



Bazars et routes commerciales en Asie centrale – Transformation post-soviétique et « mondialisation par le bas »

*Bazaars and Trade Roads in Central Asia – Post-soviet Transition and
“Globalization from below”*

*Bazares y comercio callejero en Asia central – Transición post-soviética y
“globalización por abajo”*

Julien Thorez



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/remi/4844>

DOI : 10.4000/remi.4844

ISSN : 1777-5418

Éditeur

Université de Poitiers

Édition imprimée

Date de publication : 1 décembre 2008

Pagination : 167-189

ISBN : 978-2-911627-50-7

ISSN : 0765-0752

Référence électronique

Julien Thorez, « Bazars et routes commerciales en Asie centrale – Transformation post-soviétique et « mondialisation par le bas » », *Revue européenne des migrations internationales* [En ligne], vol. 24 - n°3 | 2008, mis en ligne le 01 décembre 2011, consulté le 15 avril 2022. URL : <http://journals.openedition.org/remi/4844> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/remi.4844>

Bazars et routes commerciales en Asie centrale – Transformation post-soviétique et « mondialisation par le bas »

—
Julien THOREZ*
—

L'accession à l'indépendance des républiques d'Asie centrale — le Kazakhstan, le Kirghizstan, l'Ouzbékistan, le Tadjikistan et le Turkménistan — a été marquée par la désintégration du système de production et d'échanges autocentré et administré qui fut élaboré dans le cadre soviétique selon les principes de la planification socialiste. Événement géopolitique majeur, la disparition de l'URSS a suscité, dans un contexte de crise, des évolutions structurelles, politiques, économiques, sociales et territoriales. Le modèle téléologique de transformation élaboré autour de la notion de « transition », qui vise à instaurer des démocraties libérales dans les pays post-socialistes, n'a toutefois pas été suivi fidèlement en Asie centrale. Depuis le début des années 1990, l'action des nouveaux pouvoirs étatiques repose néanmoins sur l'abandon de l'idéologie socialiste et l'adoption, selon des modalités propres à chaque pays, des principes de l'économie de marché. Au Kirghizstan, qui est membre de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), l'État se désengage du secteur économique à travers la privatisation massive des moyens de production et d'échanges tandis que l'Ouzbékistan et le Turkménistan conservent des modèles étatistes. Quoiqu'il en soit, la transformation post-soviétique voit apparaître de nouveaux acteurs et se généraliser, à tous les échelons, les stratégies économiques capitalistiques. Dans ce cadre, alors que les États révisent la fonctionnalité de leurs frontières, en ouvrant les limites extérieures de l'Asie centrale et en fermant ses frontières intérieures, se développe une nouvelle géographie des échanges commerciaux¹.

* Chargé de recherche au CNRS, UMR 7528 Mondes iranien et indien, 27 rue Paul Bert, 94204 Ivry-sur-Seine. julienthorez@hotmail.com

1 Cet article repose sur des enquêtes de terrain menées au Kazakhstan, au Kirghizstan, en Ouzbékistan et au Tadjikistan entre 1996 et 2007 et en Turquie en 2001. Il a été rédigé dans le cadre de l'ANR « Caucase et Asie centrale post-soviétiques : un autre sud ? » dirigée par C. Mouradian (Cercec, CNRS-EHESS).

La modification des pratiques marchandes que cette transformation de l'environnement politique et économique a provoquée affecte les échanges officiels. Ces derniers s'internationalisent à la faveur de la recherche de nouveaux espaces d'approvisionnement et de distribution par les acteurs économiques centre-asiatiques, étatiques et entrepreneuriaux, et de l'intérêt croissant des entreprises et des puissances étrangères pour les ressources de la région. Mais la recomposition des itinéraires et des lieux du commerce découle également de l'essor du commerce informel², secteur dont l'articulation avec la sphère étatique et politique apparaît complexe et multiforme. Aux échelles internationale, nationale et régionale, des commerçants-navetteurs tissent de nouveaux liens et tracent des routes commerciales aboutissant aux bazars qu'ils alimentent en produits étrangers (chinois, iraniens, turcs, etc.) et centre-asiatiques. À l'instar des constructions marchandes élaborées dans le bassin méditerranéen (Péraldi, 2001), dans le bassin caribéen (Portes, 1999) ou entre l'Asie orientale et l'Afrique (Pliez, 2007), ces réseaux de la « mondialisation par le bas » (Portes, 1999 ; Tarrius, 2002) accompagnent l'insertion post-soviétique de l'Asie centrale dans l'espace mondialisé. Ramifiés, ils constituent également un des principaux vecteurs de la diffusion de l'ouverture au sein des sociétés centre-asiatiques. Fondée sur la mobilité, l'activité des commerçants, qui prend pour partie la forme d'un « commerce à la valise », renvoie aussi à la dimension intégratrice, spatialement et socialement, du marché et des échanges marchands alors que l'Asie centrale connaît un cloisonnement inédit en raison de la politique frontalière menée dans le cadre de la construction territoriale de l'indépendance (Thorez, 2005).

CRISE, TRANSITION ET ÉCONOMIE INFORMELLE : DU COMMERCE PLANIFIÉ AU COMMERCE À LA VALISE

En raison de la déstructuration des systèmes économiques et sociaux soviétiques et de la crise économique, la situation post-soviétique s'est apparentée au cours des années 1990 à un chaos³. Si les itinéraires de transition des pays d'Asie centrale ont présenté des dissemblances, l'effondrement des systèmes de production, d'approvisionnement et de distribution planifiés et contrôlés par l'État s'est partout accompagné de la détérioration du marché de l'emploi et des conditions de travail (chômage, non versement des salaires, etc.). Dans cet environnement social et économique dégradé, l'« informel » a constitué une réponse à la crise du « secteur moderne » et de l'État. En marge du cadre législatif et réglementaire, se sont développées des stratégies économiques et sociales non encadrées. Ces initiatives individuelles et collectives ont, en premier lieu, concerné le commerce, notamment le commerce international et ont conduit à la généralisation du « commerce à la valise », lequel est caractérisé par la

2 De nombreux auteurs discutent la pertinence de la catégorie de l'« informel ». Certains proposent des termes de substitution tels « économie seconde », « économie souterraine », « secteur non structuré », « économie parallèle » ou « économie de l'ombre », dont l'emploi est tout autant débattu.

3 Sur cette définition de la situation post-soviétique, voir Sapir J. (1996), *Le Chaos russe – Désordres économiques, conflits politiques, décomposition militaire*, Paris, La découverte, 329 p.

simultanéité de la circulation des commerçants et des marchandises. En palliant les insuffisances du marché officiel, certains commerçants souhaitaient exploiter les opportunités inédites offertes par les évolutions économiques et politiques post-soviétiques pour asseoir leur position sociale, d'autres, plus nombreux, atténuer la détérioration des conditions de vie, en s'assurant un revenu. Dans ce contexte, l'économie informelle, dont l'essor rappelle par plusieurs aspects la transformation de l'appareil économique enregistrée dans les villes africaines et maghrébines depuis les années 1970, a pris des proportions remarquables en Asie centrale comme dans tous les pays post-socialistes (Eilat et Zinnes, 2002). Les organisations internationales (ONU, Banque mondiale, etc.) estiment que 40 % à 60 % de l'économie centre-asiatique relèvent de ce mode d'organisation de la production et des échanges. Loin d'être souterraines, discrètes ou cachées, ces activités informelles, qui classiquement s'entremêlent avec le secteur « officiel », marquent le paysage post-soviétique, à travers le développement et la multiplication des bazars et des kiosques en milieu urbain et rural. Au cours des années 1990, les marchés ont ainsi vu leur nombre quadrupler au Kirghizstan, alors que les échanges réalisés dans les 400 bazars désormais recensés excèdent nettement l'activité des magasins (Spector, 2006).

Le mouvement vers l'informel a touché des personnes au profil sociologique varié, l'âge, le genre, la nationalité⁴ ou la profession n'étant pas des critères discriminants. Il a concerné des ouvriers qualifiés ou spécialisés, des médecins comme des ingénieurs, des professeurs ou des employés, etc. (Blacher, 1996 ; Kaiser, 1996 ; de Tinguy, 2004). La faiblesse des pensions et/ou l'interruption de leur versement ont aussi poussé les retraités vers les petits métiers du commerce et du transport tandis que, fait nouveau, le travail des enfants s'est développé sur les marchés urbains. Manifestation de la porosité qui existe entre les secteurs conventionnel et informel, de nombreuses personnes cumulent plusieurs métiers pour compenser la faiblesse de leurs revenus. Selon les cas, les individus tirent de l'informel leur revenu total, leur revenu principal ou un revenu d'appoint. Le degré d'implication dans l'activité marchande des *shop-turisty* s'approvisionnant à Istanbul a ainsi longtemps dépendu de leur profession : les avocats et les médecins conservaient leur métier initial tandis que les anciens techniciens et salariés moyens se consacraient entièrement au commerce informel international (Blacher, 1996). Désormais la mise en œuvre répétée des compétences liées au commerce [savoir-acheter/vendre, savoir transporter/passé les frontières (Péraldi, 2001, 2006)] correspond à une professionnalisation des pratiques qui ancre les individus dans cette activité. Dans ce cadre, les femmes apparaissent comme les principaux acteurs des échanges internationaux — à Istanbul, elles représentent la quasi-totalité des acheteurs de l'Asie centrale. Installés dans la mobilité, les commerçants agissent fréquemment dans le cadre des systèmes clientélistes développés depuis la perestroïka qui dirigent actuellement les grands bazars (Pétric, 2002). L'intégration des marchands dans ces « mafias » désormais institutionnalisées par la création d'entreprises a relevé le plus souvent de la construction d'un lien de subordination consécutif à un don initial qui lie le débiteur au créancier. Bon nombre de navetteurs ont ainsi réuni le capital nécessaire pour débiter leur activité commerciale.

