

Depuis la disparition de l'URSS, l'Asie centrale, vaste région de près de 4 millions de km² et peuplée de plus de 55 millions d'habitants qui est constituée du Kazakhstan, du Kirghizstan, de l'Ouzbékistan, du Tadjikistan et du Turkménistan, connaît une transition territoriale qui conduit à une reconfiguration de l'espace régional et à une redéfinition des relations entre les sociétés et leur espace. Les transitions économiques, politique et sociale conditionnent une modification des mécanismes de la production d'espace qui donne lieu à une nouvelle géographie, encore largement méconnue, de l'Asie centrale, à la charnière des mondes russe, iranien, turc et chinois.

Pour appréhender les recompositions territoriales post-soviétiques, une étude des flux de personnes et de marchandises a été menée selon une perspective multiscalaire et diachronique, en prêtant une attention particulière à la réorganisation de l'offre de transport et aux évolutions de la demande de transport. Elle a été construite en séparant les flux internes des flux externes, distinction qui a permis de mettre en évidence l'existence de processus contraires en fonction des échelles, dont les effets sur les dynamiques spatiales ont été analysés en confrontant le treillage avec le maillage. Cette analyse s'appuie prioritairement sur un travail de terrain réalisé entre 2000 et 2003 au cours duquel de nombreux entretiens ont été menés auprès des acteurs des flux, afin notamment de saisir les évolutions des mobilités individuelles et collectives et d'identifier les stratégies mises en œuvre par les différents acteurs dans le contexte post-soviétique¹.

(*) Thèse de géographie soutenue à l'université de Paris 10 – Nanterre, le 12 décembre 2005, 570 p. sous la direction de Michel Sivignon. Jury : Daniel Balland, univ Paris IV, Alain Dubresson, univ. Paris X, Jean Radvanyi, INALCO, Marie-Claude Maurel, EHESS, Vladimir Kolossov, Académie des Sciences de Russie. L'auteur est chercheur associé au Cestan

1- Ce travail a notamment bénéficié du soutien de l'Institut français d'Études sur l'Asie centrale (IFEAC) qui est situé à Tachkent (Ouzbékistan).

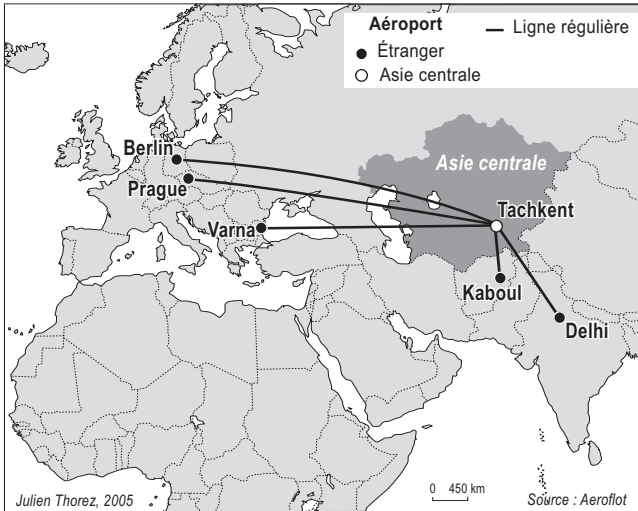
La thèse montre que la transformation post-soviétique débouche sur une réorganisation de l'espace centre-asiatique dont les principes sont les suivants :

Une forme de marginalité mondialisée se substitue à l'insertion socialiste de l'Asie centrale dans l'espace mondial

