse, et plus récemment à cause des événements politiques qui ont perturbé la Thaïlande. Ce n'est qu'en 2002 qu'un accord est trouvé sur le financement. La Bad, la Thaïlande et la Chine décident de mettre chacune 30 millions de dollars¹⁶ pour construire la section laotienne du Corridor nord-sud (228 km) entre Boten et Houeisay et la Chine dépensera 4 milliards de dollars pour construire l'autoroute jusqu'à la frontière laotienne (831 km). La route sera inaugurée le 31 mars 2008, au moment du 3^e sommet GMS se déroulant à Vientiane.

L'autre section du Corridor nord-sud passe par les territoires shan de la Birmanie, véritable pilier de la route commerciale entre le Yunnan et la Thaïlande, mais qui est régulièrement perturbée par les rébellions ethniques, c'est pourquoi la Chine et la Thaïlande avaient décidé de développer l'option laotienne¹⁷. Lors de la 14^e conférence interministérielle du GMS en 2007, la Thaïlande et la Chine se sont engagées à se partager les coûts de la construction du pont (35 millions de dollars) reliant Houeisay (Laos) à Chiang Khong (Thaïlande) afin de compléter le Corridor. La construction devait commencer en 2004 et se terminer en 2007 mais les récents événements politiques en Thaïlande ont repoussé sa construction jusqu'à la fin 2009¹⁸.

Un an après l'ouverture officielle du Corridor, on s'aperçoit que les bénéfices de celui-ci semblent encore incertains, en grande partie à cause du pont manquant entre Houeisay et Chiang Khong, du manque de logistiques obéissant aux standards internationaux et à cause de procédures administratives complexes qui constituent des obstacles non négligeables pour le développement du commerce international le long de ce corridor. Certains entrepreneurs chinois ont manifesté leur déception quant à ses potentialités car il faut au moins un mois pour que les marchandises arrivent à Bangkok, au lieu des deux trois jours promis au moment du lancement du projet¹⁹. Le Laos est accusé de ne pas s'impliquer suffisamment dans la mise en application des accords de libre-échange transfrontaliers (CBTA - Cross-Border Trade Agreements) signés en 2007 afin de simplifier les procédures et

¹⁵ Pour mémoire, le nom du nouvel aéroport de Bangkok est Suvarnaphum.

¹⁶ La Thaïlande, la Chine et la Bad financent la route sous forme de prêts au Laos. Le prêt thaï est accordé sur trente ans et stipule que la construction sera entreprise par des compagnies thaïes. Les dix premières années du prêt seront sans intérêt, ensuite le taux d'intérêt s'élèvera à 1,5 %.

¹⁷ La section birmane est effectivement plus courte et son potentiel commercial et touristique plus prometteur que celle du Laos, c'est pourquoi la Chine commença d'abord par améliorer la section Daluo-Chiang Tung en 1993 et la Thaïlande accorda 300 millions de baht à la Birmanie pour financer la section Chiang Rai-Tachilek-Chiang Tung.

¹⁸ Entretien avec le directeur du département du Plan et de l'Investissement de la province de Bokéo, 10 juin 2009.

¹⁹ « Trade bottlenecks hinder development in Mekong Region », *Xinhua*, 8 juin 2009.

supprimer les barrières tarifaires. Plusieurs raisons peuvent expliquer cette apparente passivité : le Laos est peu disposé à abandonner ses recettes tarifaires²⁰ ; il craint de ne pas gagner sur le commerce de transit car ce nouveau système de commerce international pose la question de la capacité (ou l'incapacité) du Laos à créer des activités de services liées au commerce ou au tourisme le long du corridor. Car si le Laos n'arrive pas à créer un tissu entrepreneurial local, il risque de se limiter à regarder les camions passer et à payer un coût environnemental et social bien supérieur aux bénéfices de la route²¹. À travers le Corridor nord-sud, il s'agit donc moins pour l'État lao de mettre en place des politiques de coopération visant à garantir la libre circulation des hommes et des marchandises que de profiter de ce nouveau dispositif pour taxer les flux transfrontaliers, notamment à travers l'imposition de taxes non officielles. Les entrepreneurs qu'ils soient chinois, thaïs ou lao, se plaignent de payer des taxes « invisibles » ou « *tea money*²² », pour obtenir certains papiers auprès des administrations, pour écourter la durée des contrôles, ou d'autres raisons arbitraires inventées par les douaniers pour bloquer le passage à la frontière²³.

Cette pratique est confirmée par le président de l'Association des transporteurs du Laos²⁴ : « *il existe deux règles pour le commerce de transit : 1^{ère} règle, les marchandises "en route", c'est-à-dire qui traversent le territoire laotien en moins de 24 h ne sont pas soumises à des taxes. 2^{ème} règle, les marchandises dans la catégorie "Import for Re-export" sont soumises à une taxe de 2 %. Mais à la douane, même si je ne suis pas sensé payer de taxes, on me demande quand même de payer les 2 %. Je reçois tout le temps des lettres qui me menacent d'aller en prison si je ne paye pas !* ».

Concrètement, du côté de la frontière sino-lao, le poste de contrôle de l'immigration lao se trouve à Boten (poste frontière international), à deux kilomètres du poste chinois de Mohan, mais la douane où se font l'inspection des camions et le déchargement des marchandises se trouve à Nateuy, à 19 km de la frontière. Un plus grand poste de douane est actuellement en construction à 4 km de la frontière et devrait permettre dans l'avenir de simplifier les procédures du commerce de transit. En attendant, Nateuy est devenu une aire d'attente familière aussi bien aux chauffeurs de camions, aux commerçants chinois, qu'aux passagers des bus qui attendent la fin des inspections pour reprendre leur route. En effet, si le contrôle de l'immigration à Boten est une formalité rapide, les contrôles sur les véhicules, et notamment sur les bus venant de Mengla ou Jinghong se sont renforcés depuis ces deux dernières années car ils transportent essentiellement des entrepreneurs chinois avec leurs marchandises. Les passagers qui souhaitent continuer vers Oudomxay ou Vientiane se retrouvent à attendre parfois deux heures dans les gargottes lao ou les quelques restaurants chinois qui se sont ouverts dans cette zone. En principe, si les passagers transportent des marchandises pour usage personnel, ils ne sont pas sensés payer de taxes. Dans leur cas, ces petits passagers-commerçants chinois préfèrent négocier des taxes réduites avec les douaniers plutôt que de passer par des compagnies d'import/export enregistrées. En effet, seules les compagnies qui possèdent une licence sont habilitées à faire les démarches

²⁰ Le Laos s'est engagé à réduire ses tarifs douaniers dans le cadre de l'AFTA à partir de 2008 et espère rejoindre l'Organisation mondiale du commerce (OMC) d'ici 2010. L'accord "ASEAN-China Free Trade Agreement (FTA)" doit entrer en application au Laos en 2015.

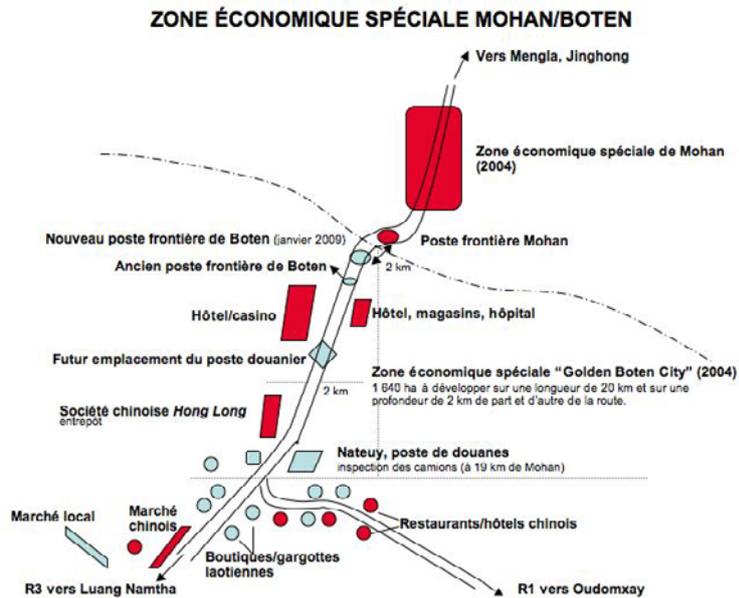
²¹ Entre autres, le coût de remboursement et d'entretien de la route, l'augmentation de la contrebande, des trafics illicites, de la prostitution, de l'immigration illégale vers la Thaïlande et la diffusion des MST-Sida, touchent en priorité les minorités ethniques, populations les plus vulnérables dans le Nord, cf. « Laos in Transit from Landlocked to Land-linked », *Imaging our Mekong*, 19 juillet 2008. Ces aspects seront traités dans la troisième partie de cet article.

²² En lao *kin nam* (ກິນນໍ້າ) qui signifie boire, selon l'idée que cet argent sert à prendre un verre.

²³ Entretien avec des commerçants laotiens et chinois, ainsi que des compagnies d'import-export (juillet-août 2008, juin-juillet 2009).

²⁴ Entretien le 5 juin 2009 à Vientiane.

nécessaires auprès des administrations lao basées à Luang Namtha, à 37 km de Nateuy. Le délai d'obtention de ces papiers est variable (au moins une journée) mais il se serait réduit ces dernières années selon les dires de ces compagnies d'import/export.



