



HAL
open science

Le Kurdistan d'Irak, un espace de redéploiement des circuits commerciaux entre Turquie et Iran

Cyril Roussel

► **To cite this version:**

Cyril Roussel. Le Kurdistan d'Irak, un espace de redéploiement des circuits commerciaux entre Turquie et Iran. Les Cahiers d'EMAM, 2015, 26, 10.4000/emam.1035 . hal-04786728

HAL Id: hal-04786728

<https://hal.science/hal-04786728v1>

Submitted on 16 Nov 2024

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

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

Public Domain

Le Kurdistan d'Irak, un espace de redéploiement des circuits commerciaux entre Turquie et Iran

Cyril Roussel¹

Résumé. L'ouverture de la région autonome du Kurdistan d'Irak sur ses voisins a engendré des dynamiques économiques et humaines nouvelles. Les postes-frontières servent de portes d'entrée aux produits importés en masse avec l'argent du pétrole. Produits turcs, iraniens mais aussi chinois inondent la région. Pourtant, la région autonome kurde n'a pas rompu avec les trafics illégaux de marchandises qui continuent de faire vivre une partie des zones frontalières, ainsi que des réseaux de contrebande bien structurés qui s'étendent bien au-delà d'elles. Des passeurs clandestins, agissant pour le compte de riches marchands transitaires, traversent toujours régulièrement les frontières de la région, alimentant une économie clandestine lucrative. Ainsi le rôle de région transfrontalière entre Turquie et Iran est-il, à n'en pas douter, un des atouts principaux que possède le Kurdistan d'Irak.

Mots clés : frontière, Kurdes, Irak, contrebande, commerce transnational, flux d'échanges, circulation, Turquie, Iran.

Summary. The opening of the autonomous (independent) region of Kurdistan in Iraq on its neighbors engendered new economic and human dynamics. Border posts are used as gates to products imported massively with the money of the oil. Turkish, Iranian and also Chinese products flood the region. Nevertheless, the Kurdish autonomous region did not break with the illegal traffics of goods that continue to make a living for a part of the border zones as well as the well structured smuggling networks that extend much further. Secret smugglers, working for rich transit traders, cross regularly the borders of the region feeding a lucrative secret economy. So the role of cross-border region between Turkey and Iran is, without doubt, one of the main assets that Kurdistan of Iraq possesses.

Keywords: border, Kurds, Iraq, smuggling, transnational trade, trade flows, circulation, Turkey, Iran.

L'ouverture de la région autonome du Kurdistan d'Irak sur ses voisins (Iran, Turquie, Syrie), à partir des années 1990, mais surtout après 2003, a engendré des dynamiques économiques et des circulations humaines nouvelles. Les postes frontières servent de portes aux produits importés en masse avec l'argent du pétrole, abondant sur place. Produits turcs, chinois, iraniens, et syriens jusqu'à peu, inondent la région. À cela s'ajoutent des flux de migrants qui viennent profiter de la croissance économique ou bien qui commercent entre les pays de la région. Ces circulations des marchandises et des hommes qui transportent celles-ci entre Turquie, Iran, Syrie et le Kurdistan d'Irak sont généralement l'émanation de circuits commerciaux régionaux, filières tantôt légales, tantôt illégales, mais qui mobilisent un grand nombre d'acteurs bien spécialisés dans leur tâche respective sur des segments du parcours, eux aussi bien définis.

Le processus d'autonomisation politique du Kurdistan d'Irak, auquel est couplé un processus d'ouverture économique, offre un cadre propice aux études sur la réorganisation d'un territoire qui a été longtemps violenté et marginalisé. Se trouvant, de fait, dans une position transfrontalière entre trois

¹ Chercheur CNRS, UMR 7301

pays (Syrie-Turquie-Irak) et le reste de l'Irak — considéré par les nationalistes kurdes comme un autre pays —, le Kurdistan d'Irak joue, depuis peu, un rôle économique central de transit. Il tend aussi de plus en plus à devenir un espace attractif pour les investisseurs régionaux qui profitent de la rente pétrolière pour décrocher de juteux contrats. L'ouverture et la sécurisation des frontières du Kurdistan d'Irak sont donc des éléments centraux qui confèrent au système économique kurde d'Irak une certaine fragilité et une grande dépendance vis-à-vis de ses voisins. Les zones frontalières demeurent des lieux stratégiques pour le gouvernement de la région kurde (KRG), économiquement mais aussi politiquement parlant : à la fois lieu d'entrée des marchandises pour tout l'Irak et de perception des taxes, mais aussi lieu d'incertitude et de guérilla permanente avec la présence du PKK sur la frontière turco-iranienne et des djihadistes de l'organisation de l'Etat islamique sur sa frontière méridionale².