Si l'implosion de l'URSS a placé les républiques centre-asiatiques en situation d'enclavement, la réorientation des réseaux et des échanges établit de nouveaux liens entre l'Asie centrale et les pays de l'étranger lointain. Les processus de désenclavement et d'ouverture assurent l'intégration de la région dans l'espace mondial. Le désenclavement, qui correspond à l'établissement d'une continuité des réseaux de transport continentaux, est largement circonscrit aux pays riverains – la Chine et l'Iran –, cependant que l'ouverture, assurée par le transport aérien, permet la connexion de l'Asie centrale avec l'ensemble des régions asiatiques et avec l'Europe occidentale. Des acteurs institutionnels centre-asiatiques et internationaux soutiennent ces dynamiques spatiales. Les États centre-asiatiques tentent de s'affranchir de la dépendance vis-à-vis de la Russie héritée de la période soviétique grâce à l'essor d'axes de transport alternatifs vers l'ouest, le sud et l'est et à l'ouverture aérienne. Les pays voisins soutiennent également des programmes de désenclavement. Mais l'intégration de l'Asie centrale dans l'espace mondial repose aussi sur des acteurs informels. Dans le commerce, ils assurent le transport des biens de consommation courante depuis la Chine, la Turquie, l'Iran ou les Émirats Arabes Unis et approvisionnent ainsi les marchés centre-asiatiques. Les nouveaux réseaux et les nouveaux flux inscrivent donc l'Asie centrale dans le système d'échanges international et participent ainsi à la mondialisation, c'est-à-dire à la mise en relation des ensembles géographiques et à la diffusion du système capitaliste à l'échelle mondiale. Mais dans l'espace-monde, l'Asie centrale occupe une situation périphérique.

Les liaisons aériennes internationales au départ de l'Asie centrale à la fin de la période soviétique (été 1989)

Une ouverture restreinte, limitée au monde socialiste et non-aligné



Dans l'espace ex-soviétique, la situation de l'Asie centrale oscille entre isolement et intégration (rémanente)

Depuis la disparition de l'URSS, à l'inverse des frontières extérieures qui s'ouvrent à la circulation des personnes et des marchandises, les frontières intérieures ont tendance à se fermer et à produire des discontinuités au sein de l'ancien espace soviétique. La fragmentation de l'URSS se répercute sur le système de flux, avec pour conséquence de susciter une dynamique de désintégration. La républicanisation du système de transport introduit des ruptures fonctionnelles et implique une redéfinition des principes d'organisation du secteur des transports défavorable à la circulation post-soviétique. L'abandon du mode de fonctionnement du système de transport soviétique, qui soutenait l'intégration spatiale en subventionnant la mobilité au sein du territoire soviétique, conduit en effet à une augmentation des coûts de transport. La croissance de la distance-coût, associée à la dégradation des conditions de franchissement des frontières et de transit, provoque donc une contraction des flux de personnes et de marchandises entre l'Asie centrale et l'ancienne URSS. La diminution du trafic résulte également de la rétraction de la demande de transport, en raison de la crise du système de production pour lequel le système de transport avait été conçu et de la crise sociale. Toutefois, les relations extérieures de l'Asie centrale conservent une orientation « soviétique » dominante. La voie septentrionale de désenclavement supporte la grande majorité des échanges centre-asiatiques. Par ailleurs, des dyna-

miques d'intégration succèdent aux dynamiques de déconstruction depuis la fin des années 1990, à travers notamment la constitution d'un champ migratoire international. L'extension et la densification contemporaines des réseaux aériens et ferroviaires entre l'Asie centrale et la Russie structurent ainsi un espace post-soviétique cohérent quoique désuni.