4 Les pays post-soviétiques d'Asie centrale perpétuent la distinction entre la citoyenneté, relative à un état, et la nationalité, relative à une ethnie.

DES PRATIQUES SOVIÉTIQUES RÉACTIVÉES ?

La croissance rapide de l'économie informelle a résulté de la crise post-soviétique, mais a aussi découlé du développement de pratiques déjà instituées pendant la période soviétique qui, dans les domaines de la production et de la commercialisation, échappaient au contrôle direct de l'État. En raison de son mode d'organisation, le système socialiste planifié et bureaucratique produisait des phénomènes de pénuries, auxquels ont répondu des pratiques informelles (Kornaï, 1996). Les lacunes des réseaux officiels d'approvisionnement et les déficiences de la régulation de l'offre et de la demande engendraient en effet des déficits fréquents, notamment pour les produits agricoles et les biens de consommation courante. Pour pallier ces dysfonctionnements du marché planifié, il existait donc des formes de marché libre, spontané et organisé, caractérisées par des logiques informelles de régulation. Certaines étaient toutefois encadrées et favorisées par le pouvoir politique pour limiter les carences structurelles du système économique. Lieux de vente d'une partie de la production des kolkhozes et des sovkhozes, d'une part, et des exploitations individuelles d'appoint, d'autre part, les marchés kolkhoziens, dont l'activité a été réglementée dès 1932, jouaient ainsi un rôle majeur dans l'approvisionnement des villes soviétiques (Kerblay, 1965). Ces marchés, où les prix étaient fixés librement, ont connu un nouvel essor après la loi de 1982 qui autorisait les exploitations collectives à vendre directement 10 % de leur production. Dans ce contexte, à Bichkek (alors dénommée Frounze), un grand marché urbain — le bazar d'Och — fut ouvert en juin 1983 pour écouler la production des riches districts agricoles du Ferghana (Aravan, Bazar-Kurgan, Naukat, Suzak, Kara-Suu et Uzgen) (Malabaev, 2001). Pendant la perestroïka, ce secteur s'est encore étendu après la reconnaissance officielle de certaines activités privées (loi sur l'activité économique individuelle en 1986, loi sur les coopératives en 1988, etc.).

À côté de ces pratiques encadrées, une économie commerciale complexe et diverse s'épanouissait en marge des normes et lois soviétiques. Des marchés spontanés complétaient l'offre commerciale, par exemple dans les gares, tandis que le porte à porte pratiqué dans les villes constituait une forme de marché libre assurant des approvisionnements réguliers en produits laitiers, œufs ou pommes de terre (Kerblay, 1965). En Asie centrale, les autorités toléraient également la vente de produits artisanaux sur les bazars, en dépit de la réglementation restrictive des marchés paysans (Charpentier, 1978). Cette économie comprenait aussi de multiples trafics de biens de consommation courante quelquefois importés et de produits alimentaires rares, commerce illégal qui constituait le quotidien de nombreux citoyens soviétiques. La figure sociale du *spekuliant* (spéculeur), contradictoire avec l'idéologie et les valeurs du régime, était dévalorisée mais avait investi la société soviétique, y compris le cinéma. Un des personnages principaux du film d'E. Riazanov, *Vokzal dlia dvoikh* (Une gare pour deux), sorti en 1982, — le conducteur d'un wagon du train Moscou-Tachkent — organise ainsi un trafic de melons et de pastèques entre l'Ouzbékistan et la Russie. Phénomène soviétique classique, cette implication des employés des transports dans le commerce informel, à toutes les échelles, s'est prolongée et même amplifiée depuis le début des années 1990. Enfin, les pénuries, les inégalités d'approvisionnement, les différences de prix sur les marchés en fonction des spécialisations régionales incitaient

les Soviétiques à transporter durant leurs déplacements des marchandises variées non destinées à intégrer les circuits marchands. Malgré les limitations de poids (30 kg par personne sur les parcours ferroviaires), les trains et les avions assurant les liaisons entre les régions méridionales (Asie centrale, Caucase) et septentrionales de l'URSS regorgeaient de fruits et de légumes et témoignaient de la débrouillardise de la population.

L'ensemble de ces flux encadrés, tolérés ou illégaux de marchandises, élément de souplesse dans le fonctionnement soviétique, a constitué, au moment de l'effondrement de l'URSS, un acquis sur lequel la population s'est appuyée pour supporter la crise des années 1990. Le développement contemporain de l'informel s'apparente toutefois à un changement structurel, en raison de la place centrale qu'occupent désormais ces pratiques dans les économies et les sociétés post-soviétiques d'Asie centrale. Par ailleurs, la multiplication des produits et des marchandises échangés, de même que l'émergence de nouveaux acteurs transforment radicalement les bazars et les échanges commerciaux. Enfin, alors que les marchés soviétiques étaient dominés par les vendeurs (Kerblay, 1965 ; Kornai, 1996), le rapport de force s'inverse au profit des acheteurs, du fait de la modification des mécanismes d'ajustement de l'offre et de la demande.

OUVERTURE INTERNATIONALE ET COMMERCE À LA VALISE : LES NAVETTEURS AU TRAVAIL

Face à la désorganisation des réseaux commerciaux et à l'implosion du système soviétique autocentré, l'ouverture des frontières internationales de l'Asie centrale a favorisé l'émergence d'une nouvelle géographie des routes commerciales (Thorez, 2005). La réorientation des flux, qui a concerné les échanges officiels et les flux informels, a notamment résulté de l'essor rapide du commerce à la valise. Cette pratique a bénéficié de la libéralisation des déplacements⁵ vers « l'étranger lointain »⁶ et de l'établissement de liaisons aériennes, ferroviaires et routières internationales. À l'instar de leurs homologues caucasiens, russes ou est-européens, les commerçants centre-asiatiques ont ainsi pu acquérir à l'étranger des marchandises destinées à être revendues sur le marché intérieur. Animés par des stratégies circulatoires plutôt que des projets migratoires (Péraldi, 2006), les *tchelnoki* [navetteurs] effectuent des déplacements répétés vers les pôles commerciaux, de sorte que se façonnent des territoires circulatoires (Tarrius, 2001) qui participent à l'intégration de l'Asie centrale dans l'espace mondial. Dans ce cadre, l'activité des commerçants se concentre sur l'importation de biens de consommation courante, à l'exception de quelques entrepreneurs qui exportent des produits de l'artisanat centre-asiatique (soieries, etc.)⁷. Après avoir

5 Dans plusieurs pays, l'obtention d'un visa de sortie demeure cependant un préalable indispensable pour quitter le territoire national, par exemple en Ouzbékistan ou au Turkménistan.

6 Cette expression désigne dans l'espace post-soviétique les pays qui ne sont pas issus de l'URSS.

7 Piart L. (2005), Les femmes commerçantes et migrantes d'Ouzbékistan à Laleli (Istanbul), Mémoire de master de géographie, Université de Paris IV Sorbonne, 137 p.

négocié et réglé leurs achats en argent liquide, les commerçants rentrent en Asie centrale avec une cargaison de sacs qui constitue quelquefois leur unique fret. Ces conditions de transport imposent des négociations délicates avec les douanes et les polices des frontières alors que, quelques soient les routes empruntées, le contexte politique, la citoyenneté ou la composition des brigades frontalières, les marchands sont amenés à verser des taxes officielles ou à subir des prélèvements illégaux. Les commerçants adaptent néanmoins leurs itinéraires à ces conditions de circulation et de franchissement des frontières. Par conséquent, les routes commerciales sont en Asie centrale comme en Afrique centrale fluctuantes (Bennafla, 2002).

Malgré une expérience réduite de la mobilité internationale, plusieurs millions de ressortissants originaires des républiques de l'ancienne URSS se sont rendus, à partir de 1990, en Europe orientale, notamment en Pologne, en Turquie ou en Chine, pour mettre en œuvre des stratégies commerciales. Pour accompagner cette demande de transport inédite, des agences de voyages ont organisé des *shop tour* au cours desquels certains commerçants ont pu, dans un premier temps, vendre des marchandises d'Asie centrale pour se constituer un capital de départ (Kaiser, 1997). Le commerce à la valise s'étant imposé comme une pratique courante, les flux des *tchelnoki* centre-asiatiques ont été massifs au cours des années 1990, tandis que la professionnalisation et la spécialisation de l'activité dans le contexte de la stabilisation des économies nationales encouragent actuellement une transformation des mobilités commerciales internationales. Environ 400 000 commerçants se sont rendus à Urumchi en 1993, en empruntant les liaisons ferroviaires nouvellement instaurées entre Tachkent, Almaty et la capitale du Xinjiang (Dorian *et alii*, 1997). Dans la seconde moitié des années 1990, 40 000 à 50 000 « touristes » centre-asiatiques se seraient approvisionnés chaque année en Iran (Trofimov, 2001), davantage en Turquie (Pérouse, 1999).