Passage à la frontière sino-laotienne

Passage de la douane à Nateuy et nouveau poste d'immigration à Boten, province de Luang Namtha (à gauche et en haut à droite) – Poste frontière de Mohan, Chine (en bas à droite)



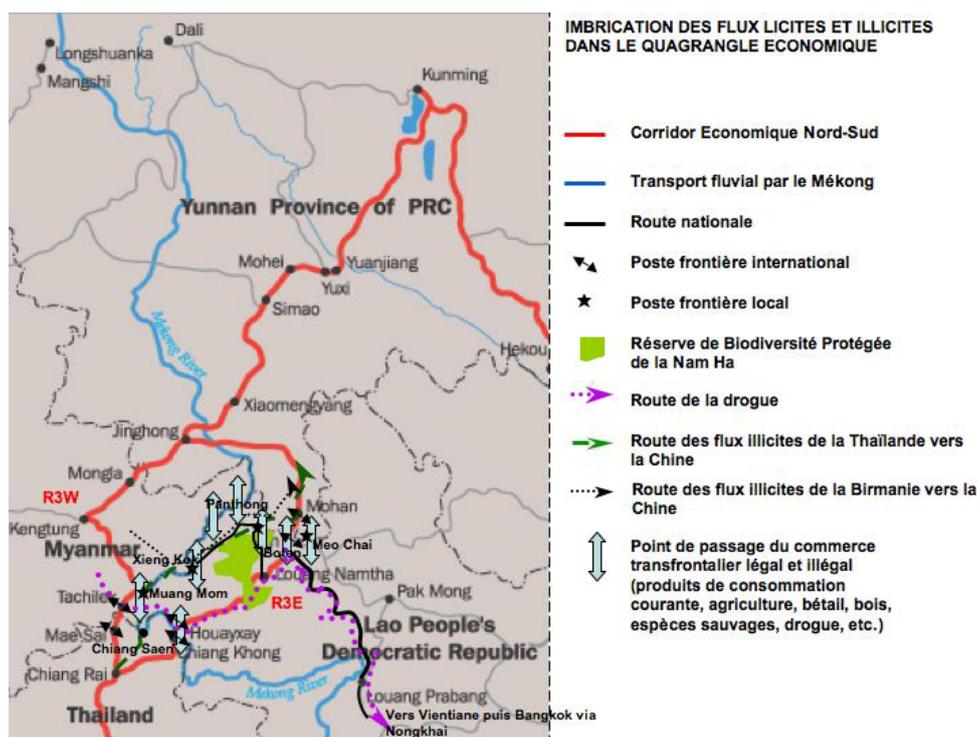
Ainsi, une grande partie des importations de produits manufacturés en provenance de Chine ou de Thaïlande, passe très souvent sans payer de taxes officielles ou en payant des « taxes négociées » avec les douaniers qui ne rentrent pas intégralement dans les caisses de l'État. Cette tendance est d'autant plus forte dans le Nord-Laos où la totalité des produits de consommation en provenance de Chine qui inonde les marchés est le plus souvent importée par de petits commerçants chinois qui préfèrent passer par les postes frontaliers locaux²⁵, où les douaniers sont encore moins regardants au niveau des procédures administratives, mais aussi parce qu'aucun contrôle de l'État n'est possible²⁶. Ces passages fréquents ont permis aux commerçants chinois d'établir des liens privilégiés avec les douaniers. Pour les commerçants lao, la concurrence est difficile : « *on ne peut pas faire mieux que les Chinois car ils achètent déjà les produits très peu chers dans les usines et coopèrent avec des commerçants chinois, ici au Laos. Comme ils font ces trajets très régulièrement, ils connaissent bien les douaniers et savent comment il faut faire avec eux*²⁷ ».

En ce qui concerne les échanges commerciaux plus importants, dès que les restrictions sur le transport étranger ont été levées et que l'état des routes s'est amélioré, les sociétés thaïes et chinoises ont été en mesure de fournir un service plus rapide et efficace que les opérateurs lao munis de leurs vieux camions. Le transport routier a également capté une grande partie du transport fluvial qui reliait les villes du Nord à partir de Pakbeng, mettant sur le carreau les bateliers. L'amélioration des conditions de commerce a, par ailleurs, favorisé des alliances puissantes entre les sociétés d'import-export et les transporteurs thaïs et chinois, permettant de réaliser des économies d'échelles en transportant de plus grands volumes de marchandises vers les principales villes du Nord, ce qui a définitivement contribué à affaiblir les opérateurs indépendants lao. Ces sociétés chinoises ont parfois recours à des intermédiaires, généralement des Haw, installés dans le Nord-Laos depuis de nombreuses générations et qui maîtrisent les deux langues. Ils sont chargés d'obtenir les papiers nécessaires auprès des compagnies lao d'import/export officiellement enregistrées et de négocier un tarif global avec les douaniers qui leur permet à la fois de se faire une marge et de satisfaire leurs clients chinois qui peuvent exporter plus de marchandises tout en payant moins de taxes. Par ailleurs, les compagnies lao d'import/export officiellement enregistrées peuvent vendre une partie de leur quota à des entreprises privées (qui peuvent être des joint-ventures avec des capitaux étrangers, singapouriens, thaïs ou chinois) qui proposent souvent un service global (transport des marchandises, régularisation des papiers et paiement des taxes compris), prenant elles-mêmes en charge la fluctuation des coûts liés aux « frais invisibles ».

²⁵ Les plus fréquentés sont Panthong dans la province de Luang Namtha, et Meo Chai, Xieng Kok, Ban Mom dans la province d'Oudomxay.

²⁶ Ces postes frontaliers locaux sont situés dans des zones parfois inaccessibles en saison des pluies et les registres sont tenus dans des cahiers.

²⁷ Entretien avec un commerçant lao dans le marché de Muang Sing, 21 juin 2009.



Il est important de rappeler que la porosité des frontières formées par le Mékong et la montagne rend très difficile le contrôle des flux transfrontaliers. Mais bien qu'illégale, la contrebande de produits de consommation est légitimée socialement, car elle est vitale pour les habitants de ces régions. C'est pourquoi l'État ne redouble pas d'effort pour renforcer son contrôle au niveau de ses postes frontières locaux. La contrebande concerne une large palette de produits, des cigarettes à l'alcool, en passant par des boîtes de conserves ou du shampoing. La contrebande pratiquée par les Chinois permet en fait aux populations montagnardes d'avoir accès à des produits de consommation car ils les distribuent dans les zones les plus éloignées, où les commerçants lao ne vont pas. En ce qui concerne la contrebande pratiquée par les Lao, plus au niveau de la frontière thaïe en raison de la proximité culturelle, elle constitue une source de revenus complémentaire importante : les femmes font des allers-retours réguliers en *tuk tuk* ou en pirogue pour rapporter des produits de consommation de Thaïlande et les vendent ensuite dans leur boutique installée dans la maison familiale. Le troisième rapport du Pnud sur le développement humain (2006) recommande même de ne pas prendre de mesures pour l'instant pour changer la situation car le commerce informel permettrait de lutter contre la pauvreté et cette situation « ne coûte rien au gouvernement ». Pourtant, le contrôle de la contrebande au niveau des frontières nord du Laos s'est amélioré depuis le début des années 1990. En effet, les années 1992-1993 étaient une période florissante pour la contrebande de voitures d'occasion qui venaient d'Europe, passaient par la Thaïlande et le Laos, via Boten. Mais les autorités de Pékin ont demandé au gouvernement lao de mettre fin à ce trafic car la province du Yunnan ne payait aucune taxe. Aujourd'hui, d'autres produits de contrebande sont apparus comme les CD et DVD piratés qui inondent les marchés d'Asie. Ils sont désormais de plus en plus « taxés » par les douaniers. Les contrôles aux frontières se sont renforcés, non pas pour interdire les produits de contrefaçons mais pour les « taxer ». D'après une serveuse chinoise travaillant depuis une année à Mohan, « les camions qui transportent ces CD tentent de trouver d'autres

chemins pour éviter la douane, mais la dernière fois, il y en a un qui s'est fait arrêter par la douane lao et il a dû payer 3 000 yuan d'amende²⁸ » (439 dollars).

En ce qui concerne les exportations qui sont devenues un facteur économique important de développement depuis les années 2000, plusieurs études (NERI, 2006 ; Antonella, 2008) montrent qu'une grande partie des exportations agricoles reste largement informelle, même quand celles-ci ne sont pas soumises à des taxes. Pour éviter la lenteur et les « frais supplémentaires » liés aux procédures officielles, ces exportations agricoles passent par les postes frontaliers locaux, comme celui de Panthong près de Muang Sing dans la province de Luang Namtha ou de Meo Chai dans la province d'Oudomxay qui sont moins regardants sur les procédures. Le passage se fait sur la base d'une négociation avec les douaniers et les exportateurs peuvent avoir une « réduction de taxes²⁹ » en fonction du volume de marchandises exporté (cela concerne généralement l'hévéa, le maïs, le manioc, la canne à sucre ou le melon). C'est ainsi que l'on peut se retrouver avec de l'ail de petite taille originaire du Laos, exporté informellement vers la Chine et qui revient à travers le commerce de transit en tant que produit chinois exporté vers la Thaïlande.

Poste frontière local de Panthong avec la Chine, province de Luang Namtha
Passage de cuivre et de canne à sucre vers la Chine



Passage de biens de consommation courante, de produits agricoles et de travailleurs chinois vers le Laos

²⁸ Entretien à Mohan le 20 août 2008.

²⁹ Entretien avec le douanier du poste frontalier de Panthong, 18 juin 2009.