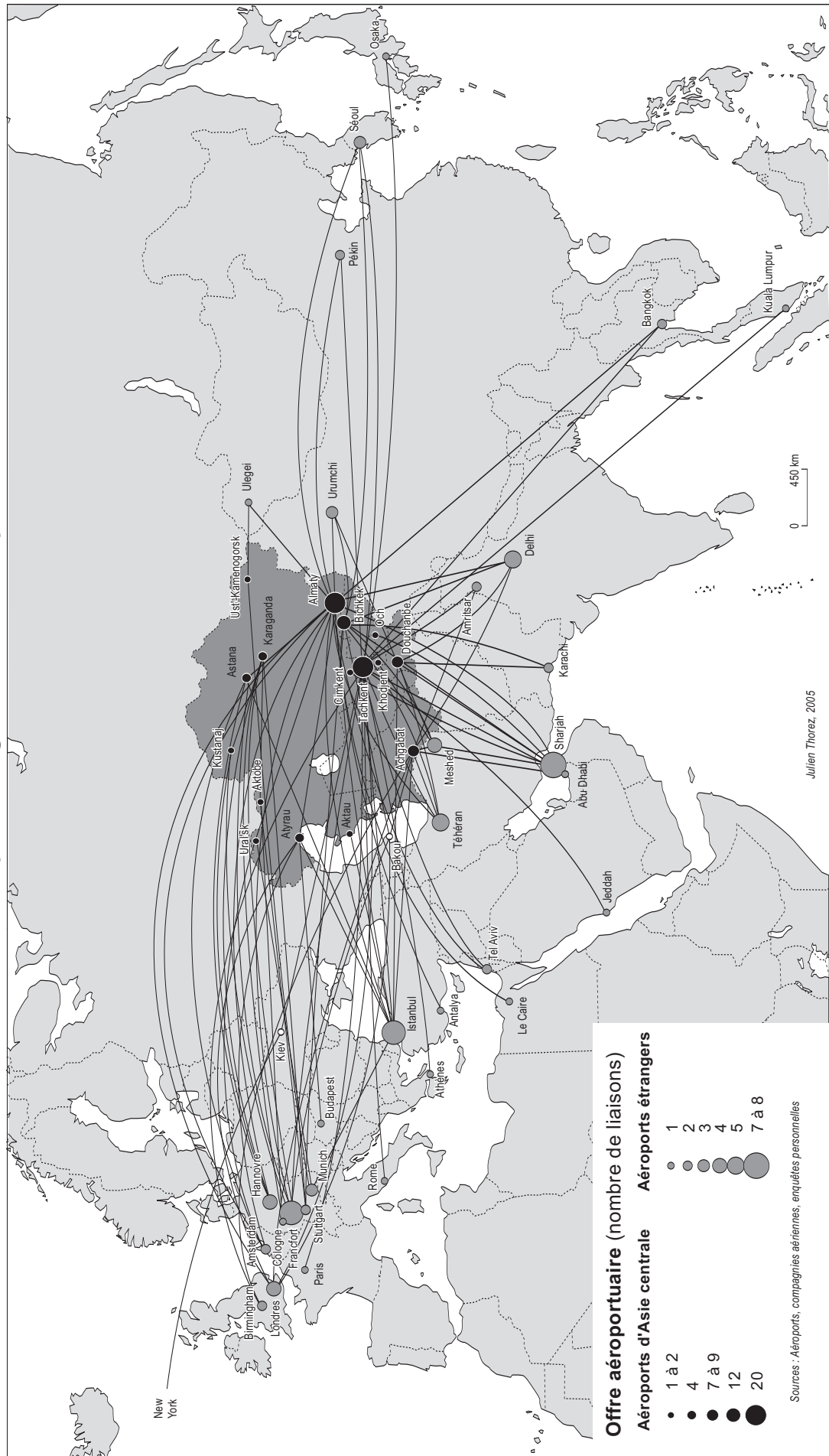
En Asie centrale, la transformation post-soviétique fait de la région un espace cloisonné

La partition de l'URSS introduit des discontinuités territoriales inédites en Asie centrale. Tracées dans les années 1920 et 1930, les limites inter-républicaines deviennent des frontières inter-étatiques dont la fonctionnalisation entrave la circulation régionale et entraîne une diminution et une réorientation des flux. L'atrophie des réseaux post-soviétiques, qui traduit la crise de l'offre et de la demande de transport, contraste avec l'intégration institutionnelle qui est matérialisée par des accords de coopération et l'existence d'une organisation supra-étatique régionale (Organisation de coopération centre-asiatique [OCCA]). La fragmentation et la désintégration de l'Asie centrale post-soviétique impliquent un accroissement des inégalités spatiales, notamment de part et d'autre des frontières, propriété de l'espace post-soviétique qui justifie l'essor de flux transfrontaliers nouveaux, souvent informels, quelquefois clandestins. Fondés sur la valorisation des écarts économiques, ils mettent en évidence le rôle intégrateur du marché sans compenser, toutefois, la crise des flux développés dans le cadre du système soviétique. Par conséquent, la cohésion de l'Asie centrale post-soviétique relève davantage des répartitions et des représentations que de la circulation. L'unité de la région tient autant à des dynamiques spatiales communes qu'à des formes d'intégration macro-régionales.