Cet article se donne comme objectif, outre le fait de présenter les dynamiques économiques et spatiales d'une région du monde encore mal connue, de comprendre comment un territoire au statut politique ambigu³ se reconfigure, dans une logique transfrontalière, par ses liens avec les puissances économiques et politiques voisines. Il a aussi pour but d'analyser les modalités de passage aux frontières entre des États dont les relations politiques peuvent être changeantes et volatiles. Et, enfin, de saisir la complexité et l'agencement des chaînes d'acteurs qui opèrent sur l'intégralité des routes commerciales transfrontalières qui traversent cette région et sur lesquelles se combinent, de manière complémentaire, pratiques légales et illégales. Cet article a été réalisé à partir d'un travail de terrain qui s'est échelonné sur quatre années entre début 2011 et fin 2014. Nous avons travaillé à partir d'entretiens multiples tant dans les centres urbains où se concentrent les commerçants que sur les frontières du Kurdistan d'Irak avec la Turquie, l'Iran et le reste de l'Irak. Nous avons, de plus, utilisé des données statistiques obtenues auprès des autorités kurdes régionales. L'accès à ces données quantitatives ainsi que la possibilité de mener des enquêtes de terrain le long des frontières ou au cœur même des services de douanes ont été facilités par la signature d'une convention de recherche entre le KRG et l'Institut français du Proche-Orient (Ifpo) dont l'objectif final est la réalisation d'un atlas cartographique du Kurdistan d'Irak. Ce projet de recherche que nous dirigeons doit s'achever fin 2015.

Développement autonome de la région kurde : des dynamiques transfrontalières accrues

Des territoires disputés entre Erbil et Bagdad (2005) à l'offensive de l'OEI⁴ de l'été 2014 : une rupture progressive des circuits commerciaux

En Irak, comme en Syrie depuis 2011, les périodes de crise sont synonymes de recul de l'État tant au niveau de son influence politique qu'au niveau de son contrôle territorial. Les processus de construction tantôt sociétale — volonté de créer un « citoyen moderne » en se débarrassant du tribalisme ou du confessionnalisme —, tantôt territoriale — volonté que tout citoyen se reconnaisse dans les frontières de l'État — sont restés inachevés au sein de ces deux pays car à la fois, le régionalisme et le communautarisme ont survécu aux dictatures.

Ainsi, la création et l'affirmation de la région autonome du Kurdistan d'Irak ne sont qu'une suite de pertes de contrôle par l'État central. En 1991, la deuxième guerre du Golfe provoque le retrait de l'armée irakienne du nord de l'Irak derrière la *Green Line*, une zone immédiatement occupée par les

² Il ne s'agit pas ici d'une frontière internationale, mais d'une ligne de démarcation interne entre le Kurdistan et le reste de l'Irak que nous présentons plus bas.

³ Le Kurdistan d'Irak est une région autonome dans un État fédéral mais comportant tous les attributs d'un mini-État, à savoir un président, un gouvernement, un parlement, une cour de justice, une armée, des services de sécurité, le contrôle de ses frontières et, pour ainsi dire l'ensemble des pouvoirs régaliens (judiciaire, militaire, fiscal et politique/décisionnel).