En dépit de l'éparpillement lié à la limitation des charges transportées, l'activité incessante des *tchelnoki* permet un approvisionnement permanent du marché centre-asiatique. En raison de la multiplication des acteurs et des voyages, le volume des marchandises acheminées par les navetteurs a rapidement atteint des proportions très élevées. À la fin des années 1990, les experts de la Banque mondiale et du FMI estimaient que le commerce informel représentait 35 % du commerce extérieur de l'Ouzbékistan (Bartlett, 2001). À cette période, la valeur des marchandises transportées par les commerçants ouzbékistanais depuis l'Iran dépassait 90 millions de dollars tandis que les relations commerciales officielles entre les deux pays s'établissaient environ à 130 millions de dollars (Trofimov, 2001). Entre la Chine et le Kazakhstan, la part de l'informel oscillait entre 25 % et 50 % selon les estimations (Loughlin et Pannel, 2001). Par delà cette importance quantitative, la nature des produits transportés — des biens de consommation courante (vêtements, produits ménagers, etc.) — donne à ce commerce international une place essentielle dans le quotidien post-soviétique des habitants de l'Asie centrale.

Cette activité marchande enregistre des évolutions importantes puisque, à côté du commerce à la valise archétypique, se développent des formes plus structurées, dérivées de celui-ci et caractérisées notamment par une dissociation entre la circulation

des acheteurs et celle des marchandises. Ces dernières sont alors convoyées par des entreprises de transport. Dans ce contexte, se sont donc créées des entreprises d'import-export dont l'activité relève toutefois souvent de l'informel. La comparaison des statistiques commerciales produites par les administrations chinoises et kirghizstanaises permet en effet de constater que les marchandises importées au Kirghizstan ne sont pas déclarées ou que leur valeur est sous-estimée, de sorte que l'on constate un non-enregistrement d'environ 90 % du flux commercial entre les deux pays (Raballand et Kaminski, 2007). La géographie réelle des échanges commerciaux des républiques d'Asie centrale présente de ce fait d'importantes distorsions avec la géographie officielle des relations internationales, laquelle valorise le processus d'ouverture reposant sur l'activité des entreprises transnationales au détriment des phénomènes d'intégration régionale liés à l'activité des petits marchands.

ISTANBUL, UNE CAPITALE COMMERCIALE POUR L'ASIE CENTRALE

De même que les places commerciales de Chine et des Emirats Arabes Unis, Istanbul est devenue une destination privilégiée des acteurs du commerce informel : les *tchelnoki* ont fait « irruption » (Pérouse, 1999) dans la ville du Bosphore où, à partir de 1990-1991, ils ont rejoint leurs homologues des Balkans et du bassin méditerranéen (Gangloff et Pérouse, 2001, Péraldi, 2001). Après la disparition de l'URSS, un réseau de transport dense, constitué de liaisons maritimes, ferroviaires, routières et aériennes, s'est développé entre la CEI et Istanbul, où le terminal C de l'aéroport Atatürk fut exclusivement affecté à ces nouvelles liaisons⁸. En ce qui concerne l'Asie centrale, à côté des entreprises de fret qui acheminent leurs marchandises par les routes du Caucase ou de l'Iran, des compagnies aériennes centre-asiatiques et turques assurent une desserte régulière de la première ville turque. Elles opèrent des vols au départ d'Achgabat, d'Atyrau, d'Aktau, d'Astana, d'Almaty, de Bichkek, de Tachkent et de Douchanbe, qui font d'Istanbul une des villes les mieux reliées à la région avec Moscou, Saint-Pétersbourg, Sharjah, Urumchi et Francfort (Thorez, 2005). Les navetteurs centre-asiatiques empruntent ces liaisons pour se rendre dans les magasins et bazars stambouliotes, où ils sont cependant moins nombreux que les commerçants de Russie et d'Europe de l'Est.

À Istanbul, les commerçants d'Asie centrale fréquentent principalement les quartiers européens de Laleli, Beyazit et Aksaray, qui sont situés sur la péninsule historique de la ville, au sud de la Corne d'or, où des magasins, des bazars, des ateliers, des hôtels, des restaurants et des entreprises de transport forment un espace commercial spécifique, individualisé dans la ville par sa fonction et ses acteurs (Pérouse, 1999). Dans ce lieu également pratiqué par les navetteurs des Balkans et les *trabendos* du

8 Des compagnies desservent également l'aéroport Sabiha Gökçen qui fut récemment inauguré dans la périphérie asiatique d'Istanbul.

Maghreb (Gangloff et Pérouse, 2001 ; Péraldi, 2001), les multiples enseignes en russe, dans les magasins comme dans les hôtels et les restaurants, marquent le paysage urbain et établissent les limites d'un « quartier russe » investis par les commerçants originaires de l'ancienne URSS⁹. Dans cet espace, plusieurs centaines de boutiques et d'ateliers travaillent pour le marché ex-soviétique qu'ils fournissent en vêtements (pull-overs, pantalons, sous-vêtements, chemises, chaussettes, vestes, blousons, etc.), en chaussures, en produits de beauté, en produits d'hygiène et d'entretien, en accessoires de maison et même en médicaments. Les commerçants d'Asie centrale y achètent pour 5 000 à 10 000 dollars de marchandises par voyage, suivant leur capital et la nature des produits transportés — le commerce des vêtements de cuir implique par exemple des investissements plus élevés que le commerce des vêtements de tissus. Les nombreuses indications « *optom* » [en gros] et « *roznicu* » [au détail] signalent la diversité des opérations commerciales réalisées et surtout la professionnalisation du commerce des biens de consommation courante, processus qui s'accompagne d'une spécialisation des commerçants. La structuration de ce commerce se traduit également par la construction de relations solides entre les vendeurs et les acheteurs, ces derniers connaissant avant leur arrivée la nature et la qualité de la marchandise souhaitée, son prix et le lieu d'achat. Chaque commerçant a désormais ses boutiques et réciproquement, de sorte que des filières commerciales se sont développées à partir du commerce à la valise. À chaque voyage, un commerçant peut ainsi acquérir un millier de pantalons d'une valeur de 6 à 8 dollars dans le même magasin. Une telle activité marchande n'intègre plus la catégorie du « commerce à la valise » proprement dit car les flux de personnes et de marchandises sont dès lors, au moins pour une partie, dissociés. C'est pourquoi, de nombreuses entreprises assurant le transport du fret sont implantées à Laleli, à Beyazit et à Aksaray. Certaines desservent l'ensemble de la CEI, d'autres spécifiquement l'Asie centrale. Enclenché depuis 1996, ce mouvement de disparition du commerce à la valise au profit d'un commerce de plus grande ampleur affecte moins les relations commerciales entre la Turquie et l'Asie centrale que les échanges entre la Turquie et la Russie (Gangloff et Pérouse, 2001 ; Péraldi, 2001). La proportion des commerçants centre-asiatiques voyageant avec une partie de leur marchandise s'est maintenue à un niveau élevé : dans les avions reliant Istanbul à Tachkent, les comportements décalés des matrones ouzbèkes épuisées et surchargées rappellent l'atmosphère animée des trains et des autocars.

RÉSEAUX ETHNIQUES ET ROUTES COMMERCIALES : LES MIRAGES DE LA « TURCITÉ » ?

Très composite, l'activité des commerçants façonne de nouveaux itinéraires entre l'Asie centrale et la Turquie. Structurant l'espace constitué par les populations turcophones de l'Eurasie, ces routes commerciales viendraient étayer la rhétorique des

9 À Urumtchi, l'emploi du russe s'est également imposé sur plusieurs marchés fréquentés par les commerçants d'Asie centrale et de Russie de même que dans certains restaurants (Loughlin et Pannel, 2001).

autorités d'Ankara qui célèbre l'unité recouvrée de la « turcité » et qui vise à étendre l'influence turque en Asie centrale par la valorisation de liens supposés privilégiés entre ces pays. Le critère ethnique constituerait, dans cette perspective, un élément fondateur de cette activité marchande informelle, alors que, dans le même temps, des entreprises turques ayant des ambitions politiques ou religieuses se sont implantées en Ouzbékistan, au Kirghizstan, au Turkménistan ou au Kazakhstan (Balçi, 2003). L'organisation et la nature des filières commerciales tendent pourtant à invalider la plupart des arguments culturalistes et ethnicistes, tant la dimension nationale apparaît comme secondaire dans ce dispositif. D'une part, la captation par Istanbul des mobilités commerciales centre-asiatiques tient à l'offre marchande de la ville turque, selon des mécanismes comparables à ceux qui font de Dubaï une plaque tournante du commerce post-soviétique. D'autre part, à l'instar des navetteurs de Russie et d'Ukraine (Péraldi, 2001), les marchands d'Asie centrale n'organisent pas leur activité à Istanbul sur des logistiques communautaires. De surcroît, une grande diversité ethnique caractérise les commerçants centre-asiatiques et les marchands stambouliotes. De nombreuses boutiques sont détenues par des Kurdes (Pérouse, 1999), tandis que d'Asie centrale s'approvisionnent à Laleli, au cœur du « quartier russe », des entrepreneurs de toutes les nationalités (ouzbèke, russe, kirghize, tadjike, etc.). Aussi les pratiques économiques, sociales et territoriales des marchands d'Asie centrale conduisent-elles à les inscrire dans le champ post-soviétique plutôt que dans le champ turcique. Quelques réseaux ethniques se sont néanmoins développés, en répondant à des aspirations sociales, économiques et politiques. Encouragée par les autorités turques, la communauté ouïgoure de Turquie a ainsi noué des liens avec celles du Kazakhstan et du Kirghizstan. Dans ce cadre, des réseaux commerciaux organisés par des entreprises d'import-export détenues conjointement par des membres des communautés centre-asiatiques et turques alimentent les marchés kazakhstanais et kirghizstanais (Besson, 1998). Des réseaux similaires transportent des marchandises entre le Xinjiang (Turkestan oriental) et l'Asie centrale sans toutefois que le commerce ethnique n'occupe une place dominante dans les échanges sino-centre-asiatiques.