Poste frontière local de Meo Chai avec la Chine, province d'Oudomxay
Passage de productions agricoles vers la Chine (maïs essentiellement)
et de produits de consommation courante vers le Laos



Ces pratiques sont rendues possibles à cause d'un manque d'équipements permettant de garantir une transparence et un enregistrement selon les standards internationaux. Depuis 2009, un logiciel informatique a été installé au niveau des douanes pour permettre de traiter les enregistrements en ligne. Cependant, il reste à équiper les douaniers en ordinateurs, les former, et ce système ne peut être réellement effectif si les coupures d'électricité sont si fréquentes³⁰. Les agents des douanes changent de postes tous les six mois afin d'empêcher que des pratiques illégales ne s'installent durablement. Pourtant, les douanes restent un bastion opaque où même certaines administrations comme le ministère du Plan et de l'Investissement ont du mal à avoir accès aux données et au terrain. Les statistiques nationales et provinciales sont d'ailleurs à considérer avec précaution. Lors de nos enquêtes de terrain, nous avons collecté des statistiques en provinces qui différaient au sein d'une même administration³¹, entre plusieurs départements³² et surtout d'avec le niveau national. En fait, chaque département travaille de manière hermétique et les statistiques sont constamment « revues » pour cadrer avec les objectifs fixés aux niveaux national et provincial mais surtout pour rééquilibrer les revenus officiels et officieux, ce qui explique par exemple que l'on peut avoir des chiffres différents au sein d'un même département.

2 - L'alliance avec les réseaux chinois : une question de survie du régime

En termes de flux humains transfrontaliers, l'installation durable de petits commerçants chinois est en train de changer profondément le paysage économique et culturel du Nord-Laos. Ce phénomène soulève de plus en plus d'inquiétude, exprimée à demi-mot par la

³⁰ En septembre 2008 et juin 2009, lors de nos passages à Nateuy, il était soi-disant impossible de récupérer les données car elles étaient sur papier, enregistrées dans d'innombrables cahiers, et parce que le traitement informatique n'avait pas pu se faire en raison de nombreuses coupures d'électricité, celle-ci étant approvisionnée de Chine.

³¹ Par exemple au sein du département de l'Industrie et Commerce de la province de Luang Namtha, nous avons collecté des données différentes sur les importations et exportations pour la même année 2008. Lors d'un deuxième passage à la province en juin 2009, les statistiques ne faisaient apparaître aucune exportation de canne à sucre en 2008, alors que le premier document, collecté en octobre 2008, indiquait que c'était la première exportation de la province.

³² Par exemple entre le département de « l'industrie et du commerce » et celui des finances pour savoir le montant des importations et des exportations, ou entre le département de l'Industrie et du Commerce et celui du Plan et de l'Investissement pour savoir le nombre et le poids des entreprises étrangères installées.

population et certains officiels, et de façon tout aussi discrète par les bailleurs de fonds et les ONG travaillant dans le Nord. Mais en privé, la parole est plus libre et accuse le gouvernement de vendre le pays aux Chinois en accordant des concessions qui peuvent aller jusqu'à quatre-vingt-dix ans (comme la concession de Boten de trente ans renouvelable deux fois) ou d'être très laxiste en ce qui concerne le contrôle des migrants chinois sur le territoire alors que les villageois sont parfois contraints à exploiter l'hévéa ou à quitter leurs terres. Cependant, si la présence chinoise apparaît comme une nouvelle force d'accumulation et de pouvoir qui puisse ébranler la souveraineté de l'État et l'intégrité du territoire, nous proposons un autre angle d'analyse qui permet de comprendre la rationalité du gouvernement lao. Nous pensons que ces nouveaux réseaux chinois (des petits commerçants aux compagnies privées et publiques) produisent de la richesse en mettant en valeur le territoire (plantations d'hévéa, cultures commerciales contractuelles, mines, barrages, développement du commerce, de l'urbanisme), seul avantage comparatif du Laos, mais que l'État ne peut développer faute de capital et de ressources humaines suffisants. Ainsi, les réseaux chinois constituent une ressource importante pour les représentants de l'économie nationale et servent aussi de médiations essentielles entre l'État et l'économie globale. Au final, ils contribuent à la viabilité de l'État par la production de rentes et de nouvelles possibilités de redistribution entre les personnalités influentes. Cette alliance avec les réseaux constitue ainsi une stratégie pour empêcher l'émergence d'une contre-élite ou d'un contre-pouvoir, ce qui renvoie à la question de la formation d'une classe dominante ou de la stabilité d'un régime. Les principaux bénéficiaires sont en premier lieu les anciens révolutionnaires du Pathet Lao qui sont placés à la tête des provinces en tant que gouverneurs et incarnent les véritables décideurs économiques et politiques, puis l'armée, « *the one possible nation-wide organization which could substitute itself for the party if necessary* » (Evans 1995 : xvii) et dans une moindre mesure, les fonctionnaires des administrations. Concrètement, le gouvernement central a décidé au début des années 2000 de mettre en place une politique nationale de développement fondée sur le principe « transformer la terre en capital » (*turning land into capital*) (Dwyer, 2007). Poussées par le gouvernement central à trouver tous les moyens pour réduire la pauvreté, les autorités provinciales ont joué un rôle de premier plan dans la mise en place au niveau local de cette politique. Dans le Nord-Laos, les provinces ont attribué aux investisseurs chinois des contrats et des concessions favorables pour développer de nouvelles productions agricoles et en particulier l'hévéa. L'État profite ainsi des situations lucratives produites par ces nouveaux régimes de pouvoir, en devenant par exemple la contrepartie des joint-ventures créées par les compagnies chinoises pour exploiter les ressources naturelles. Il est parfois lui-même à l'origine d'activités non régulées, sous-régulées ou faussement régulées, comme le trafic de bois que nous avons vu précédemment.

Ces deux dernières années, la collaboration sino-lao s'est renforcée depuis que la province du Yunnan s'est impliquée activement dans la conception du Plan de développement de la région Nord en envoyant ses experts au Laos et en formant les hauts fonctionnaires lao à Kunming³³. Il est important de souligner que la promotion de l'hévéa au Laos entre dans le cadre de la politique chinoise d'aide à l'éradication de l'opium³⁴, ce qui

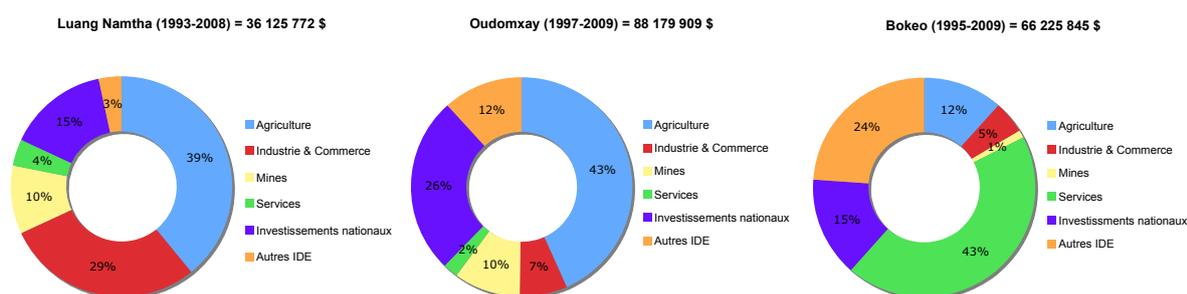
³³ Intervention de la directrice du NERI, partenaire laotien dans la conception du Plan de développement de la région Nord, séminaire à mi-parcours du Programme Transiter à Vientiane, 10 juillet 2009 ; cf. également *Development master plan for Northern Laos drafted by China*, <http://mqvu.wordpress.com/2008/12/15/development-master-plan-for-northern-laos-drafted-by-china/> et « China helps Laos with development master for North », VOA, 9 juillet 2008, <http://www.probeinternational.org/mekong-utility-watch/china-helps-laos-development-master-plan-north>.

³⁴ Les entreprises chinoises sont fortement encouragées et subventionnées par le gouvernement chinois à travers un fonds spécial de 250 millions de yuan et des mesures dérogatoires en ce qui concerne le droit du travail (Shi, 2008).

contribua à renforcer les liens de coopération entre les deux pays, mais surtout offrit au régime une alternative aux programmes de coopération onusienne. On peut supposer, comme le font Ducourtieux *et al.* (2008), que la raison qui a poussé le gouvernement lao à accepter l'abandon de la production d'opium à la fin des années 1980 n'était pas seulement motivée par la pression des bailleurs internationaux en échange d'une aide internationale croissante. Il est vrai qu'avec la fin du Comecon, le Laos n'avait plus la possibilité d'écouler légalement sa production d'opium. Mais ce qui inquiétait certainement beaucoup plus le pouvoir, c'était le développement de la toxicomanie au-delà des cercles villageois, l'émergence de nouveaux acteurs politico-économiques, ainsi que le développement d'une criminalité autour du trafic des drogues illicites, opium, héroïne et méthamphétamine, qui pouvaient remettre en cause la sécurité publique et la stabilité de l'État. Les programmes d'éradication de l'opium financés par l'aide internationale ont en fait aidé l'État à limiter l'influence de ces réseaux criminels sur le territoire lao et aujourd'hui, l'aide chinoise en matière d'éradication de l'opium prend la relève, avec l'avantage qu'elle n'est pas conditionnée à la question des droits de l'homme.