Les États post-soviétiques sont désormais les entités géographiques de référence

L'indépendance des pays d'Asie centrale place les territoires républicains au cœur de la transition territoriale, en raison de leur statut inédit. Ils constituent désormais les espaces de référence à l'échelle centre-asiatique comme à l'échelle internationale. Leur configuration interne et leur situation orientent la consolidation et l'affirmation des États post-soviétiques. Depuis leur indépendance, ces derniers essaient donc

Les liaisons aériennes internationales opérées régulièrement au départ de l'Asie centrale en 2002-2004



Fonctionnalité et perméabilité des frontières intérieures de l'Asie centrale post-soviétique



soviétiques, dimension négligée dans les travaux des politologues et des anthropologues consacrés à cette question. Le territoire est en effet un vecteur majeur de la politique des gouvernements indépendants, à travers notamment la fonctionnalisation des frontières.

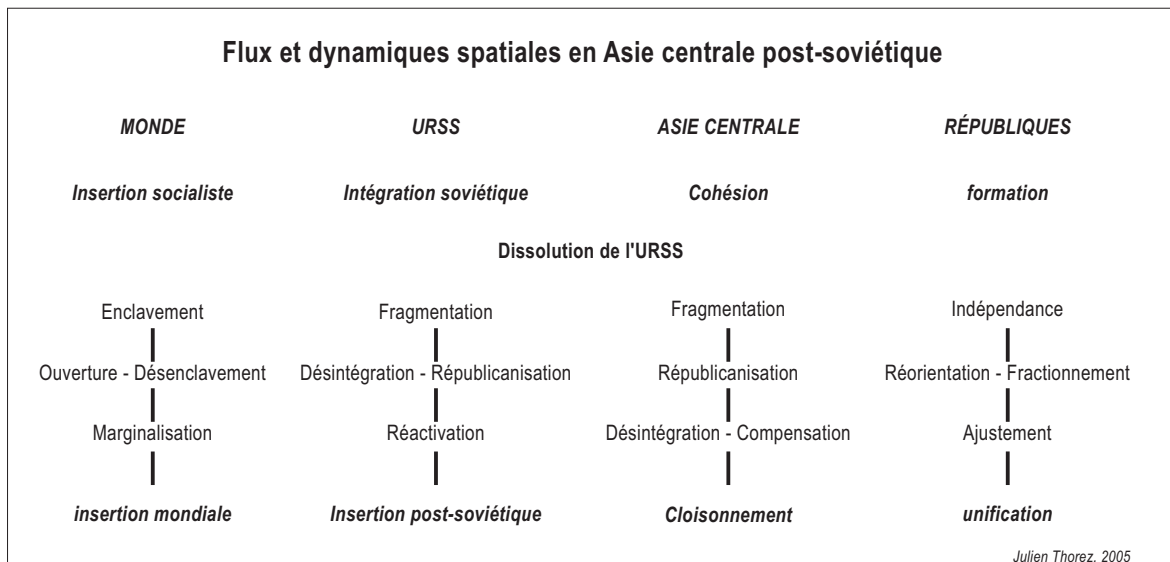
D'autre part, j'ai pu, à partir de l'étude des flux, confronter les mythes géographiques projetés sur la région depuis la disparition de l'URSS – la renaissance de la Route de la Soie, l'Eu-

résoudre les déficits de connexité et de connectivité pour assurer la cohésion d'espaces nationaux écartelés. Si le Kazakhstan, l'Ouzbékistan et le Turkménistan parviennent à unifier les réseaux de transport continentaux, au Kirghizstan et au Tadjikistan, des formes d'enclavement permanent et saisonnier (périclaves) naissent des discontinuités réticulaires. Les États post-soviétiques intègrent également les frontières dans le dispositif de fabrication des nations, lequel justifie des reports centripètes de mobilité, qui affectent la cohésion des régions trans-républicaines.

Plus largement, l'approche géographique conduite dans la thèse a permis de révéler l'importance des processus territoriaux dans la construction des États post-

rasisme, la centralité géopolitique recouvrée (théorie du Heatland développée par Mackinder au début du xx^e siècle), le retour à une organisation socio-spatiale traditionnelle – avec la configuration de la région et ainsi infirmer ces représentations de l'Asie centrale post-soviétique. En particulier, les républiques s'affirment au détriment des régions qui préexistaient à la période soviétique, tels le Ferghana, bassin intramontagnard partagé entre l'Ouzbékistan, le Tadjikistan et le Kirghizstan.