Cette route commerciale orientale, par laquelle transitent les matières premières exportées par l'Asie centrale et les produits manufacturés (biens d'équipement et biens de consommation) importés de Chine, connaît un essor exceptionnel depuis son ouverture au début des années 1990 (Wu et Chen, 2004). Officiels ou informels, les échanges ont décuplé au cours des années 2000, dépassant une valeur de 10 milliards de dollars en 2006, de sorte que la voie chinoise est devenue un axe de désenclavement alternatif essentiel pour l'Asie centrale (Raballand et Andrézy, 2007 ; Thorez, 2005). Les demandes économiques chinoise et centre-asiatique expliquent cette croissance de même que l'ouverture de la frontière et l'inauguration d'infrastructures de transport transfrontalières qui, en améliorant l'accessibilité, concrétisent la proximité géographique des deux ensembles territoriaux (cf. carte 1). Plusieurs routes relient désormais le Kazakhstan et la Chine, tandis que la construction d'une voie ferrée traversant la frontière à Khorgos, où les autorités chinoises ont récemment établi une zone franche, doit doubler la voie mise en service 1992 *via* le poste-frontière de Dostyk-Alashankou par lequel transite également un oléoduc. Plus au sud, des routes franchissant le Tian-Chan et le Pamir raccordent la Chine au Kirghizstan, à

travers les postes-frontières de Torugart et d'Irkechtam, et au Tadjikistan, *via* le col de Kulma¹⁰. Des liaisons aériennes complètent ce dispositif qui permet aux commerçants d'approvisionner les bazars du Kazakhstan, du Kirghizstan et du Tadjikistan. Dans ce cadre, entre la Chine et le Kirghizstan, parallèlement aux autocars des commerçants, environ 2 000 camions empruntent chaque mois la route Kachgar-Bichkek, 1 000 la route Kachgar-Och¹¹. À chaque voyage, les transporteurs kirghizstanais chargent 15 à 18 tonnes de marchandises, alors que leurs concurrents chinois possèdent des camions pouvant transporter davantage de fret.

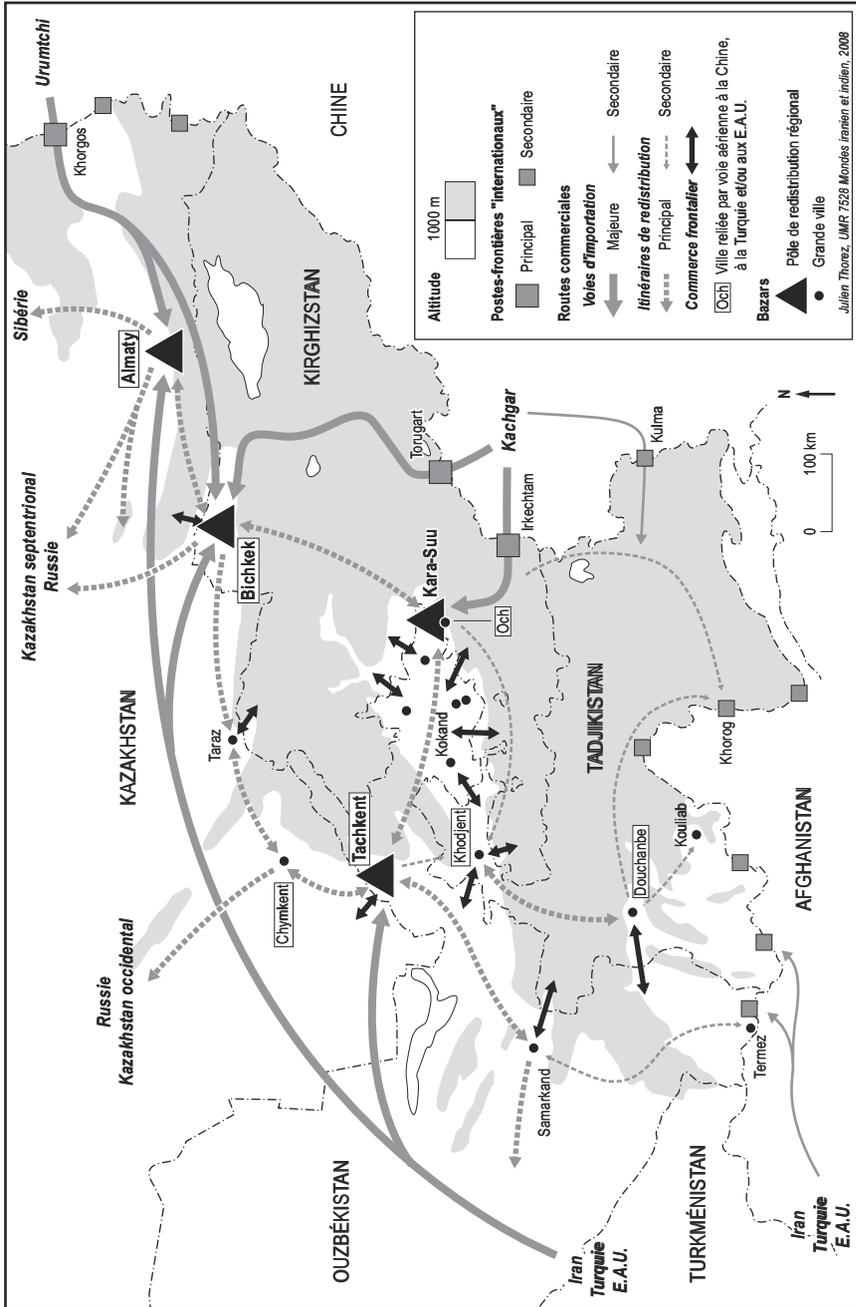
Les différents flux tendent à façonner une vaste région centre-asiatique rassemblant le Turkestan occidental et le Turkestan oriental. Car les échanges sont polarisés en Chine par le Xinjiang, tandis que l'Asie centrale constitue le premier partenaire commercial de la région autonome ouïgoure. Cependant, leur croissance récente ne relève pas d'une perspective turcique mais s'inscrit dans la stratégie engagée par les autorités chinoises pour assurer le développement, la stabilisation et le contrôle du Xinjiang (Wu et Chen, 2004). Environ 40 % des échanges sino-centre-asiatiques sont en effet contrôlés par le Corps de production et de construction du Xinjiang (Bingtuan), organisation gouvernementale semi-militaire fondée en 1954 qui soutient la croissance économique mais également la sinisation de la région. L'offre commerciale chinoise est marquée, de surcroît, par la forte implication d'entrepreneurs originaires de la riche province littorale du Zhejiang, notamment de Wenzhou (Raballand et Andrésy, 2007). À Kachgar, ces derniers possèdent les deux-tiers des boutiques et magasins.

Si la voie septentrionale — vers la Russie — demeure un axe économique majeur, les acteurs centre-asiatiques du capitalisme marchand, animés par des principes économiques largement affranchis des considérations ethniques, tissent des liens d'Istanbul jusqu'à Urumchi. Les principales routes commerciales joignent la Turquie, l'Iran, les EAU et la Chine à l'Asie centrale (Thorez, 2005) (cf. carte 1) ; des itinéraires secondaires transitent par l'Afghanistan, où Herat joue un rôle commercial de premier ordre (Abdelkhah, 2006). Établies vers l'est, le sud et l'ouest depuis les années 1990, ces routes, qui participent au désenclavement de la région, conduisent aux grands bazars d'Asie centrale.

10 En 2007, le poste-frontière de Kulma, qui fut inauguré en 2004, a toutefois enregistré un trafic modeste : environ 1 600 camions et 5 300 voitures ont transité de fin mai à début décembre par cette route qui franchit un col situé à 4 632 m d'altitude.

11 Babakulov U., *Svoimi glazami. Velikij šelkovyj put' segodnâ - doroga* [Vu de ses propres yeux. La Route de la soie aujourd'hui — la route], *www.ferghana.ru*, 21/11/2007 ; *Zanimatel'naâ kal'kulaciâ, ili nastoâšee dno kirgizskoj tamožni* [Des calculs intéressés ou le véritable fond de la douane kirghize], *www.ferghana.ru*, 04/02/2008.

Carte 1 : Nouvelles routes commerciales et bazars d'Asie centrale



Julien Thorez, UMR 7258 Mondes Iraniens et Indiens, 2006

DES MARCHÉS INTERNATIONAUX...