Il faut préciser que les Chinois ont été sciemment courtisés pour venir tempérer la prépondérance des Thaïs dans l'économie lao et contrebalancer la tutelle politique exercée traditionnellement par les Vietnamiens. La stratégie du gouvernement lao est de tirer un maximum de bénéfices à travers la mise en concurrence de ces trois puissances. Dans le Nord-Laos, il apparaît de plus en plus clairement que l'État et ses agents privilégient aujourd'hui la collaboration avec les investisseurs et les commerçants chinois pour tirer profit du commerce transfrontalier. En effet, dès que l'infrastructure routière a commencé à s'améliorer à la fin des années 1990 grâce au soutien de la province du Yunnan, les provinces du Nord se sont naturellement reconnectées à l'économie régionale. L'afflux massif d'investissements chinois est à l'origine du boom de l'agrobusiness (maïs, canne à sucre, hévéa), contribuant ainsi à une transformation du système économique traditionnellement fondé sur l'autosubsistance vers un modèle de type « économie de marché ». Bien que l'agriculture constitue la cible principale des investissements chinois, l'industrie, les mines et le tourisme sont des secteurs en progression.

La place des investissements chinois dans le Nord-Laos



Source : Département du Plan et de l'Investissement des provinces de Luang Namtha, Oudomxay et Bokéo

En ce qui concerne les flux humains, le contrôle des frontières dans le Nord-Laos a toujours été difficile en raison du relief accidenté et de l'inaccessibilité de certaines zones en saison des pluies. En réalité, l'apparition des frontières modernes n'a jamais réellement affecté le déplacement pendulaire des populations qui vivaient dans ces régions. Elles ont

continué à travers les différentes périodes à conserver des liens familiaux transfrontaliers forts et à préserver un système de partage du travail pour les travaux des champs. Aujourd'hui, le dynamisme économique régional a permis de développer ces échanges. Les Laotiens n'ont pas besoin d'un passeport pour traverser les frontières, mais d'un simple laissez-passer fourni aux postes frontières internationaux et locaux qui permet de rester dix jours dans la préfecture du Xishuangpanna (Yunnan) et trois jours dans la province de Chiang Rai dans le Nord de la Thaïlande³⁵. Il en est de même pour les Chinois qui peuvent circuler avec un laissez-passer dans les quatre provinces du Nord (Oudomxay, Luang Namtha, Bokéo et Phongsali) pendant une durée de dix jours, prolongeable de dix jours. Il n'est pas nécessaire d'être résidant dans le Yunnan pour bénéficier de ce laissez-passer. De plus, le contrôle aux postes frontières locaux n'est pas très formel³⁶. Contrairement au Centre et au Sud du Laos, les jeunes du Nord ne migrent pas en masse vers la Thaïlande. La migration est pendulaire et saisonnière au niveau des frontières lao-chinoises, ou limitée à l'échelle nationale, vers la capitale, au sein de la même province, ou entre les provinces du Nord (Sisouphantong & Taillard, 2000).

Mais ces types de déplacements sont minimes par rapport au flux massif de migrants han, venus chercher de meilleures conditions de vie au Laos. Originaires principalement du Yunnan, mais aussi des provinces plus éloignées du Sichuan et du Hunan, ils ont ouvert leurs boutiques ou leurs restaurants/guesthouses dans les principales villes et villages du Nord. Officiellement, le nombre de résidents chinois au Laos s'élèverait à 30 000 mais ils pourraient être dix fois plus nombreux³⁷. Le système administratif actuel ne permet pas d'évaluer leur présence (ils créent leur activité grâce à des prête-noms lao et beaucoup passent par des postes frontières locaux), mais l'objectif de l'État et de ses agents n'est pas tant de les contrôler et réduire leurs mouvements que de tirer profit de leur dynamisme économique.

Au final, la situation actuelle rappelle en bien des points les fermes et concessions octroyées aux Chinois par le gouvernement colonial qui n'avait pas les moyens de faire la « mise en valeur du territoire » (Stuart-Fox, 1997) et qui dépendait du vaste réseau d'intermédiaires chinois pour drainer la production agricole et distribuer les produits de consommation élémentaires.

³⁵ Le laissez-passer coûte 10 000 kips (moins d'un dollar) par passage aux postes frontières. Du côté thaï, le séjour peut être prolongé à sept jours en cas d'hospitalisation et le dépassement coûte 100 baht par jour (3 dollars) et du côté chinois, il peut être prolongé dans le même cas à vingt jours, avec un dépassement coûtant 35 000 kips (4 dollars) par jour. Les étudiants peuvent demander un laissez-passer de six mois à un an en cas de séjour d'études en Chine.

³⁶ J'ai moi-même pu expérimenter le niveau d'informalité du passage de frontière à Meo Chai, poste frontalier local situé dans la province d'Oudomxay. Après notre entretien avec les services de l'immigration et des douanes, mes collègues laotiens voulaient déjeuner de l'autre côté en Chine, à Mohan, située à une vingtaine de minutes en voiture de Meo Chai. Pour déjeuner sur le sol laotien, il aurait fallu rebrousser chemin et rejoindre la route principale qui n'était qu'à une quinzaine de kilomètres mais à plus d'une heure de route en raison du mauvais état de la piste en saison des pluies. Comme je ne pouvais pas traverser la frontière à cause de mon passeport français, les services de l'immigration ont proposé de me délivrer un laissez-passer laotien sous un faux nom, sans aucun problème, et sans payer d'extra.

³⁷ « China investors invades Laos », *Bangkok Post*, 8 octobre 2007.

3 - Vers un État illégal-légal : les zones frontalières comme « site d'exception »

La formation d'un « État illégal-légal » à travers le recours à des pratiques délictueuses est un processus général que l'on observe sur tous les continents. Il existe des analyses économiques (Mushtaq Khan, 1996³⁸) qui reconnaissent que dans certaines circonstances, la recherche de rentes (*rent-seeking*) à travers la corruption et la connivence avec le pouvoir politique permet de générer une croissance rapide, selon l'idée que les entreprises peuvent uniquement se développer rapidement si elles façonnent les avantages injustes du marché, au moins dans le court terme. En effet, dans les économies en développement, il existe des barrières à l'entreprise imposées notamment par la puissance publique et bureaucratique. Les entrepreneurs peuvent être désavantagés par l'exclusion sociale, le manque d'accès aux ressources du marché et à la main d'oeuvre et par des taxes officielles et non officielles. Certaines formes de corruption seraient des tentatives de rationalisation du marché ayant pour objectif de dépasser ces désavantages. Ainsi, selon Mushtaq Khan, l'économie politique du « *rent-seeking* » aurait permis à certains pays d'Asie du Sud-Est de se développer rapidement, tout en reconnaissant que cela crée aussi des distorsions du marché qui ont des coûts et peuvent aboutir à une crise financière telle qu'on l'a vue en Thaïlande en 1997. Néanmoins, mais dans certaines circonstances, cela ouvre des possibilités de croissance qui sont supérieures aux coûts. Ces analyses ouvrent donc un débat sur le rôle de l'économie informelle voire illicite dans le développement des pays du Sud.

Au Laos, le gouvernement semble avoir adhéré à cette vision puisqu'il tente aujourd'hui à travers la mise en place de zones économiques spéciales de légaliser et de normaliser des activités considérées comme illicites, comme le jeu ou la prostitution. En fait, il fait de ces zones frontalières des « sites d'exception », au sens où l'entend Aihwa Ong dans *Neoliberalism as Exception* (2006), c'est-à-dire une nouvelle stratégie adoptée par les États asiatiques pour gérer le territoire et la citoyenneté dans un contexte de globalisation néolibérale et de régionalisation croissante. Il ne s'agit plus pour l'État de gouverner de manière homogène sur tout le territoire mais d'avoir une participation différenciée au sein du mouvement global. Il crée ainsi des « sites d'exception », c'est-à-dire des zones qui se différencient du territoire national (zones franches, régions administratives, enclaves, certains postes frontières) par des arrangements spéciaux. Au sein de ces espaces, l'État développe des stratégies graduées et différenciées pour gérer le territoire et la citoyenneté, en mettant en œuvre des formes exceptionnelles du pouvoir qui n'obéissent pas aux lois et qui se situent à la marge du licite et de l'illicite, de l'illégal et du légal. Aihwa Ong montre que le récent processus de régionalisation ne se fonde pas sur la coopération entre entités nationales mais sur la base d'un certain nombre de sites regroupés qui transcendent les frontières nationales, produisant une prolifération de souverainetés différenciées au sein et au-delà des frontières. Les nouvelles recherches sur la « fabrique de l'illicite » (Van Schendel & Abraham, 2005) vont dans le même sens que Ong en montrant la diversité et la flexibilité des pratiques de l'État, où les actions peuvent prendre des formes qui ne ressemblent pas à l'État de droit, spécialement dans des contextes où les manifestations de son pouvoir semblent absentes. Penser en termes d'exception permet d'analyser l'État dans des termes moins unitaires en montrant que ses objectifs peuvent être atteints, même dans des zones de non-droit. Cette définition de l'exception correspond bien à la situation des relations de pouvoirs au sein du Quadrangle économique et illustre parfaitement le cas des zones économiques spéciales dans

³⁸ Mushtaq Khan, « The Efficiency Implications of Corruption », *Journal of International Development*, 8, 5, 1996 ; « Patron-client networks and the economic effects of corruption in Asia », *European Journal of Development Research*, 10, 1, juin 1996.

le Nord-Laos où l'État déploie des pratiques « exceptionnelles » pour tirer profit de l'argent du narcotrafic, de la prostitution et du blanchiment d'argent, investi dans la création de casinos, dans des zones de non-droit. Cette posture offre une analyse alternative de l'économie illite et du libéralisme économique, généralement considérés comme une manière de renforcer les réseaux sociaux et commerciaux locaux au détriment de l'État, pour les voir au contraire comme un moyen de renforcer le pouvoir de l'État.