⁴ Organisation de l'État islamique.

combattants kurdes, en rébellion contre Bagdad depuis trois décennies. Malgré une guerre civile entre les deux principaux partis kurdes irakiens, le PDK et l'UPK (1994-1996), dont l'une des causes était, déjà à l'époque, les revenus générés par le commerce aux frontières externes⁵, ce fut la première fois que les Kurdes contrôlèrent, de manière continue, une partie du territoire kurde. En 2003, la troisième guerre du Golfe, menée pour la seconde fois par les États-Unis, provoque la chute du régime du Saddam Hussein. Une nouvelle ligne de démarcation, la *Trigger Line* ou ligne d'avancée des peshmergas (armée kurde) vers le sud dans les zones kurdes, devient une nouvelle frontière *de facto* et non *de jure* du Kurdistan d'Irak. En 2005, lorsque la région kurde autonome fut reconnue officiellement par la constitution irakienne, c'est la *Green Line* qui fut retenue comme frontière interne du KRG, soit d'une région kurde dans la fédération irakienne. En dehors des trois gouvernorats kurdes (Dohuk, Erbil, Sulaymaniyeh) reconnus sans ambiguïté comme faisant partie de l'administration du KRG⁶, certaines parties de trois autres gouvernorats adjacents — Ninewa, Salahedin et Dyala — ainsi que la totalité de celui de Kirkouk restèrent contestées. Pourtant, en 2005, l'article 140 de la constitution irakienne prévoyait la mise en place d'un processus de normalisation qui aurait dû prendre fin en décembre 2007, après la tenue d'un référendum sur la gestion de ces territoires ; ceci aurait permis de choisir entre le rattachement à Erbil ou à Bagdad. L'article 140 demeure officiellement l'élément clé qui doit permettre le règlement du statut de ces territoires litigieux et en conflit entre les deux autorités. Toutefois conçu comme un processus en plusieurs étapes (règlement de la question de l'arabisation dans les zones en discussion ; retour au découpage administratif de 1957 ; organisation d'un recensement ; tenue d'un référendum), les clauses de cet article sont toujours restées lettre morte. Si les Kurdes étaient en position de force en 2005 pour imposer à Bagdad leurs revendications territoriales à travers la signature de l'article 140, l'évolution et le retournement progressif de ce rapport de force dans les années qui ont suivi, n'ont jamais permis l'application de cet accord. Derrière cette dispute territoriale, se cachent des enjeux économiques colossaux : une grande partie de la richesse pétrolière de l'Irak se trouve localisée dans ces zones !

Ainsi les zones en discussion — ou territoires disputés — constituent en quelque sorte « l'espace frontière » entre le Kurdistan autonome et le reste de l'Irak (Fig. 1). Certes une frontière floue⁷, non définie, et extrêmement conflictuelle, mais une véritable « zone » de discontinuité ethnique⁸, politique et aussi économique. En réalité, les territoires sous discussion entre Erbil et Bagdad représentent une région qui s'étire de la Syrie à l'Iran, soit près de 650 km d'est en ouest et d'environ 50 à 100 km d'épaisseur du nord au sud. Jusqu'en juin 2014, les contrôles dans cette partie du territoire irakien étaient particulièrement nombreux – surtout autour de Mossoul et de Kirkouk – et étaient effectués tantôt par les peshmergas, tantôt par l'armée irakienne, tantôt par des patrouilles mixtes en fonction des secteurs où l'on se trouvait. L'offensive en deux temps de l'OEI, au cours de l'été 2014, a totalement modifiée les rapports de forces dans les territoires disputés. L'effondrement de l'armée irakienne dans les gouvernorats à majorité arabe sunnite, suivi par son retrait total de ces territoires, a permis aux peshmergas de prendre possession de la presque totalité des zones de peuplement kurde. Depuis, dans les zones à majorité arabe, les combattants de l'OEI règnent presque partout en maître.

⁵ H. Bozarslan (2009, p. 75) évoque les « (...) tensions internes, alimentées [...] par l'accès inégal des deux parties aux revenus douaniers, estimés à 100 000 dollars par jour. L'UPK, notamment, accuse le PDK de monopoliser les taxes douanières tirées d'un commerce transfrontalier illégal mais toléré, dont la contrebande du pétrole, et de privilégier ses propres ministères et fonctionnaires ».

⁶ Il s'agit des trois mêmes provinces qui avaient été désignées entre 1970 et 1975 comme faisant partie d'une région kurde autonome, autonomie qui n'avait jamais vu le jour, provoquant la reprise de la guérilla kurde.