La diffusion en Asie centrale des produits importés par les commerçants s'opère à partir de grands marchés qui assurent un relais entre les circuits du commerce international et les réseaux du commerce centre-asiatique, macro-régional, national ou local (cf. carte 1). À l'exception du marché de Kara-Suu, localisé dans le Ferghana kirghizstanais, ces bazars sont implantés dans les grandes agglomérations. Les bazars de Barakholka, de Dordoï et de l'Ippodrom qui polarisent cette fonction de redistribution sont respectivement situés à Almaty, Bichkek et Tachkent, les premières villes du Kazakhstan, du Kirghizstan et d'Ouzbékistan. Ces nouveaux marchés destinés à la vente des produits manufacturés occupent de vastes espaces en périphérie des agglomérations, tandis que les anciens bazars sont établis au cœur des centres-villes et que les marchés « kolkhoziens » sont disséminés dans tous les quartiers des grandes villes. Des marchés spécialisés, par exemple dans le commerce des automobiles, complètent enfin la typologie des bazars. À Tachkent, le nouveau marché a investi l'ancien hippodrome, qui est localisé à l'extrémité sud-occidentale de la ville, sur le grand axe qui relie Tachkent au centre, au sud et à l'ouest de l'Ouzbékistan. À Bichkek, le marché de Dordoï, autour duquel s'érigent des quartiers d'habitat spontané et informel, a été édifié à la périphérie septentrionale de la ville, sur le front d'urbanisation. De son côté, Barakholka (littéralement « marché aux puces ») s'est étendu dans le nord-ouest d'Almaty à partir d'un marché soviétique qui alimentait la société du *remont* [de la réparation]. Il règne dans ces bazars une animation extraordinaire créée par l'activité incessante des transporteurs et des marchands, les déplacements des acheteurs et les multiples services propres au fonctionnement du bazar (restauration ambulante et fixe, transport et stockage des marchandises à l'intérieur du marché, etc.). Chaque jour, plusieurs milliers de personnes s'y rendent pour travailler ou pour acheter des produits en gros, en demi-gros ou à l'unité. Certains se déplacent depuis la ville, d'autres arrivent des provinces, certains enfin des pays voisins. Des autocars assurent ainsi des liaisons régulières entre les villes sud-kazakhstanaises et le grand marché de Bichkek. À Tachkent, la situation du marché au débouché du principal axe routier ouzbékistanais a également fixé dans les limites du bazar la première gare routière de la capitale, ce qui permet une distribution aisée des produits sur l'ensemble du territoire national.

À l'intérieur, les marchés sont schématiquement organisés en secteurs délimités suivant la nature des produits vendus et leur origine. À l'Ippodrom, au sein du périmètre destiné à la vente des vêtements, trois parties distinctes coexistent : une première accueille les commerçants proposant des produits chinois, une deuxième regroupe les vendeurs de vêtements turcs tandis que des marchandises coréennes sont vendues dans la troisième portion. Cette structuration de l'espace commercial souligne la diversité des produits importés et la discontinuité du marché centre-asiatique : les écarts de prix entre les vêtements chinois, reconnus de qualité médiocre mais les plus nombreux, et les articles turcs et coréens varient du simple au triple voire au quintuple. À Barakholka, où, de même qu'à Dordoï et à Kara-Suu, interviennent des commerçants chinois, l'espace commercial apparaît tout aussi dense et hétérogène. Dans certaines parties, des alignements de conteneurs accueillent sur plusieurs hectares des échoppes

de produits manufacturés importés de Chine. À proximité, de petits étals maintenus par des structures métalliques légères jouxtent des magasins qui occupent des bâtiments à étages récents dont l'allure générale les apparente à des centres commerciaux modernes. À côté des lieux dévolus à l'échange marchand, les marchés comprennent également des espaces affectés à la logistique, en particulier au stockage des marchandises : une seconde hauteur de conteneur, des entrepôts d'accès contrôlé. Si des plates-formes logistiques multimodales équipées suivant les principes contemporains d'organisation des échanges internationaux apparaissent, notamment à Almaty, ces marchés voient transiter l'essentiel des produits écoulés dans les bazars et dans les magasins d'Asie centrale.

La fonction d'interface marchande est également exercée par des bazars localisés à proximité d'une frontière, dont l'activité repose sur l'approvisionnement du pays frontalier. Élément de la construction territoriale de l'indépendance, la fonctionnalisation des nouvelles frontières cloisonne l'Asie centrale mais suscite, dans le même temps, des mobilités commerciales (Thorez, 2005) : dans ce contexte inédit, des entrepreneurs et des navetteurs exploitent les différences entre les marchés nationaux (qualité de l'approvisionnement, écart de prix, etc.) et mettent en œuvre un commerce transfrontalier qui prend appui sur les nouveaux bazars. Accolé à l'Ouzbékistan, le bazar kirghizstanais de Kara-Suu, petite ville située au nord-est d'Och, reçoit des marchandises chinoises depuis Kachgar et Bichkek qui sont massivement réexportées vers le Tadjikistan et surtout vers l'Ouzbékistan. Son aire d'influence dépasse les limites du Ferghana malgré l'isolement relatif de la région au sein des espaces nationaux (Thorez, 2003), de sorte que Kara-Suu est devenue l'une des portes commerciales de l'Asie centrale. Plus largement, l'ampleur des volumes échangés à Kara-Suu et à Dordoï et destinés aux pays centre-asiatiques voisins fait du Kirghizstan une plate-forme de redistribution à l'échelle régionale. Des droits de douanes modestes, liés à l'adhésion du pays à l'OMC, et des administrations accommodantes forment un environnement favorable au commerce informel, d'autant plus que l'État s'est largement dégagé de la sphère économique en conduisant des politiques de libéralisation et de privatisation. Le coût de la vie et le niveau des prix au Kirghizstan justifient enfin la position concurrentielle des entrepreneurs implantés à Bichkek et à Kara-Suu et l'importance des exportations. Ce contexte a conduit à une inversion de la circulation des marchandises chinoises entre le Kirghizstan et le Kazakhstan, Bichkek ayant été dans un premier temps approvisionné depuis Almaty. À une échelle continentale, le Kazakhstan souhaite mettre en œuvre le même modèle commercial, en valorisant sa situation géographique entre la Chine et la Russie. Des initiatives sont prises dans les régions septentrionales pour créer des marchés de redistribution destinés à l'approvisionnement des villes de Sibérie (Omsk, Novossibirsk, Kurgan, etc.). Alors que la moitié des passagers des trains Almaty-Novossibirsk sont des navetteurs exportant des marchandises chinoises depuis Barakholka, les autorités de Semeï, située à proximité de la frontière de la Russie, soutiennent la construction d'un marché de façon à capter ce flux et à développer l'activité économique¹².

12 Guvženko U., Kazakhstan : znaminatâ alma-atinskaâ baraholka budet peresena v Semej [Kazakhstan : le célèbre marché « Barakholka » d'Almaty sera transféré à Semeï], www.ferghana.ru, 08/10/2007.

...AUX BAZARS LOCAUX : LA DIFFUSION DE L'OUVERTURE

Depuis ces marchés connectés aux échanges internationaux, des flux irriguent l'ensemble des bazars centre-asiatiques. À toutes les échelles, des commerçants organisent la circulation et la distribution des produits importés. Leur capacité d'investissement, leur compétence à franchir les frontières et les montagnes et à transporter les marchandises établissent les contours de leur domaine d'action. Certains marchands opèrent des flux transfrontaliers, d'autres assurent la diffusion régionale. Aux échelons inférieurs se trouvent les acteurs du petit commerce de redistribution dont la mobilité s'inscrit dans un horizon local. Quel que soit leur déplacement, ces commerçants s'approvisionnent selon une périodicité régulière qui dépend toutefois de l'état du marché. Dans les bazars, les navetteurs peuvent posséder des étals et vendre leurs produits au détail ou bien en gros à des petits marchands sédentaires dont les profits sont alors très modestes. Pour assurer ces tâches, les « propriétaires » peuvent également employer des salariés qui forment la base de la hiérarchie commerçante, les « réalisateurs » (Kaiser, 1997). Le transport et la diffusion des marchandises structurent donc une chaîne logistique et commerciale comprenant de nombreuses étapes, l'acheminement des marchandises impliquant notamment plusieurs ruptures de charges, aux frontières et aux bazars.

Liée à l'héritage de la guerre civile (1992-1997) comme à une situation géographique périphérique, l'insertion internationale minimale du Tadjikistan soumet l'approvisionnement du pays à ces échanges opérés à l'échelle de l'Asie centrale (Thorez, 2005). Si des relations commerciales se maintiennent avec la Russie et se développent avec l'étranger lointain, les marchés du Kirghizstan, du Kazakhstan et de l'Ouzbékistan sont les principaux fournisseurs des bazars tadjikistanais en biens de consommation courante, de sorte que le Tadjikistan se trouve en situation de dépendance vis-à-vis de ses voisins. Des commerçants fréquentent les marchés des localités frontalières d'Ouzbékistan, à Kokand depuis la région de Khodjent, à Samarkand depuis la vallée du Zeravchan, à Sary-Assiâ depuis la région de Douchanbe (cf. carte 1). Mais la plupart d'entre eux s'approvisionnent dans les grands marchés régionaux à Tachkent, à Almaty, à Bichkek et à Kara-Suu. Parmi ces destinations, Bichkek et Kara-Suu, au Kirghizstan, polarisent l'essentiel des déplacements tandis que Tachkent, plus proche, voit son rayonnement régional diminuer à la suite de la fermeture croissante des frontières. Pour se rendre à Bichkek, les commerçants voyagent en autocar, malgré les multiples difficultés qui accompagnent la circulation d'un véhicule tadjikistanais en territoire étranger. D'après des enquêtes réalisées en 2001, depuis Khodjent, ils traversent l'Ouzbékistan et le Kazakhstan *via* Tachkent et Chymkent afin d'éviter la traversée des montagnes kirghizstanaises. En moyenne, les autocars des navetteurs relient les 720 km qui séparent Khodjent et Bichkek en trois jours, ce qui témoigne de la longueur des attentes aux frontières *i.e* de l'âpreté des négociations avec les douaniers et les policiers. Élément constitutif du petit commerce informel, la circulation des personnes et des marchandises n'est pas dissociées, de sorte que les autocars regorgent de vêtements, de chaussures, de tissus, etc. lorsqu'ils rentrent au Tadjikistan. Mais devant l'insécurité des routes, cette forme de mobilité expose les commerçants, qui sont en grande majorité des femmes, à des amendes et à la