Le premier projet de zone économique spéciale nommée « Golden Boten City » a démarré en novembre 2004 à Boten, sur la frontière sino-lao. L'objectif de la première phase, d'un montant de 103 millions de dollars, était de construire un grand complexe touristique et un centre d'affaires. En réalité, en 2007, c'est un casino³⁹ aux allures de logements sociaux qui a poussé au milieu de la forêt tropicale, entouré de magasins et d'entrepôts, pour la plupart encore inoccupés.

La zone économique spéciale « Golden Boten City » au Laos (à gauche),
et la zone économique spéciale de Mohan en Chine (à droite)



Sorte d'enclave chinoise de 1 640 ha en territoire laotien, cette concession de trente ans, renouvelable deux fois, accordée par les plus hauts responsables politiques du pays, est en fait la continuité géographique de Mohan, autre zone franche démarrée en même temps que Boten pour développer le commerce international dans le Yunnan. À Boten, quelques milliers de commerçants, prostitués et croupiers chinois sont venus s'installer dans cette « ville-casino », contre une poignée de Lao, habitant les préfabriqués construits juste à côté de « l'hôtel de luxe » ; la monnaie utilisée est le yuan et les produits consommés sur place sont tous importés de Chine. On peut y acheter des objets pornographiques, pourtant interdits au Laos et assister à des spectacles de cabaret animés par des « *Kateuy* », des transsexuels venus de Thaïlande.

³⁹ Il est interdit de jouer de l'argent en Chine et il est interdit aux Laotiens de jouer dans les casinos au Laos. À l'entrée du casino de Boten, on peut lire en lao et en chinois que les citoyens laotiens et chinois n'ont pas le droit de jouer, alors que la quasi-majorité des personnes jouant dans ce casino sont chinoises, laotiennes ou thaïes, et malgré la présence d'agents de sécurité, personne n'interdit l'entrée, cf. « Laos Vegas », *Libération*, 17 avril 2007, <http://www.liberation.fr/grand-angle/010199641-laos-vegas> ; « Placing bets on Luang Namtha », *Bangkok Post*, 13 avril 2008, <http://maalao.blogspot.com/2008/04/placing-bets-on-luang-namtha.html>.

Publicité pour un show de Kateuy thaïs

« Les Reines travesties thaïes. Golden Boten City a payé le prix fort pour produire un établissement de première classe. Avez-vous encore besoin de prendre l'avion pour aller à Pu Qing Dao ou Pattaya alors que vous en avez un à quelques centaines de kilomètres de la Thaïlande ! »



Un joueur professionnel faisant ses comptes



Les Chinois n'ont pas besoin de visa pour venir jouer à Boten. Certains joueurs sont des professionnels équipés d'oreillettes qui reçoivent leurs instructions de leurs patrons basés en Chine mais qui peuvent suivre le jeu sur Internet. Ce spectacle est d'autant plus surréaliste qu'à quelques kilomètres de là, les douaniers lao de Nateuy se retrouvent régulièrement dans le noir, alors qu'eux aussi sont approvisionnés par la Chine. Sans compter que le propriétaire du casino de Boten serait en fait le fameux Lin Mingxian, plus connu sous le nom de Sai Leun, ancien commandeur de la région spéciale n° 4, dans l'État shan, et actuel chef de Mongla, ville à la frontière sino-birmane, encore aux commandes d'une milice forte de 2 000-3 000 hommes (National Democratic Alliance Army - NDAA)⁴⁰. Il a financé la plupart des infrastructures des maisons de jeu de la ville dès les années 1990 avec l'argent de la drogue. Après la fermeture de ses casinos en janvier 2005 par les autorités chinoises qui voulaient arrêter l'hémorragie de capitaux détournés par les officiels chinois, il est venu investir à Boten, où l'on peut pourtant lire sur des banderoles rouges accrochées à différents endroits de la « ville » des messages de prévention de la drogue, écrits en chinois, en lao et en anglais.

« Le vendeur de drogue détruit la famille avec son poison. Arrêter et saisir la drogue dépend de chacun de nous. »



« Renforcer l'administration pour assurer la protection et la sécurité de ce quartier spécial. »



⁴⁰ « Virtual gambling in Myanmar's drug country », *Asia Times on line*, 26 août 2006, http://www.atimes.com/atimes/southeast_asia/hh26ae01.html.

Depuis 2008, un autre chantier a démarré dans la zone du Triangle d'or, à Ton Pheung où se dressera sur une surface de 837 ha un autre casino-hôtel, dont la première phase du projet, développée par la société chinoise Dok Ngeokham (de Macao) sur une concession de cinquante ans extensible sur vingt-cinq ans, est évaluée à 85 millions de dollars⁴¹. Les ouvriers travaillant sur le chantier sont pour l'essentiel birmans ou chinois et un grand nombre d'entre eux ne sont pas enregistrés auprès des services provinciaux du département du Travail⁴².

La Zone économique spéciale du Triangle d'or



D'après le *Vientiane Times*, plus de 1 000 personnes travaillent dans la zone dont cent Laotiens, et dans un avenir, 5 000 personnes devraient y travailler. Selon les journalistes thaïs, Sai Leun serait également parmi les investisseurs de Ton Pheung. D'après le *Shan Herald*, le casino a été officiellement inauguré le 9 septembre 2009, cérémonie à laquelle de hauts responsables nationaux sont venus assister car le projet du Triangle d'or est devenu une des priorités du gouvernement qui possède 20 % des parts. L'État espère attirer un million de touristes dans cette région – alors qu'elle leur était interdite il y a moins de dix ans

⁴¹ Mais seulement 26 millions de dollars ont été enregistrés par les services du département du Plan et de l'Investissement de la province de Bokéo.

⁴² Entretien avec le directeur du département du Travail dans la province de Bokéo, Houeisy, 11 juin 2009.

- et plus de 300 compagnies⁴³. La compagnie Dok Ngeokham compte investir 2 240 millions de dollars pour développer les infrastructures de la zone économique spéciale du Triangle d'or qui devrait s'étendre sur 3 000 ha d'ici 2020 : école, bibliothèque, hôpital, banque, hôtel, musée, et parcours de golf sont au programme. La zone devrait être équipée dans le futur d'un aéroport, d'infrastructures routières, d'eau et d'électricité. Dok Ngeokham vient d'annoncer l'ouverture de trois compagnies : la première pour développer le tourisme dans la région, la seconde les infrastructures de base et la troisième pour développer l'agriculture afin d'approvisionner la zone. Ce projet pharaonique illustre bien l'imbrication entre les activités légales (autorisées par l'État) et les pratiques illicites (jeux, blanchiment d'argent de la drogue, etc.), sur laquelle l'État, soutenu par des investisseurs chinois « mafieux », fonde sa politique de développement et de lutte contre la pauvreté. L'épisode d'avril 2009⁴⁴ pendant lequel s'est déroulée une chasse à l'homme contre le rebelle shan, Naw Kham, nous rappelle que le véritable visage du Triangle d'or n'a pas changé. Ancien membre de l'armée de Khun Sa et actuel leader d'une milice réputée pour son activisme dans le Triangle d'or, Naw Kham est considéré par les habitants de la région comme une sorte de « Robin de bois des temps modernes » en s'attaquant aux riches positions commerciales des Chinois. Naw Kham et sa milice « taxaient » aussi bien les cargos chinois qui descendaient le Mékong que le trafic d'héroïne et de méthamphétamine de l'UNWA qui traversait son territoire. Mais en blessant grièvement des policiers chinois lors d'une fusillade mêlant une patrouille de police chinoise et l'armée birmane, Nam Kham s'est attiré les foudres de Pékin qui a exigé sa tête auprès des autorités birmanes, thaïes et laotiennes. Naw Kham est toujours en fuite aujourd'hui, mais les différents trafics vont pouvoir continuer de prospérer sans avoir peur d'être rackettés.

III - Les défis du Corridor nord-sud : un développement durable est-il possible ?

1 - Comment réduire les impacts sociaux ?

Nous avons tenté de montrer précédemment dans quelle mesure les flux illicites transfrontaliers pouvaient être politiquement et économiquement favorables au régime lao et à certaines populations frontalières, en premier lieu les commerçants chinois puis les groupes sociaux qui ont su capitaliser leurs réseaux ethniques transfrontaliers. Il s'agit maintenant de regarder les victimes de ces changements. Un défi social se pose pour le Laos à cause de la précarisation des populations montagnardes particulièrement touchées par les politiques de relocalisation et de réforme de la terre qui ont pour objectif de libérer les espaces « utiles » en faveur de grands projets et ont pour conséquence de provoquer de grands déplacements de population. Les récentes études sur la pauvreté menées par la Bad en 2001 et 2006 ont pointé la réduction des terres comme principale cause de l'appauvrissement de ces populations. Tous les groupes ethniques ne sont pas égaux pour faire face à la modernisation des systèmes agraires dans la mesure où l'identité et les structures sociales de certaines minorités sont intimement liées à la pratique du *rai* [culture sur brûlis]. Cette politique ne génère pas seulement de la pauvreté, mais aussi de la

⁴³ Cf. « Casinos in Mongla closed », *Shan Herald*, 10 septembre 2009, http://www.shanland.org/index.php?option=com_content&view=article&id=2721:casinos-in-mongla-closed&catid=93:general&Itemid=291 et « Chinese firm to sink US\$2,240m into northern economic zone », *Vientiane Times*, 14 septembre 2009.

⁴⁴ Cf. « Manhunt is on for Mekong Robin Hood », *Asia Times on line*, 7 avril 2009, http://www.atimes.com/atimes/Southeast_Asia/KD07Ae01.html.

désintégration sociale et les femmes en sont les premières victimes car elles sont contraintes à la migration et à la prostitution. L'étude de 2006 confirme que la culture de l'opium n'a pas diminué dans les villages suivis depuis 2001 ; ils doivent même affronter maintenant le problème de consommation de méthamphétamine et d'héroïne qui s'accompagne de comportements autodestructeurs comme l'alcoolisme et le suicide.