Pour analyser les dynamiques territoriales post-soviétiques, j'ai été conduit à affiner les catégories de l'enclavement, en distinguant l'enclavement aréolaire, qui se rapporte au maillage, de l'enclavement réticu-



laire, qui dépend de l'articulation entre les réseaux et les mailles et correspond davantage à l'enclavement réel des territoires. Le nombre de mailles (États) séparant le lieu de référence d'un accès à la mer détermine le degré de l'enclavement aréolaire tandis que le niveau d'enclavement réticulaire résulte du nombre de mailles (États) traversées effectivement par les réseaux de transport continentaux entre le lieu de référence et la mer. Cette différenciation permet notamment de proposer une lecture originale des recompositions territoriales et des situations géographiques relatives des pays d'Asie centrale, lesquelles participent de la restructuration du champ géopolitique régional au sein duquel s'affirment le Kazakhstan et l'Ouzbékistan.

Enfin, cette recherche souligne, à travers la persistance d'un contrôle intense de la mobilité, l'inachèvement de la « transition », dans la mesure où les pays d'Asie centrale détiennent des modèles politiques très éloignés de la démocratie libérale pensée par les concepteurs du modèle de « transition » comme un élément important de la sortie de socialisme. Plus précisément, le déroulement de la « transition » suit une trajectoire très différente du chemin suivi par les pays d'Europe orientale. Et, dans ce cadre, l'importance croissante des formes de recomposition spatiale se rapportant à des logiques inédites nous a conduit à proposer l'idée que la transformation post-soviétique tend à s'achever et qu'une nouvelle organisation socio-spatiale – mondialisée – émerge en Asie centrale.

Bibliographie

- BALLAND, D., « Diviser l'indivisible: les frontières introuvables des États centrasiatiques », *Hérodote*, n° 84, 1997, pp. 77-123.
- DJALILI, M.-R., KELLNER, T., *Géopolitique de la nouvelle Asie centrale*, Paris, PUF, 2001, 313 p.
- ÈLEBAEVA, A. B., *Mezhetnicheskie otnoshenia v postsovetskih gosudarstvah central'noj Azii: dinamika razvitiia [Les relations inter-ethniques dans les États post-soviétiques d'Asie centrale: dynamique de développement]*, Bichkek, Ilim, 2001, 137 p.
- ELISSALDE, B., « Géographie, temps et changement spatial », *L'espace géographique*, 2000, n° 3, pp. 224-236.
- HAUGEN, A., *The Establishment of National Republics in Soviet Central Asia*, New York, Palgrave Macmillan, 2003, 276 p.
- KUSHKUMBAEV, S. K., *Central'naâ Aziâ na putyah integracii: geopolitika, etnichnost', bezopasnost' [L'Asie centrale sur les chemins de l'intégration: géopolitique, ethnicité, sécurité]*, Almaty, Kazakstan, 2002, 200 p.
- NIKOL'SKIJ, I. V., *Geografija transporta SSSR [Géographie du transport en URSS]*, Moscou, Izdatel'stvo moskovskogo universiteta, 1978, 286 p.
- OLIMOVA, S. K., BOSCH, I., *Labour Migration from Tajikistan*, Douchanbe, International Organization for Migration, 2003, 132 p.
- SALIEV, A. S., *Faktory i tendencii razvitiia sovremennogo rasselenia v respublikah srednej Azii [Facteurs et tendances du développement du peuplement contemporain dans les républiques d'Asie moyenne]*, Thèse de doctorat d'État, Tachkent, 1986, 414 p.
- RABALLAND, G., *Analyse économique de l'enclavement. Une application à l'Asie centrale post-soviétique*, Thèse de doctorat, université Paris I, 2004, 277 p.
- RADVANYI, J., « Réseaux de transport, réseaux d'influence: nouveaux enjeux stratégiques autour de la Russie », *Hérodote*, n° 104, 2002, pp. 38-65.
- ROY, O., *La nouvelle Asie centrale ou la fabrication des nations*, Paris, Seuil, 1997, 332 p.
- THOREZ, J., « Enclaves et enclavement dans le Ferghana post-soviétique », *Cahiers d'études sur la Méditerranée orientale et le monde turco-iranien*, n° 35, 2003, pp. 28-39