confiscation de leurs biens. Pour s'approvisionner, les commerçantes du marché de Khodjent se déplacent toutes les deux à trois semaines en été et tous les mois voire tous les mois et demi en hiver, quand la demande est plus faible. Au cours de leurs voyages, elles achètent pour environ 2 000 dollars de marchandises, ce qui représente une somme comparable à celle mobilisée par les quelques marchands de Khorog, la capitale du Badakhchan, qui se rendent à Kara-Suu par la route du Pamir, mais constitue un investissement nettement inférieur à celui des commerçants internationaux. À Bichkek, les navetteuses de Khodjent se fournissent en produits originaires de Turquie et de Chine : des pantalons, des chemises, des chaussures, des vestes, des sous-vêtements, etc. De Kara-Suu, elles rapportent exclusivement des produits chinois. La marge bénéficiaire dégagée après la revente des produits à Khodjent correspondrait, d'après le témoignage des marchandes, à 10 % de l'investissement initial. Modeste, elle traduit la nécessité pour les navetteuses d'adapter leur pratique des prix à la faible solvabilité du marché tadjikistanais et la difficulté d'importer des marchandises dans le pays le plus pauvre de la région. Le déplacement et le transport des marchandises revenant à près de 100 dollars, les bénéfices réalisés au cours du cycle combinant approvisionnement et vente par les marchandes s'élèvent donc à environ 100 dollars. Rapportés au salaire moyen mensuel — officiellement près de 10 dollars en 2001 —, ces revenus sont élevés. Cependant, combinés aux risques, ils ne permettent pas de dégager des excédents suffisants pour structurer davantage cette économie informelle. Par ailleurs, la séparation des filières d'exportation et d'importation n'autorise pas les commerçants à doubler leurs possibilités de bénéfices. En effet, les importatrices de produits manufacturés ne participent pas à la vente sur les marchés de Bichkek ou d'Almaty des fruits et des légumes tadjikistanais, de même que réciproquement, les hommes qui organisent ces trafics ne concurrencent pas directement les commerçantes. Malgré ces limites constitutives du commerce informel, l'ouverture récente de lignes aériennes entre Khodjent, Douchanbe et Kurgan-Tiube, d'une part, et Bichkek, Och et Almaty, d'autre part, tend néanmoins à prouver que certains marchands progressent dans la hiérarchie commerçante, d'autant plus que des routes commerciales connectent désormais le Tadjikistan et les grands pôles commerciaux étrangers (Istanbul, E.A.U., Xinjiang).

Les multiples ramifications des voies d'importations et les nombreux relais ont permis aux produits étrangers d'investir les marchés centre-asiatiques d'autant plus intensément que les années 1990 furent marquées par une profonde crise industrielle. Dans ces conditions, les marchandises importées représentent la majorité des produits vendus sur les bazars d'Asie centrale. Depuis la disparition de l'URSS, ces produits sont entrés dans le quotidien des populations de la région. Tout acheteur fait l'expérience de l'ouverture des frontières — l'origine des produits est une information habituellement demandée au moment d'une transaction —, même si par ailleurs la mobilité globale des personnes s'est réduite depuis 1991 (Thorez, 2005). Des denrées alimentaires périssables ou non périssables garnissent les échoppes, telles les pâtes iraniennes, les conserves chinoises ou les bananes d'Amérique centrale. Des pommes proviennent d'Argentine : calibrées selon les critères internationaux et abondamment lustrées par les vendeurs, elles sont recherchées malgré leur manque de goût pour embellir les tables à l'occasion des grandes fêtes (*toy* - mariage, circoncision). Des cuisses de poulets congelées en provenance des États-Unis les côtoient sur tous les

marchés, été comme hiver, sans aucun respect de la chaîne du froid. Autre exemple, quelques produits laitiers néo-zélandais concurrencent les productions locales. Si la Chine tend à accroître ses exportations, l'abondance des productions de fruits et de légumes régionales limite cependant la part des produits alimentaires importés, en dépit des faiblesses de l'industrie agro-alimentaire, de sorte que les pratiques alimentaires ont été peu affectées par l'ouverture des frontières. Par contre, la proportion des produits manufacturés importés est très élevée. Des produits d'entretien et d'hygiène, souvent déficitaires pendant la période soviétique, arrivent sur les marchés centre-asiatiques depuis l'Iran, notamment la lessive. Les Iraniens vendent également des shampoings, des dentifrices, des savons aux importateurs d'Asie centrale. En outre, si une part importante des importations est composée de vêtements, de très nombreux tissus sont acheminés depuis la Turquie, l'Inde, le Pakistan, la Corée mais surtout depuis la Chine. Des quantités très importantes de tissus synthétiques chinois souvent bariolés sont écoulées sur les bazars d'Asie centrale, car ils répondent aux besoins festifs, notamment des Ouzbeks et des Tadjiks, qui offrent des tissus à profusion et confectionnent des habits pour les cérémonies des rites de passage. Les velours acryliques chatoyants qui colorent les marchés remplacent les nobles étoffes (soierie et velours de coton ou de soie) traditionnellement utilisées et produites dans la région. En raison des pratiques sociales, l'ouverture internationale des bazars centre-asiatiques prend ainsi des formes spécifiques par rapport au processus similaire qui touche l'ensemble du monde post-socialiste.

ROUTES COMMERCIALES, FRONTIÈRES ET INTÉGRATION RÉGIONALE

Les pratiques commerciales qui président à la « mondialisation par le bas » se sont généralisées dans les pays post-soviétiques d'Asie centrale. De nombreux flux régionaux, pour partie hérités de l'économie seconde soviétique, répondent à cette forme d'organisation du capitalisme marchand qui, reposant sur des compétences à la mobilité, permet de limiter l'ampleur du processus de déconstruction territoriale à l'œuvre à l'échelle de l'Asie centrale depuis l'implosion de l'URSS. Face à l'enclavement et au cloisonnement post-soviétiques, le marché, notamment informel, constitue un vecteur d'intégration régionale (Thorez, 2005). Parallèlement aux ramifications des réseaux commerciaux internationaux, des échanges et des trafics variés concrétisant la volonté des commerçants d'exploiter les discontinuités de l'espace économique centre-asiatique et traduisant les insuffisances des filières commerciales institutionnelles animent les frontières. À côté des réseaux d'importation des produits étrangers, on vend, on achète et on transporte de façon officielle et informelle des produits « centre-asiatiques », lesquels sont écoulés dans les bazars, dans les kiosques, dans les magasins ou dans les maisons. L'essence importée du Turkménistan par les navetteurs ouzbékistanais peut par exemple être vendue depuis des voitures stationnées à un emplacement déterminé tandis que, dans les villages, des détaillants occasionnels placent l'essence sur des présentoirs situés devant les maisons où peuvent également être proposés des bœufs de fruits et de légumes à la belle saison. Ce commerce de l'essence peut enfin s'appuyer sur une forme de stockage plus élaborée impliquant un trafic à grande échelle et être réalisé à partir de réservoirs souterrains et

« clandestins » installés dans la cour des maisons. Échappant à la réglementation officielle, des formes de contrebande s'établissent ainsi aux frontières, dysfonction qui constitue une adaptation classique à la fonctionnalisation des frontières et à la différenciation des marchés (Guichonnet et Raffestin, 1974). Dans ce cadre, d'importantes quantités de coton d'Ouzbékistan sont par exemple exportées au Kazakhstan et au Kirghizstan pour y être traitées, afin de contourner le système monopolistique ouzbékistanais qui apparaît défavorable aux paysans, en raison de la faiblesse du prix d'achat fixé par l'État (Thorez, 2005 ; Jozan, 2007). Plus largement, les acteurs du commerce frontalier cherchent à se soustraire partiellement ou intégralement aux lois, aux normes et aux taxes, de sorte que les courants d'échanges correspondent souvent à des « flux de contournement » (Bennafla, 2002).

La circulation régionale des marchandises présente une grande hétérogénéité, en raison de la multiplicité des acteurs, de la diversité des situations frontalières, de la variété et du volume des marchandises transportées. Des producteurs, en particulier des paysans, des commerçants, des transporteurs interviennent dans ce commerce constitué en grande partie de produits alimentaires, notamment au printemps et en été. De ce fait, à proximité des postes-frontières, les fruits et les légumes non conditionnés abondent dans les camions et dans les véhicules individuels. Le coffre, la plupart du temps laissé ouvert pour accroître sa capacité, les places des passagers et quelquefois le toit sont dans ce cas dévolus au transport d'une marchandise unique : des tomates, des abricots, des concombres, des aubergines, des poivrons, des melons, des pastèques, etc. Comme les véhicules peuvent difficilement franchir les frontières, des manœuvres se chargent de porter les marchandises pour traverser les zones-frontières, action qui mobilise sur les grands axes des dizaines de personnes et fait des postes-frontières des lieux d'une activité logistique intense. À l'échelle régionale, cette circulation transfrontalière des produits alimentaires centre-asiatiques s'organise notamment en fonction de la distribution des zones agro-climatiques. Un flux majeur d'orientation sud-nord voit l'exportation depuis le Tadjikistan, le Kirghizstan, l'Ouzbékistan vers le Kazakhstan et vers la Russie de fruits et de légumes produits dans les oasis turkestanaises. Son intensité est d'autant plus marquée que le gradient des prix accentue la demande économique de mobilité vers le Kazakhstan. À l'échelle locale, le différentiel frontalier exploité par les commerçants recoupe quelquefois la complémentarité des milieux. Dans le Ferghana, les échanges se réalisent entre les montagnes, leur piémont, qui sont situés au Kirghizstan, et la plaine, qui appartient à l'Ouzbékistan (Thorez, 2005). D'amont en aval, l'essentiel de la marchandise est constitué de produits de l'élevage (viande, lait) et de céréales. Depuis l'Ouzbékistan vers le Kirghizstan, le commerce est dominé par les fruits et légumes (pastèques, melons...). Ces différents flux transfrontaliers alimentent les anciens bazars centraux qui, souvent modernisés selon les normes de l'urbanisme soviétique (Charpentier, 1978), disposent toujours d'une section dévolue aux produits alimentaires, les marchés « kolkhoziens » et des marchés ruraux. Leur articulation avec les réseaux locaux, qui agissent selon des modes de fonctionnement comparables, conduit à distinguer les marchés d'Asie centrale, en fonction de leur aire d'approvisionnement. Les marchés méridionaux sont alimentés par les paysans des oasis locales tandis que les marchés septentrionaux — kazakhstanais — sont ravitaillés par les producteurs des ceintures maraîchères mais également par des importations en provenance du Sud. La diversité du peuplement recoupant les différentes assises