Les recherches menées par l'Unicef⁴⁵, Lyttleton (2004), et l'AFESIF (Tan, 2007) n'ont pu prouver l'existence de réseaux organisés de trafic humain au Nord-Laos pour nourrir le marché de la prostitution en Thaïlande ou pour celui des secondes épouses en Chine. S'il apparaît que les jeunes filles des minorités ethniques, en particulier les Khmou, sont touchées par la prostitution, la plupart se déplacent librement d'une province à une autre pour gagner de l'argent pendant une certaine période et rentrent de temps en temps aider leurs parents à faire le *rai* (Lyttleton *et al.*, 2004). La prostitution à Boten dans la zone du casino est essentiellement chinoise ou étrangère (thaïe, voire russe⁴⁶). Néanmoins, cette situation risque de s'aggraver avec la généralisation des réformes foncières, l'exploitation des plantations d'hévéa qui aura besoin de recourir à l'importation massive de main-d'œuvre étrangère, ainsi que l'augmentation des flux transnationaux à travers le Corridor nord-sud. L'étude de Lyttleton a bien mis en évidence le lien entre le développement des routes, l'augmentation du trafic des camions et le développement de la prostitution dans le cas de la route 17B entre Muang Sing et Xieng Kok. Cette situation risque inévitablement de se reproduire sur la route 3, d'autant plus avec l'implantation des casinos de Boten et de Ton Pheung aux deux bouts de la route. Cela pose évidemment la question de la progression du VIH/Sida qui sera difficile à contrôler dans cette région à forte diversité ethnique. Le défi social consiste donc à créer des moyens de subsistance alternatifs aux différents trafics, à la contrebande, à la prostitution ou à l'émigration, en favorisant l'entrepreneuriat local pour le développement de services (artisanat, tourisme, agriculture commerciale diversifiée, etc.).

2 - Comment réduire les impacts environnementaux ?

Aujourd'hui, la pauvreté des lois, la faiblesse institutionnelle ainsi que la compromission des officiels ne permettent pas à l'État lao d'arrêter la déforestation du pays.

Ces dernières années, le ministère de l'Agriculture et des Forêts a même constaté une forte augmentation de la contrebande de bois, touchant principalement les zones naturelles protégées⁴⁷. Mais en 2005, c'est le gouvernement lui-même qui approuve l'abattage de 4 580 hectares de forêt dans la réserve protégée de la Nam Ha (province de Luang Namtha) pour planter de l'hévéa. Satisfait du résultat, le gouvernement a permis de défricher 3 000 hectares supplémentaires en 2006⁴⁸. En 2008, 18 874 mètres cubes de bois illégal ont été saisis par les autorités. Il faut savoir que les villageois sont payés par des entrepreneurs pour empoisonner les arbres car la loi permet en fait de récupérer les arbres morts.

Le bois représente la ressource naturelle la plus trafiquée dans toute l'Asie du Sud-Est et le Laos ne fait pas exception, possédant un des couverts forestiers les plus riches au monde (70 % du territoire, soit environ 17 millions d'hectares en 1940), même si cette surface s'est considérablement réduite ces dernières années, passant à 41 % en 2002. On ne connaît pas la

⁴⁵ Entretien avec la consultante du projet Unicef, 15 avril 2009.

⁴⁶ *Idem*.

⁴⁷ « Illegal Logging Increasingly Prevalent in Laos », VOA, 24 février 2009.

⁴⁸ SCHIPANI, Steven. « Ecotourism as an Alternative to Upland Rubber Cultivation in the Nam Ha Protected Area, Luang Namtha », *Juth Pakai*, n° 8, avril 2007.

surface forestière actuelle par manque d'étude précise. Aussi, le développement d'une agriculture commerciale durable constitue non seulement une urgence sociale mais aussi environnementale. En effet, l'exploitation intensive des ressources naturelles à travers les circuits légaux et illégaux est en train de menacer l'équilibre environnemental du Nord-Laos. Le « boom de l'hévéa » et le trafic de bois empiètent désormais sur les zones naturelles protégées, et le trafic d'espèces sauvages menace la préservation de la biodiversité. Ainsi, dans certaines provinces du Nord comme Bokéo et Luang Namtha, même si les statistiques provinciales montrent que l'exportation de bois a considérablement baissé depuis ces quatre dernières années, suite à la pression de l'État, cela ne veut pas dire que l'exploitation forestière a diminué ; les exportations ont simplement pris la voie de la contrebande et les statistiques ont été épurées. Pourtant, la « normalisation statistique » n'a pas touché toutes les provinces. En effet, dans la province d'Oudomxay, l'exportation de bois a littéralement explosé (+ 3 528 %), principalement en direction du Viêt Nam ; les revenus du bois sont passés de 215 484 dollars en 2004 à plus de 7,8 millions de dollars en 2008. Même si l'exportation de bois brut est aujourd'hui interdite par la loi, l'État, ses agents locaux et l'armée ont toujours recours à ce trafic pour combler les déficits du budget, financer les opérations militaires ou tout simplement dans un but d'enrichissement personnel. En fait, quand les provinces se retrouvent dans une situation financière difficile, les entreprises étatiques sont autorisées par l'État central à augmenter leurs exportations de bois. Selon le ministère des Finances, les recettes de l'État s'élevaient à 6 134 milliards de kip pour 2006-2007, dont 212,27 milliards de kip provenaient de la vente de bois. Cela représentait 41 % de plus que les objectifs fixés par le plan⁴⁹.

**Évolution des exportations de bois dans les provinces d'Oudomxay,
Luang Namtha et Bokéo entre 2004 et 2008**

	Luang Namtha	Bokéo	Oudomxay
2004	272 912	397 727	215 484
2008	10 095	11 806	7 817 141
Variation	- 96%	- 97%	+ 3 528%

Source : Département de l'Industrie & du Commerce des provinces de Luang Namtha, Oudomxay et Bokéo. Monnaie : dollar US

En ce qui concerne l'exploitation des espèces sauvages, le problème réside dans le fait que les participants n'ont pas conscience de commettre un acte illégal et répréhensible dans la mesure où ces ressources de la forêt constituent une source alimentaire traditionnelle majeure, comme l'illustre l'arrestation de deux femmes hmong aux États-Unis qui ont transporté dans leurs bagages 1 388 parties d'espèces sauvages protégées. Ce trafic vers les États-Unis est d'autant plus facile qu'il n'y a pas de contrôle de bagages à l'aéroport de Vientiane. Au moment de leur arrestation, elles ont déclaré qu'elles ne savaient pas que c'était interdit car cette pratique fait partie de leurs traditions⁵⁰. Aujourd'hui, ce commerce ancestral leur permet de produire l'argent nécessaire pour accéder aux produits de consommation modernes fournis par les Chinois. En effet, les NTFPs et la chasse d'animaux sauvages constituent une source d'exportation rentable pour les habitants du Nord qui passent les frontières sans contrôle, en *tuk-tuk*, en bus ou à pied. Ce trafic transfrontalier est

⁴⁹ Cf. « Inspection team uncovers illegal logging in Xayaboury », *Vientiane Times*, 8 janvier 2007.

⁵⁰ Cf. « Federal Wildlife Investigation Leads to Felony Conviction of Two Minnesota Women », <http://www.fws.gov/midwest/LawEnforcement/traffic.html>.

facilité par le fait que les douaniers ne sont pas formés pour mieux le contrôler car ils le considèrent sans grande valeur. Le défi environnemental à relever est donc de mieux sensibiliser la population et les douaniers à la valeur de ces ressources naturelles et de trouver des moyens de développer la filière des NTFPs de manière durable.

Évolution des exportations de NTFPs dans les provinces d'Oudomxay, Luang Namtha et Bokéo entre 2004 et 2008

	Luang Namtha	Bokéo	Oudomxay
2004	1 043 830	559 984	190 484
2008	272 598	510 699	537 563
Variation	- 72%	- 8,8%	+ 182%

Source : Département de l'Industrie & du Commerce des provinces de Luang Namtha, Oudomxay et Bokéo Monnaie : dollar US

3 - Les facteurs de résistance

Cependant, tous ces défis sociaux et environnementaux ne peuvent être relevés qu'à la condition de s'attaquer aux faiblesses du système, c'est-à-dire les dispositifs institutionnels et légaux, ainsi que le niveau extrêmement faible des salaires des agents de l'État⁵¹ qui forment le terreau de la corruption. De même, on ne peut parler de construire une « bonne gouvernance » sans considérer le lien étroit entre les pratiques de corruption politico-administrative et leur implication dans l'économie illégale. Récemment, le procureur a essayé de poursuivre des officiels impliqués dans la contrebande de bois et la vente illégale de concessions, mais il a dû abandonner les charges devant le manque de coopération des différents ministères. Finalement, ces officiels ont dû s'engager à ne pas recommencer et ceux qui avaient commis des crimes plus graves ont simplement été mutés⁵².