⁷ Depuis 2010, nous avons consacré plusieurs missions de terrain à ces territoires en discussion. La délimitation des territoires entre Kurdes et Arabes demeure un enjeu de taille en Irak, car le gouvernement central soupçonne les Kurdes de masquer, derrière le renforcement de leur autonomie dans le cadre fédéral, un projet indépendantiste. Lire par exemple : Roussel C., 2014 : « L'introuvable frontière du Kurdistan d'Irak », *Politique Etrangère*, n°2/2014, p. 63-77.

⁸ Les territoires disputés sont des zones de mixité communautaire, ethnique et confessionnelle. C'est ici qu'à lieu la transition entre zone de peuplement kurde et zone de peuplement arabe.

Les conséquences sur le terrain de ce nouvel épisode de la guerre d'Irak – qui a débuté en 2003 avec l'intervention américaine – sont spectaculaires : une ligne de front qui court de la frontière syrienne en direction de la frontière iranienne (mis sans l'atteindre) sépare les combattants kurdes des combattants djihadistes. Depuis juin 2014, une frontière nettement délimitée⁹ (même si elle demeure sujette à modification) a remplacé les ex-territoires disputés (Fig. 1).



Fig. 1. La zone disputée au sud du Kurdistan d'Irak.

Cartographie : C. Roussel & F. Troin • CITERES 2015

Cette récente « frontière » méridionale du Kurdistan d'Irak, matérialisée par une ligne de front, ne permet plus aux marchandises de circuler entre la Turquie et le sud de l'Irak. Seul un passage, le long de la frontière iranienne, permet aux véhicules de passagers de relier le Kurdistan à Bagdad. Mais la route reste dangereuse. Et même déjà avant l'offensive djihadiste dans les provinces arabes sunnites du centre de l'Irak, l'incertitude sécuritaire qui régnait dans les territoires disputés créait une rupture de charge pour les produits importés de Turquie, *via* le Kurdistan, à destination de Bagdad et des villes irakiennes au sud de la ligne Mossoul-Kirkouk. Concrètement, les compagnies turques de transport qui s'occupaient du fret de marchandise déchargeaient leurs cargaisons dans les villes du Kurdistan (Zakho, Dohuk, Erbil) ou sur des aires de stationnement à la sortie du Kurdistan quelques kilomètres avant le dernier *check-point* kurde ; les produits à destination du reste de l'Irak étaient alors transférés et confiés à des compagnies irakiennes en charge de traverser les zones en discussion et d'acheminer

⁹ Lire : Roussel C, 2014 : « Les territoires kurdes d'Irak à l'heure du Daesh : nouvel enjeu frontalier », *Editoriaux : repères sur la Turquie*, Ifri, Paris. Mise en ligne : 10 décembre 2014. http://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/roussel_final.pdf

les produits importés à bon port. Les chauffeurs turcs étaient peu nombreux à poursuivre plus au sud. Toute cette zone d'incertitude que représentaient les territoires disputés – ainsi que le reste de l'Irak d'ailleurs – constituait déjà une discontinuité pour le trafic de marchandises dans l'espace irakien. Mais elle n'empêchait pas la circulation des marchandises. Depuis l'été 2014, cette discontinuité s'est encore largement renforcée avec la conquête des territoires sunnites du centre de l'Irak par les djihadistes de l'OEI, pour aboutir à une diminution importante des flux marchands par voie routière. Alors que près de 2500 camions entraient quotidiennement en Irak début 2014 par le poste d'Ibrahim Khalil, ils n'étaient plus qu'environ 700 début 2015¹⁰. La plupart du trafic qui concernait le reste de l'Irak s'est effondré. Dans ces conditions, toute une partie des échanges commerciaux s'organise sur un axe est-ouest : de la Turquie vers l'Iran, en passant par le Kurdistan irakien.

L'organisation des échanges commerciaux entre Turquie et Iran via le Kurdistan d'Irak

Derrière cette frontière militaire *de facto* (la *Trigger Line*), un quasi État kurde œuvre depuis 2003 à la reconfiguration et à l'aménagement de son territoire avec l'argent du pétrole irakien (le KRG reçoit 17 % du budget national auxquels s'ajoutent les revenus de l'exploitation du pétrole qui se situe dans sa zone de contrôle et qu'il exploite sans l'autorisation du pouvoir central) et celui des revenus issus de la taxation à ses frontières internationales. Dans ces conditions, l'espace économique stratégique du Kurdistan d'Irak se réorganise autour de ces deux paramètres vitaux pour la région : le contrôle des frontières et d'une partie des ressources pétrolières du pays.