territoriales des marchés pourrait justifier l'emploi des termes « *bāzār* » [marché, en persan] pour les premiers et « *rynok* » [marché, en russe] pour les seconds. Quoiqu'il en soit, cette distinction marque la discontinuité entre les républiques « turkestanaises » de l'Asie centrale (Kirghizstan, Ouzbékistan, Tadjikistan et Turkménistan), auxquelles se rattachent, de ce point de vue, certaines régions méridionales du Kazakhstan (Taraz, Chymkent), et le Kazakhstan, en particulier ses régions centrales et septentrionales plus russifiées.

Phénomène multiscalaire, le commerce informel des biens de consommation courante, qu'ils soient des produits alimentaires ou non alimentaires, est un facteur majeur de l'organisation de l'espace dans le contexte de la transition territoriale post-soviétique, car il requalifie les mobilités et les polarités. De même que la « mondialisation par le bas » accompagne l'insertion internationale de l'Asie centrale, les agents économiques informels animent des routes commerciales transfrontalières qui assurent des formes de continuité spatiale régionales, selon des dynamiques qui diffèrent toutefois des recompositions territoriales observées autour des frontières de l'Europe orientale (Michalon, 2007). Moins spectaculaire que l'unité institutionnelle de façade organisée par les États¹³ et que la « mondialisation par le bas », cette intégration territoriale atténue les effets déstructurants de la fonctionnalisation des frontières et, de ce fait, tend à contenir les tensions sociales et politiques.

ÉTAT ET BAZAR : L'INFORMEL SOUS CONTRÔLE ?

Les États post-soviétiques d'Asie centrale n'exercent pas un contrôle direct sur les stratégies économiques et sociales mises en œuvres par les acteurs de la « mondialisation par le bas », quoique leur organisation et leur fonctionnement, ainsi que leurs politiques, forment un environnement propice au commerce informel. Cependant, surveillant les frontières et la mobilité et intervenant sur les bazars, leurs agents sont très impliqués dans ces échanges qui, à bien des égards, constituent pour eux une rente. La détention de l'autorité légale et de la violence légitime leur permet de percevoir des taxes légales ou illégales sur la circulation des commerçants et des marchandises. Entre Kachgar et Bichkek, les transporteurs et les marchands doivent par exemple payer en plusieurs lieux des douaniers à l'occasion de la pesée des camions, de la déclaration des marchandises, au cours du transit par les régions de Naryn et d'Issyk-Koul ou à l'arrivée à Bichkek¹⁴. Seule une partie des sommes perçues, qui s'élèvent sur cet itinéraire à plusieurs millions de dollars chaque année, alimente le budget national. Phénomène classique, les ressources ainsi ponctionnées sont en effet largement redistribuées de façon pyramidale entre les membres de l'administration et de l'appareil politique. Réciproquement, l'activité des marchands exige une certaine tolérance des appareils de l'État face aux pratiques économiques informelles. Toutes

13 Une organisation supra-étatique — l'Organisation de coopération centre-asiatiques — rassemble les pays d'Asie centrale, à l'exception du Turkménistan.

14 "Zanimatel'naâ kal'kulaciâ, ili nastoâšee dno kirgizskoj tamožni", www.ferghana.ru, 04/02/2008.

les structures commerciales, notamment les « mafias » dirigées par un « *papa* », une des figures de l'entrepreneur post-soviétique, dépendent du pouvoir politique au sein duquel elles entretiennent des relations clientélistes avec une ou plusieurs personnes (Pétric, 2002). Car ces dernières leur garantissent une protection indispensable au bon fonctionnement de leurs activités.

Dans le contexte de la transformation post-soviétique, qui, pour les élites s'accompagne d'un glissement du pouvoir vers la propriété (Nagels, 1993), la détention du pouvoir politique autorise également une implication des acteurs politiques dans les activités économiques. Aussi, à tous les échelons, les dirigeants centre-asiatiques et leurs entourages détiennent-ils des intérêts dans la production et la distribution. Les différents groupes de l'oligarchie kazakhstanaise investissent dans le développement de réseaux de supermarchés tandis que les familles des présidents kirghizstanaise successifs veillent à maintenir ou à accroître leur position dans les échanges commerciaux et sur les bazars. Les États interviennent également à travers la législation. En Ouzbékistan, l'adoption de lois redéfinissant les conditions des importations en 2002 a ainsi accentué la politique de substitution aux importations mais surtout modifié le cadre de la négociation entre le pouvoir politique et le pouvoir économique informel au détriment de ce dernier. En affichant comme volonté la lutte contre la corruption et pour le développement de structures commerciales modernes, l'État ouzbékistanais s'impliquait surtout dans la régulation du marché informel dont la domination procure un pouvoir considérable. Dans une perspective contraire, des propriétaires et des directeurs de bazars s'engagent dans le jeu politique — au Kirghizstan, plusieurs dirigeants de marchés sont députés — et usent de leur position au sein de l'État dans le cadre des luttes pour le contrôle des réseaux internationaux et régionaux du commerce informel (Spector, 2006). Cette imbrication multiforme des sphères commerciales et étatiques souligne la complexité des mécanismes qui régissent la « mondialisation par le bas ». Entre prédation et privatisation, elle questionne la nature des États post-soviétiques d'Asie centrale.

CONCLUSION

Le changement systémique qui s'opère depuis la fin des années 1980 dans l'ancienne URSS s'accompagne de l'insertion de l'Asie centrale dans la mondialisation. Les États centre-asiatiques inscrivent leur développement dans un cadre capitaliste tandis que la présence au Kirghizstan, en Ouzbékistan et au Tadjikistan de bases militaires utilisées par des pays membres de l'Otan (É.-U., Allemagne, France, etc.) consacre le tournant géopolitique post-soviétique. Permise par la redéfinition de la fonctionnalité des frontières extérieures, l'ouverture contemporaine repose aussi sur l'intégration de l'Asie centrale dans les réseaux économiques internationaux. C'est dans ce contexte qu'agissent les innombrables acteurs de la « mondialisation par le bas », ces commerçants dont la circulation incessante permet l'approvisionnement des bazars centre-asiatiques depuis les grands centres du nouveau capitalisme marchand. Apparue dans un contexte de pénurie et de crise, cette mobilité marchande perdure alors que la transformation post-soviétique s'achève. Les différents protagonistes de la « mondialisation par le bas » ne participent à la formation d'un secteur commercial

officiel et légal qu'à la marge. Des auteurs valorisent le dynamisme des commerçants et l'ingéniosité de leurs savoirs-faires (Péraldi, 2006) mais la reproduction des pratiques marchandes informelles s'inscrit en Asie centrale dans un environnement social et économique dégradé. Alors que les populations centre-asiatiques furent longtemps enracinées, l'activité des « entrepreneurs nomades » (Tarrius, 2002) correspond à une mobilité de crise qui coexiste, depuis le milieu des années 1990, avec des migrations de travail massives depuis le Kirghizstan, l'Ouzbékistan et le Tadjikistan (Thorez, 2007). Si les premières correspondent à un projet circulatoire tandis que les secondes relèvent d'un projet migratoire, ces mobilités renvoient aux insuffisances du développement contemporain de l'Asie centrale. Dans le cadre de la redéfinition des équilibres internationaux, ce nouveau paradigme territorial invite à réfléchir à la place de l'Asie centrale dans l'espace mondialisé et au glissement vers le Sud de cette ancienne région de l'Est.