Le Laos se place à la 158^{ème} place sur 180 du classement d'*International Transparency* en 2009. On peut se demander pourquoi le Laos n'a pas suivi la Chine et le Vietnam⁵³, qui se sont lancés dans une campagne contre la corruption, condamnant certains officiels hauts placés à des peines sévères, voire à l'exécution capitale. On peut suggérer l'hypothèse que ces campagnes n'ont pas pour objectif de mettre fin aux pratiques de corruption mais de réaffirmer le pouvoir du Parti communiste central, en éliminant les officiels qui tendent à se montrer trop gourmands ou trop puissants. Au Laos, le gouvernement peut accepter de parler publiquement de la corruption avec les organisations internationales lors de la journée internationale contre la corruption qui se tient chaque année le 9 décembre, d'en déplorer les méfaits sur le peuple et l'économie et de promettre de s'engager activement dans cette lutte. En réalité, ces moments publics lui permettent de construire un discours « anticorruption » sans qu'il soit lié à des actes forts. S'il n'y a pas eu de condamnations au Laos, on pourrait

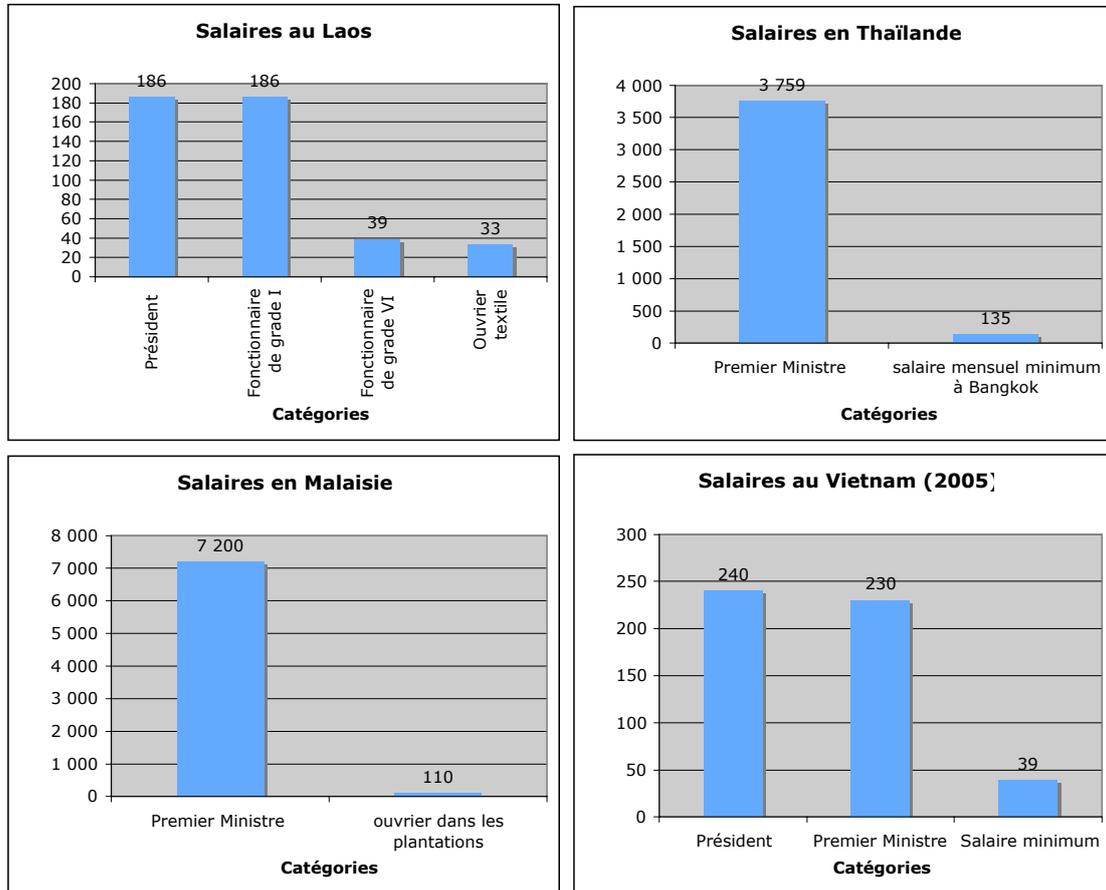
⁵¹ Si le salaire des fonctionnaires au Laos est très bas, ils ont cependant l'avantage d'obtenir des revenus complémentaires à travers des séjours de formation ou des collaborations avec les organisations internationales. Un *per diem* pour un chercheur du NERI s'élève à 25 dollars par jour alors que son salaire mensuel est de 40 dollars. Un fonctionnaire du ministère de l'Agriculture mis à disposition sur un projet d'une organisation internationale peut toucher 500 dollars par mois de compléments de salaire.

⁵² « Prosecutors fail to bring corrupt officials to trial », *Vientiane Times*, 1^{er} juillet 2009.

⁵³ La Chine et le Viêt Nam se placent respectivement à la 79^{ème} et 120^{ème} du classement 2009 d'*International Transparency*.

l'expliquer par le fait que la redistribution des bénéfices de la corruption reste encore sous le contrôle du pouvoir central et qu'il n'y a pas encore eu d'officiels qui se soient permis de « manger » plus que ce qu'ils pouvaient.

Tableau des salaires au Laos et dans la région (USD)⁵⁴



Source: Asia News Network (9 mai 2008) et LaoFab (<http://groups.google.com/group/laofab>)

⁵⁴ Nous n'avons pas mis la Chine car bien qu'un salaire minimum ait été instauré en 1996, celui-ci varie selon les villes et l'appréciation de l'administration locale. À Pékin, le salaire minimum mensuel est de 92 dollars US alors qu'à Shanghai, il est de 107 dollars US.

Conclusion

Nous avons voulu montrer que l'économie illicite n'est pas une problématique moderne mais que ses pratiques et ses acteurs sont ancrés dans une longue histoire, et cette logique continuera de marquer l'économie politique de la région. Quelles que soient les périodes, l'État colonial, royal ou communiste n'a cessé d'entretenir un rapport ambigu voire fusionnel avec l'économie illicite. C'est pourquoi, il n'est pas surprenant que l'État lao cherche à exploiter aujourd'hui l'argent des narcotrafiquants du Triangle d'or pour financer sa politique de développement fondée sur le tourisme du jeu.

Ensuite, les piliers de cette économie parallèle ont toujours reposé sur la mobilité des réseaux marchands chinois. Pendant la période coloniale, les caravaniers chinois haw pénétraient avec leurs mules les régions les plus reculées pour troquer les marchandises produites par les minorités ethniques contre des produits de consommation courante, et les diffusaient ensuite dans les plaines et les principales villes. Aujourd'hui, leurs descendants continuent de dominer les économies locales et sont devenus les intermédiaires privilégiés des nouveaux réseaux chinois. Les mules ont parfois été remplacées par une palette variée de transports et les pistes caravanières sont devenues des corridors de développement. Au final, les routes qu'empruntent aujourd'hui les pilules de *yaa baa* ou les migrants illégaux suivent la trace des caravanes d'opium d'antan.

Enfin, les fondamentaux de l'économie politique de la corruption n'ont guère changé. Ce sont toujours les mêmes membres de la classe dominante qui profitent de ces flux illicites pour se maintenir au pouvoir. À l'époque coloniale, les grands bénéficiaires étaient les notables locaux tai/lao, au moment de l'indépendance du Laos, les membres de l'élite royale, et aujourd'hui, ce sont les officiels hauts placés du Parti communiste, et dans une moindre mesure, les agents de l'État, les petites mains de la bureaucratie dans l'administration, la police, ou l'armée.

Ce qui est certain, c'est que cette région stratégique a toujours été confrontée à des systèmes politiques qui tentaient de la contrôler. À l'ère de la globalisation et de la régionalisation de l'Asie du Sud-Est, l'État lao a saisi l'opportunité offerte par le Quadrangle d'or pour se redéployer dans cette zone périphérique et conforter son pouvoir en mettant le grappin sur les richesses produites de manière légale et illégale par les réseaux chinois. Au nom du développement et pour sortir les gens de la pauvreté, il a réussi à imposer des réformes qui auront un impact social et environnemental irréversible. Ce papier avait pour objectif de présenter un synopsis de notre prochain travail qui examinera plus en détail les différents flux illicites traversant actuellement la région Nord du Laos.

ANNEXE

Illicite ou Illégal ?

Il est nécessaire de préciser ce que nous entendons par « flux illicites transfrontaliers », terme devenu commun mais qui nous semble plus que jamais inadéquat pour rendre compte des transformations produites par la globalisation si on se cantonne à une vision traditionnelle d'un État fondé sur un pouvoir territorial et un concept figé de la souveraineté. Notre posture théorique consiste à dépasser l'approche simpliste voire trompeuse selon laquelle l'État défend vaillamment la loi et l'ordre en reconnaissant que les frontières entre le licite et l'illicite sont floues et que leurs pratiques sont étroitement imbriquées dans le processus de construction de l'État.

Notons tout d'abord l'imprécision et l'ambivalence du terme « flux illicite » dans la mesure où il qualifie des réalités différentes qui devraient conduire à des politiques différentes. Ce terme met en effet côte à côte, aussi bien la contrebande de biens de consommation pratiquée par les habitants pour améliorer leur quotidien et la migration illégale, que le trafic humain, de drogue, d'armes, ou de bois, lié aux réseaux criminels. De même, comment catégoriser les casinos construits à la frontière chinoise et thaïe grâce au blanchiment de l'argent de la drogue et qui sont censés servir de moteur du développement dans le Nord alors que le jeu est interdit par la loi ?

D'où la nécessité d'introduire le concept de légitimité sociale (ou champ du licite) en opposition à celui de la légitimité politique (champ de la légalité) pour pouvoir caractériser plus précisément l'ensemble de ce phénomène. Ainsi, des mouvements de personnes ou de biens sont illégaux dans la mesure où ils défient les règles et les normes de l'autorité politique, mais peuvent, en revanche être considérés comme acceptables (licites) aux yeux de leurs participants. Cette situation concerne en particulier le commerce transfrontalier informel pratiqué par les habitants vivant dans les zones frontalières du Quadrangle économique qui sont loin de faire partie de réseaux criminels.