Les pays voisins fournissent une grande partie des produits manufacturés et alimentaires qui sont consommés au KRG¹¹. La place de la Turquie est hégémonique dans ce domaine comme le montre la Figure 2. Avec, en moyenne, 2000 à 2500 camions par jour en 2013¹², le trafic de marchandises par fret routier transite en grande partie par le poste d'Ibrahim Khalil, seul point de passage entre la Turquie et le Kurdistan d'Irak. Le rôle de ce poste de douane est donc primordial pour l'acheminement des produits d'importation. À ce titre, il occupe une place essentielle dans l'organisation du dispositif routier régional. C'est également à ce poste frontalier que les taxes sur les marchandises importées sont les plus importantes, constituant des revenus conséquents pour le KRG¹³.

¹⁰ Source : Mission économique de l'ambassade de France, section d'Erbil.

¹¹ Un économiste kurde de Sulaymaniyeh avançait les chiffres de 80 à 90 % des produits consommés au KRG (entretien réalisé le 11 avril 2013 avec Mr Faysal Sluman, Centre d'études stratégiques, Sulaymaniyeh).

¹² Entretien réalisé à la Chambre de commerce de Zakho-Dohuk en 2013. Le chiffre pourrait être un peu surestimé car, côté turc, D. Bayraktar et D. Daniş donnaient pour l'année 2011, le chiffre de 1500 camions/jour.

¹³ Il est difficile de connaître les revenus engendrés par le fret routier à cette frontière. En décembre 2011, le responsable de cette douane avait été arrêté et emprisonné à la suite de fuites d'informations quant à la gestion des recettes douanières. Le poste Ibrahim Khalil se trouve sous le contrôle territorial du PDK ; l'UPK accuse régulièrement ce dernier de ne pas reverser l'intégralité des revenus au KRG. Pour ces raisons, la plus grande opacité règne à ce sujet et les responsables actuels de la douane ont reçu des consignes pour ne rien divulguer.



Fig. 2. Les flux de marchandises aux frontières terrestres du Kurdistan d'Irak en 2013.

Cartographie : C. Roussel & F. Troin • CITERES 2015

Le réseau routier kurde, pour faciliter cette économie d'importation et de transit de marchandises, est en pleine reconfiguration. Les axes nord-sud, préexistants à l'autonomie kurde, sont moins fréquentés qu'auparavant étant donné les risques qu'encourent les compagnies de fret international à s'aventurer dans les territoires disputés. L'ancien réseau routier, qui témoigne de l'organisation centralisée de l'époque baathiste, avait pour but de relier les villes stratégiques de Kirkouk et de Mossoul à Bagdad. Au nord, le Kurdistan, en rébellion depuis le début des années 1960, faisait figure d'angle mort. Dorénavant maître de son destin et de l'aménagement de son territoire, le KRG renforce les axes qui structurent son espace utile. À l'inverse de l'ancien réseau routier centré sur Bagdad, les grandes dynamiques spatiales actuelles, issues des échanges économiques en cours, s'organisent selon une logique transversale est-ouest. Ainsi, une bonne part de la circulation commerciale suit un corridor qui vient de Turquie, *via* le poste frontière d'Ibrahim Khalil, passe par Erbil et se poursuit vers l'est en direction de Sulaymaniyeh et de la frontière iranienne. Les grands projets autoroutiers en cours au Kurdistan ont pour objectif de renforcer cette circulation est-ouest au détriment de Bagdad et d'intégrer la région kurde autonome dans un espace économique régional composé de la Turquie, du KRG et de l'Irak. Les frontières sont au cœur de cette nouvelle reconfiguration économique-spatiale qui émerge. À l'horizon 2030, le Kurdistan devrait être pourvu d'un réseau d'autoroutes qui reliera les deux principaux postes frontaliers irano-irakiens au poste d'Ibrahim Khalil, en connectant entre elles les villes kurdes de Sulaymaniyeh, Erbil, Dohuk et Zakho. Deux extensions vers le sud, par-delà la *Green line*, intégreront les villes de Kirkouk et de Mossoul au reste du Kurdistan (Fig. 3). Le *Master Plan* des autoroutes, document produit par le ministère du planning du KRG, figure l'espace utile et vital tel que les Kurdes se le représentent et qu'il convient d'aménager. Dans le nord de l'Irak, c'est