Références bibliographiques

- ABDELKHAH Fariba (2006) Le réveil du Khorasan – La recomposition d'un espace de circulation, in Fariba Abdelkhaah et Jean-François Bayart Eds., *Anthropologie du voyage et migrations internationales*, publication du Fonds d'analyse des sociétés politiques (FASOPO), pp. 137-204, http://fasopo.org/publications/anthropologievoyage_fa_1206.pdf
- BALÇI Bayram (2003) *Missionnaires de l'Islam en Asie centrale – Les écoles turques de Fethullah Gülen*, Paris, Maisonneuve et Larose, 301 p.
- BARLETT David L. (2001) Economic recentralization in Uzbekistan, *Post-Soviet Geography and Economic*, 42 (2), pp. 105-12.
- BENNAFLA Karine (2002) *Le commerce frontalier en Afrique centrale – Acteurs, espaces, pratiques*, Paris, Kharthala, 368 p.
- BESSON Frédérique-Jeanne (1998) Les Ouïgours hors du Turkestan oriental : de l'exil à la formation d'une diaspora, *Cahiers d'études sur la Méditerranée orientale et le monde turco-iranien*, 25, pp. 161-192.
- BLACHER Philippe (1996) Les *shop-turisty* à Tsargrad ou les nouveaux russophones d'Istanbul, *Turcica*, 28, pp. 11-52.
- CENTLIVRES Pierre (1970) *Un bazar d'Asie centrale – Forme et organisation du bazar de Tâshqurghân (Afghanistan)*, Thèse de doctorat, Université de Neuchâtel, 277 p.
- CHARPENTIER Carl-Johan (1978) Four contemporary bazaars in Soviet Central Asia, *Anthropos*, 73 (3-4), pp. 584-587.
- DORIAN James P. et alii (1997) Central Asia and Xinjiang, China : Emerging energy, economic and ethnic relations, *Central Asian Survey*, 16 (4), pp. 461-487.
- EILAT Yair et ZINNES Clifford (2002), The Shadow Economy in Transition Countries : Friend or Foe? A Policy Perspective, *World Development*, 30(7), pp. 1233-1254.
- GANGLOFF Sylvie et PÉROUSE Jean-François (2001) *La présence roumaine à Istanbul – Une chronique de l'éphémère et de l'invisible*, Istanbul, Les dossiers de l'IFEA, série : la Turquie aujourd'hui, 8, 47 p.
- GUICHONNET Paul et RAFFESTIN Claude (1974) *Géographie des frontières*, Paris, PUF, 224 p.
- JOZAN Raphaël (2007) *Ouzbek-dépendance de la filière cotonnière kirghize – Enclavement, contrebande et dépendance socio-technique*, Université de Marne-la-Vallée-CNRS-ENPC, LATTs, Working paper n°2007-RJ-01, 15 p.

- KAISER Markus (1997) *Informal Sector Trade in Uzbekistan*, Université de Bielefeld, Sociology of Development Research Centre, Working Paper N° 281, 50 p.
- KERBLAY Basile (1965) Typologie des marchés paysans en URSS, in Basile Kerblay (1985), *Du mir aux agrovilles*, Paris, Institut d'études slaves, pp. 309-324.
- KORNAÍ Janos (1996) *Le système socialiste : l'économie politique du communisme*, Grenoble, Presses universitaires de Grenoble, 767 p.
- LOUGHLIN Phillip H. et PANNEL Clifton W. (2001) Growing economic links and regional development in the Central Asian republics and Xinjiang, China, *Post-Soviet Geography and Economics*, 42 (7), pp. 469-491.
- MALABAEV Ž. M (2001) *Biškeek – stolica Kyrgyzstana* [Bichkek – capitale du Kirghizstan], Bichkek, Ėrkin-Too, 304 p.
- MICHALON Bénédicte (2007) La périphérie négociée – Pratiques quotidiennes et jeux d'acteurs autour des mobilités transfrontalières entre la Roumanie et la Moldavie, *L'espace politique*, 2, pp. 97-120. http://www.espacepolitique.org/documents/pdf/EP2_F_Roumanie.pdf
- NAGELS Jacques (1993) *La tiers-mondisation de l'ex-URSS ?*, Bruxelles, Éditions de l'université de Bruxelles, 226 p.
- PÉRALDI Michel Éd. (2001) *Cabas et containers – Activités marchandes informelles et réseaux migrants transfrontaliers*, Paris, Maisonneuve & Larose, 361 p.
- PÉRALDI Michel (2006) Aventuriers du nouveau capitalisme marchand. Essai d'anthropologie de l'éthique mercantile, in Fariba Abdelkhal et Jean-François Bayart Éd.s., *Anthropologie du voyage et migrations internationales*, publication du Fonds d'analyse des sociétés politiques (FASOPO), pp. 61-93, http://www.fasopo.org/publications/anthropologievoyage_mp_1206.pdf
- PÉROUSE Jean-François (1999) Iruption et éclipse des navetteurs « russes » à Istanbul (1988-1999) : remous et rumeurs dans la mégapole, *Slavica occitania*, 8, pp. 273-312.
- PÉTRIC Boris-Mathieu (2002) *Pouvoir, don et réseaux en Ouzbékistan post-soviétique*, Paris, PUF, 297 p.
- PLIEZ Olivier (2007) Des jeans chinois dans les rues du Caire ou les espaces discrets de la mondialisation, *Mappemonde*, n° 88 : 14 p. <http://mappemonde.mgm.fr/num16/articles/art07404.html>
- PORTES Alejandro (1999) La mondialisation par le bas – L'émergence des communautés transnationales, *Actes de la recherche en sciences sociales*, 129, pp. 15-25.
- RABALLAND Gaël et ANDRESY Agnès (2007) Why should trade between Central Asia and China continue to expand ?, *Asia Europe Journal*, 5, pp. 235-252.
- RABALLAND Gaël et KAMINSKI Bartolomiej (2007) La déferlante économique chinoise en Asie centrale, *Mondes chinois*, 11, pp. 129-134.
- RASANAYAGAM Johan (2003) *Market, State and community in Uzbekistan : Reworking the concept of the informal economy*, Halle, Max Planck Institute for social Anthropology, Working paper n° 59, 26 p.
- REEVES Madeleine (2007) Travel in the margins of the state : everyday geography in the Ferghana Valley borderlands, in Jeff Sahadeo et Russell Zanca Éd.s., *Everyday Life in Central Asia : Past and Present*, Bloomington, Indiana University Press, pp. 281-300.
- SPECTOR Regine A. (2006) Who governs the Marketplace ? the Politics of Bazaars in Kyrgyzstan, Bichkek, Institute for Public Policy, <http://ipp.kg/en/analysis/341/>
- TAPIA Stéphane (de) (2005) *Migrations et diasporas turques : circulation migratoire et continuité territoriale*, Paris Maisonneuve et Larose, 402 p.
- TARRIUS Alain (2002) *La mondialisation par le bas : Les nouveaux nomades de l'économie souterraine*, Paris, Balland, 220 p.
- TINGUY Anne (de) (2004) *La grande migration – La Russie et les Russes depuis l'ouverture du rideau de fer*, Paris, Plon, 662 p.
- THOREZ Julien (2003) Enclaves et enclavement dans le Ferghana post-soviétique, *Cahiers d'études sur la Méditerranée orientale et le monde turco-iranien*, 35, pp. 28-39.

- THOREZ Julien (2005) *Flux et dynamiques spatiales en Asie centrale – Géographie de la transformation post-soviétique*, Thèse de doctorat, Université de Paris 10 - Nanterre, 570 p.
- THOREZ Julien (2007) Itinéraires du déracinement – L'essor des migrations de travail entre l'Asie centrale et la Russie, *Espace, populations et sociétés*, 1, pp. 59-71.
- TROFIMOV Dmitri (2001) Taškent meždu Ankaroj i Tegeranom : uroki 90-h godov i perspektivy [Tachkent entre Ankara et Téhéran nées 1990 et perspectives], *Central'naâ Aziâ i Kavkaz*, 5 (17), pp. 123-134.
- WU Hsiu-Ling et CHEN Chien-Hsun (2004) The prospects for regional economic integration between China and the five Central Asian countries, *Europe-Asia Studies*, 56(7), pp. 1059-1080.

Bazars et routes commerciales en Asie centrale – Transformation post-soviétique et « mondialisation par le bas »

Julien THOREZ

L'accession à l'indépendance des républiques d'Asie centrale a été marquée par la crise du système économique soviétique et par l'adoption, sous différentes formes, de l'économie de marché. Dans ce contexte, une nouvelle géographie des échanges s'est forgée, fondée sur l'émergence de nouveaux acteurs et sur la mise en œuvre de stratégies capitalistiques. À côté du commerce officiel, d'innombrables commerçants-navetteurs animent, dans ce cadre, des réseaux marchands organisés de l'échelle internationale à l'échelle locale qui approvisionnent les bazars d'Asie centrale. Réactivant notamment certaines pratiques soviétiques, ces marchands façonnent des routes commerciales qui, face au cloisonnement et à l'enclavement post-soviétiques, assurent des formes d'intégration régionale et participent à la « mondialisation par le bas ».

Bazaars and Trade Roads in Central Asia – Post-soviet Transition and “Globalization from below”

Julien THOREZ

Independence of the Republics of Central Asia was characterized by the crisis of Soviet economic system and by the moving, in different ways, to the market economy. In this context, a new geography of trade, based on new emerging actors and on implementation of capitalistic strategies, appeared. Next to the official trade, merchant networks are organized from the international scale to the local one by numerous shuttle traders who supply the Central Asian bazaars. They revive some of the practices inherited from the Soviet time. In this way, these merchants shape trade roads that facilitate the regional integration and participate to “the globalization from below” while the new countries are fragmented and land-locked.

Bazares y comercio callejero en Asia central – Transición post-soviética y “globalización por abajo”

Julien THOREZ

Cuando las repúblicas de Asia central accedieron a la independencia la economía soviética de estos países conoció graves crisis, y adoptaron diferentes formas de economía de mercado. En este contexto se armó una nueva geografía de los intercambios comerciales, con emergencia de nuevos actores, et utilización de estrategias capitalísticas. Al lado del comercio oficial un incontable número de comerciantes hacen vivir redes comerciales organizadas de la escala local a la internacional, abasteciendo todos los bazares de Asia central. Reactivando ciertas practicas soviéticas estos negociantes-circulantes crean nuevas rutas comerciales que, frente a la fragmentación de la Unión soviética, le multiplicación de nuevos países enclavados, facilitan la integración regional y participan de la “mundialización por abajo”.