Bibliographie

- ADB. *Participatory Poverty Assessment II*. Vientiane: ADB, 2006.
- ANTONNELA, Diana. *Navigating the way through the market: A first assessment of contract farming in Luang Namtha*. Vientiane : GTZ, 2008
- BERTIL, Lintner. « Illegal Aliens Smuggling to and through Southeast Asia's Golden Triangle ». In NYÏRI, Pál, SAVELIEV, Igor (dir.). *Globalizing Chinese Migration Trends in Europe and Asia*. Aldershot: Ashgate, 2002, p. 108-119.
- BROCHEUX, Pierre, HEMERY, Daniel. *La Colonisation ambiguë, 1858-1954*. Paris : La Découverte, 2001.
- BUTLER, Rhet A., « Illegal hunting in Laos takes toll on wildlife », *Yale Environment* 360, 26 février 2009, <http://e360.yale.edu/content/feature.msp?id=2126>
- CHOUVY, Pierre-Arnaud. « L'Importance du facteur politique dans le développement du Triangle d'or et du Croissant d'or », *CEMOTI*, juillet-décembre 2001, n° 31, p. 69-89.
- CHOUVY, Pierre-Arnaud, MEISSONNIER, Joël. *The Yaa Baa. Production, Traffic and Consumption of Methamphetamine in Mainland Southeast Asia*. Singapore: Singapore University Press, 2004.
- DESCOURS-GATIN, Chantal. *Quand l'opium finançait la colonisation en Indochine: l'élaboration de la Régie générale de l'opium, 1860 à 1914*. Paris : L'Harmattan, 1992.
- DUCOURTIEUX, Olivier, DOLIGEZ, François, SACKLOKHAM, Silinthone. « L'éradication de l'opium au Laos. Les politiques et les effets sur l'économie villageoise », *Revue Tiers Monde*, janvier-mars 2008, n° 193, p. 145-168.
- DWYER, Mike. *Turning Land into Capital*. Vientiane : Working Group on Land Issue, 2007.
- EVANS, Grant. *A Short History of Laos. The Land in Between*. Australia : Allen & Unwin, 2002.
- EVANS, Grant, HUTTON, Christopher, & KUAH, Khun Eng (dir.). *Where China Meets Southeast Asia. Social and Cultural Changes in the Border Regions*. Bangkok: White Lotus, 2000.
- EVANS, Grant. *Lao peasants under socialism and post-socialism*. Chiang Mai: Silkworm Books, 1995.
- HALPERN, Joel. « The Role of the Chinese in Lao Society », *Journal of Siam Society*, 1969, vol. 49, n°1, p. 21-46.
- HILL, Ann Maxwell. *Merchants and Migrants: Ethnicity and Trade among the Yunnanese Chinese in Southeast Asia*. New Haven, Connecticut: Yale Southeast Asia Studies, Monograph 47, 1998.
- KHONTAPHANE, Sirivanh, INSISIANGMAY, Sthabandith & NOLINTHA, Vanthana. *Impact of Border Trade at the Lao-Chinese Border in Local Livelihood. Lao-Chinese Border Trade in Luang Namtha and Oudomxay Provinces*. Vientiane: Technical Background Paper for the Third National Human Development Report 2006, 2006.
- LAZARUS, Kate, DUBEAU, Pierre, BAMABARDENIYA, Channa, et al. *An Uncertain Future: Biodiversity and Livelihoods along the Mekong River in Northern Lao PDR*. Bangkok; Gland: IUCN - The World Conservation Union, 2006.
- LYTTLETON, Chris, COHEN, Paul, RATTANAVONG, H, et al. *Watermelons, Bars and Trucks. Dangerous Intersections in Northwest Laos*. Vientiane: Rockfeller Foundation, Lao Institute for Cultural Research, 2004.
- MASVIRIYAKUL, Siriluk. « Sino-Thai Strategic Economic Development in the GMS (1992-2003) », *Contemporary Southeast Asia*, 2004, n° 2, p. 302-19.
- MCCOY, Alfred W. *The Politics of Heroin: CIA Complicity in the Global Drug Trade*. Chicago: Lawrence Hill Books, 1991. Édition révisée de 1972.

- MINOT, Nicholas, EPPRECHT, Michael, HEINIMANN, Andrea, MESESERLI, Peter, *et al.* *The Geography of Poverty and Inequality in the Lao PDR*. Berne, Washington: NCCR, IFPRI, 2008. [en ligne] [Consulté le 15 décembre 2008] Disponible sur Internet : www.laoatlas.net.
- ONG, Aihwa. *Neoliberalism as Exception: Mutations in Citizenship and Sovereignty*. Durham N.C.: Duke University Press, 2006.
- PNUD. *Third National Human Development Report 2006*. Vientiane : PNUD, 2006.
- RAPIN, Ami-Jacques. *Opium et Société dans le Laos précolonial.*, Paris, L'Harmattan, 2008.
- ROSSETTI, Florence. « La Renaissance du fait chinois au Laos », *Perspectives chinoises* [en ligne] juillet-août 1997, n° 42, n° 27. [Consulté le 10 janvier 2006] Disponible sur Internet : http://www.cefc.com.hk/fr/pc/articles/art_ligne.php?num_art_ligne=4206.
- SISOUPHANTHONG, Bounthavy & TAILLARD, Christian. *Atlas of Laos: the spatial structures of economic and social development of the Lao People's Democratic Republic*. Chiang Mai, Copenhagen : NIAS, Silkworm, 2000
- SHI, Wei Yi. *Rubber Boom in Luang Namtha. A Transnational Perspective*. Vientiane. GTZ, 2008.
- STUART-FOX, Martin. *A History of Laos*. Cambridge; New York: Cambridge University Press, 1997.
- TAILLARD, Christian. « Un exemple réussi de régionalisation transnationale en Asie Orientale : les Corridors de la Région du Grand Mékong », *L'Espace Géographique*, n° 1, p. 1-17, 2009.
- TAGLIACOZZO, Eric. *Secret Trade, Porous Borders: Smuggling and States along a Southeast Asian Frontier, 1865-1915*. New Heaven: Yale University Press, 2005.
- TAGLIACOZZO Eric, *Smuggling in Southeast Asia: History and its Contemporary Vectors in an Unbounded Region*, *Critical Asian Studies*, Routledge, vol.34, n°2, 2002, p. 193-220.
- TAN, Danielle. « How Illegal Migration Turns into Trafficking for Sex and Labor Exploitation. Raising Voices of Women and Girls from Lao PDR ». Papier présenté lors du séminaire international Female Labor Migration in Globalizing Asia, 13-14 septembre 2007, National University of Singapore – Asian Research Institute.
- THAYER, Nate. Diverted Traffic: Indochina supplants Thailand as conduit for Burma's drugs, *Far Eastern Economic Review*, n°18, March 1993, pp. 24-25
- VAN SCHENDEL, Willem & ABRAHAM, Itty (eds). *Illicit Flows and Criminal Things: States, Borders, and the other Side of Globalization*. Bloomington, Ind.: Indiana University Press, 2005.
- WALKER, Andrew. *The Legend of the Golden Boat. Regulation, Trade and Traders in the Borderlands of Laos, Thailand, Burma and China*. Honolulu: University of Hawai'i Press, 1999.

RAPPORTS OFFICIELS DE LA RDP LAO

- Province de Bokéo, Luang Namtha et Oudomxay :

Département du Travail et des Affaires sociales

ສັງລວມສະຖິຕິແຮງງານ ລາວ ແລະ ແຮງງານຕ່າງປະເທດ ແຕ່ ປີ 2006-2009 (*Statistiques récapitulatives de la main-d'œuvre laotienne et étrangère entre 2006 et 2009*)

Département du Plan et de l'Investissement

ຕົວເລກ ການລົງທຶນຂອງຕ່າງປະເທດ ແຕ່ ປີ 1995-2009 (*Les Chiffres des investissements directs étrangers entre 1995-2009*)

ຕົວເລກ ການລົງທຶນຂອງ ພາຍໃນ ແຕ່ ປີ 1995-2009 (*Les Chiffres des investissements domestiques entre 1995-2009*)

Département de l'Industrie & du Commerce

ບົດສະຫຼຸບການນຳເຂົ້າແລະສົ່ງອອກສົກປີ 2004-2008 (*Résumé des importations et des exportations entre 2004 et 2008*)

ບົດສະຫຼຸບສິນຄ້າຜ່ານແດນສົກປີ 2004-2008 (*Résumé du commerce de transit entre 2004 et 2008*)

ສະຫຼຸບສະຖິຕິທົ່ວໜ່ວຍທຸລະກິດທີ່ໄດ້ຂຶ້ນທະບຽນວິສາຫະກິດ ແລະ ຍັງສືບຕໍ່ເຄື່ອນໄຫວດຳເນີນທຸລະກິດ ແຕ່ 1996-30/9/2008 (*Statistiques récapitulatives des entreprises enregistrées et en cours d'enregistrement entre 1996 et le 30/9/2008*).

Département de Police de l'immigration

ສະຖິຕິຄົນເຂົ້າ-ອອກເມືອງ ໃຊ້ປີ້ມ ໄປຜ່ານແດນ ໜັງສືຜ່ານແດນ ສົກປີ 2008-2009 (*Statistiques des entrées et des sorties par passeport et laissez-passer des années 2008-2009*)

- Ministère du Plan et de l'Investissement :

Département des Statistiques

ສະຖິຕິ ປະຈຳປີ 2007, Statistical Year Book 2007