actuellement ce dessein que les autorités régionales tentent de mettre en place : une organisation du territoire qui repose sur un système économique transfrontalier tend à remplacer celle structurée autour de la capitale irakienne, toujours synonyme d'oppression pour les Kurdes.



Fig. 3. Le réseau d'autoroutes du Kurdistan d'Irak à l'horizon 2030.

Cartographie : C. Roussel & F. Troin • CITERES 2015

Comme on peut ainsi le constater, la frontière iranienne fait l'objet de toutes les attentions, en tant que point d'entrée des marchandises iraniennes sur le territoire kurde autonome, mais également en tant que lieu de sortie du pétrole brut extrait au Kurdistan. Le rôle des postes douaniers à la frontière Iran-Kurdistan d'Irak s'observe à travers les aménagements et les agrandissements récents qui viennent d'être réalisés à Haj Omeran, mais aussi à Penjween-Bashmar¹⁴ et par le fait que ces deux postes seront prochainement reliés au reste du territoire kurde par deux autoroutes majeures. Le cas de la frontière d'Haj Omeran — seul point d'entrée contrôlé par le PDK sur la frontière iranienne — est éclairant des enjeux qui se préparent. L'ouverture d'un poste frontière international à Haj Omeran remonte à l'année 2008, suite à des accords officiels signés entre KRG et Iran ; il représente un des

¹⁴ Les protocoles de coopération douanière ont été signés en 2009 entre Erbil et Téhéran pour faire de cet endroit un poste de douane international. C'est à partir de cette date que des travaux d'agrandissement furent réalisés.

trois points de passage officiel entre le KRG irakien et Iran (Fig. 3). Avant 2008, la frontière n'était matérialisée que par un petit poste de contrôle pour les échanges locaux entre le Kurdistan d'Irak et celui d'Iran. La frontière était d'ailleurs poreuse à cet endroit : les chevaux et les passeurs attendaient en contrebas de l'emplacement des actuelles installations douanières afin de permettre aux Kurdes d'Iran de passer clandestinement en Irak. Aujourd'hui, la frontière est contrôlée par tout un dispositif sécuritaire (route militaire, mur, barrière barbelée et miradors) sur plusieurs kilomètres de part et d'autre du poste de douane. Les actuelles infrastructures permettent de recevoir et de contrôler des camions en partance pour l'Iran ; le trafic étant en moyenne de cent camions par jour. Ce chiffre n'atteint pas, certes, le trafic comptabilisé au poste d'Ibrahim Khalil de la frontière turque, mais en cinq années, Haj Omaran est passé de lieu de contrebande à un poste douanier officiel de mieux en mieux intégré au système économique et spatial du Kurdistan irakien. Depuis que les Kurdes contrôlent Kirkouk et que l'OEI empêche la circulation vers Bagdad, ce poste est devenu une porte de sortie importante pour le pétrole brut irakien exporté vers l'Iran. Le trafic des camions citernes a explosé depuis l'été 2014 : les camions iraniens viennent à vide jusqu'aux gisements pétroliers du Kurdistan d'Irak et effectuent d'innombrables aller-retours. L'ancienne route de montagne s'est métamorphosée en quelques années en un axe majeur en plein réaménagement. Une société roumaine est en train de construire ce qui deviendra les 18 km du dernier tronçon de l'autoroute, entre la frontière et Choman ; le tronçon Choman/Soran/Harir n'est pas encore en chantier, le tracé n'ayant pas encore été défini ; quant au tronçon entre Shaqlawa et Harir, il était en construction depuis 2011, suite au contrat obtenu par la société turque « Yükcél ». Enfin le tronçon Shaqlawa à Erbil reste pour l'instant inachevé puisqu'une double voie existe déjà jusqu'à Salahedin, alors que, ensuite, les derniers travaux de jonction restent à effectuer.

D'une frontière à l'autre : une complémentarité entre commerce légal et commerce illégal

Le secteur privé se développe au Kurdistan d'Irak depuis le début des années 1990 et, surtout, depuis 2003. Les entreprises étrangères, et particulièrement celles des pays voisins, sont parties prenantes du boom économique dans la région : plus de 600 des 1500 entreprises étrangères implantées au KRG sont turques¹⁵. Les entreprises iraniennes sont également très présentes. Mais les dynamiques commerciales transfrontalières ne se ressemblent pas entre ces deux grandes frontières du Kurdistan d'Irak : si le trafic commercial semble bien encadré et rentré dans un cadre transfrontalier officiel à la frontière turco-irakienne, il se divise entre pratiques légales et pratiques illégales à la frontière irano-irakienne.

Les dynamiques commerciales transfrontalières à la frontière turque

Le secteur industriel et manufacturier est embryonnaire au Kurdistan. Le secteur privé, en pleine expansion, se développe en grande partie à travers des activités commerciales d'import-export avec les pays voisins et la Chine. Ainsi, l'implantation de nombreuses compagnies d'import-export au Kurdistan se remarque dès le franchissement de la frontière irakienne en sortant de Turquie. Les cinq ou six kilomètres de route qui relie le poste d'Ibrahim Khalil à l'entrée de la ville de Zakho sont flanqués d'entrepôts de stockage de marchandises, de bureaux des multiples sociétés commerciales et de magasins d'exposition de compagnies spécialisées dans cette activité. En provenance de Turquie, des milliers de camions déchargent chaque jour des produits manufacturés dans les entrepôts de Zakho, de Dohuk ou d'Erbil dont la plupart entrent dans les catégories suivantes : alimentation, matériaux de construction, cosmétique (savon, shampoing...), électronique/électroménager, textile.

¹⁵ 614 compagnies turques sur les 1458 compagnies étrangères enregistrées au KRG, soit un taux de 42 %, selon la Fédération du Kurdistan des Chambres du commerce et de l'industrie (2012).

Les villes kurdes servent de plateforme de distribution pour la région autonome, de relais vers le reste de l'Irak – car, comme on l'a vu, les compagnies de transport irakiennes viennent s'y ravitailler –, mais aussi de lieu d'approvisionnement pour le marché iranien comme nous le verrons plus loin.

La présence turque au Kurdistan d'Irak est impressionnante. Ses entreprises y sont particulièrement actives dans le domaine de la construction et des projets d'infrastructure — à ce titre, la Turquie est aussi le principal pays pourvoyeur de main-d'œuvre qualifiée au KRG. De plus, la Turquie, qui demeure le principal pays producteur de biens de consommation dans la région, est omniprésente dans le secteur commercial : une grande quantité de magasins et de *shopping-centers* proposent des produits *made in Turkey*. Le passage de la frontière au poste Ibrahim Khalil n'est que la partie visible d'une économie transfrontalière qui possède des ramifications bien plus lointaines sur le territoire turc. Les commerçants kurdes d'Irak viennent s'y ravitailler depuis des décennies, mais le début de l'activité commerciale à grande échelle remonte au début des années 1990. Lorsque Saddam Hussein dominait le Kurdistan d'Irak, la frontière était ouverte et fonctionnait normalement. Cependant, beaucoup de contraintes ne permettaient pas le développement des échanges commerciaux : l'utilisation du dollar était interdite et une politique de protectionnisme des produits irakiens surtaxait les produits d'importation. Seulement quelques grands commerçants grossistes avaient réussi à développer, à l'ombre de l'ancien régime, une activité avant 1991. C'est donc après la « Révolution » de 1991 que le développement des échanges entre le Kurdistan d'Irak et la Turquie a franchi un premier palier. Le second s'est logiquement produit à partir de 2003, à la suite de la chute du régime de Saddam Hussein : comme le montre le tableau 1, le trafic de marchandises à la frontière turco-irakienne est passé de 194 camions par jour en 2002 à 695 en 2004.

Tab. 1. Nombre de camions par an aux frontières turques.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Irak	93,404	70,858	163,922	253,764	261,984	200,947	256,126	260,951	361,725	482,563
Syrie	6,132	5,011	4,843	4,573	7,915	11,692	16,146	31,461	69,827	106,502
Iran	12,981	11,388	17,347	23,059	15,373	15,929	16,773	13,715	18,594	23,871

Source : International Transportation Association in Istanbul, 2011, d'après Damla Bayraktar et Didem Daniş (2014).

La majorité des commerçants grossistes serait de Zakho d'après les entretiens que nous avons menés dans la ville même, ainsi qu'à la chambre du commerce de la province de Dohuk. La première activité économique de la ville serait le commerce avec la Turquie : « *Si tu as 10 000 \$, tu peux lancer ton affaire en achetant des produits en Turquie et les revendre au Kurdistan* », nous avait ainsi déclaré un commerçant, interviewé en avril 2011 dans une des zones d'entrepôts, située à l'entrée de la ville de Zakho. Par exemple, la compagnie *Bazaz* est spécialisée dans l'achat et l'importation de produits alimentaires turcs. La compagnie a été créée, en 1993, par un entrepreneur kurde irakien qui possédait un contact commercial fiable à Gaziantep (Turquie). L'exemple de la société de tapis *Aladin* indique un fonctionnement similaire. Fondée en 2004 par un habitant de Zakho, cette société se consacre à l'importation de tapis noués machine et à leur revente dans tout l'Irak. Elle se fournit à Gaziantep et à Istanbul. Le patron parle le turc et se rend en moyenne tous les deux mois en Turquie pour effectuer les commandes. Des commerçants kurdes de Turquie sont également installés à Zakho, profitant de leurs réseaux de connaissance à cheval sur les deux pays. Certains se sont spécialisés dans l'importation d'appareils électroménagers chinois qu'ils achètent à des grossistes en Turquie et qu'ils revendent en Irak. Mais les produits turcs de marque « *Arcelic* » sont également fort appréciés sur le marché irakien car ils bénéficient d'un meilleur service après-vente et les appareils ne sont pas contrefaits.

Le fonctionnement de la société *Younis*, une des plus grandes compagnies d'import-export de Zakho, résume parfaitement l'organisation du commerce transfrontalier entre la Turquie et l'Irak et son emprise spatiale. *Younis Cie* a été créée en 1991 par un entrepreneur de Zakho ; elle emploie aujourd'hui plus de deux cents ouvriers et cadres de la région de Zakho essentiellement. Son activité consiste à importer des produits cosmétiques et ménagers en Irak. Si 80 % des achats ont lieu en Turquie, le reste s'effectue en Europe ou à Dubaï. Cette société possède un entrepôt de transit à Gaziantep qui sert à collecter les produits depuis les grandes villes turques (Istanbul, Izmir...) ainsi que les marchandises qui arrivent par la mer au port de Mersin. Toutes ces marchandises sont acheminées ensuite par la route, *via* Ibrahim Khalil, à l'aide de conteneurs dans de grands entrepôts à Zakho, Erbil et Sulaymaniyeh, avant d'être distribuées aux marchands locaux kurdes. Une autre partie est destinée au marché irakien où des compagnies de fret routier irakiennes se chargent du transport vers Bagdad ou Bassora. Enfin, une dernière partie se dirige vers le marché iranien en passant de manière illégale, à l'aide de transitaires spécialisés dans la contrebande, par la région de Penjween (Fig. 4). Les temps de passage au poste-frontière Ibrahim Khalil, situé à moins de cinq kilomètres des entrepôts de Zakho, représentent l'unique incertitude de cette activité : ils peuvent varier entre cinq à six heures et une à deux journées en fonction des périodes et des aléas. Mais, depuis 2012, la durée de franchissement de la douane se serait grandement améliorée.

La frontière turco-irakienne est un bon exemple d'intégration régionale qui a rapidement évolué vers une normalisation entre les deux pays s'appuyant sur leur activité économique commerciale. La faiblesse des taxes à la frontière¹⁶ a dissuadé le commerce de contrebande, activité pourtant courante dans le passé. La Turquie possède une économie complète et diversifiée qui a trouvé des débouchés dans une région de l'Irak en pleine reconstruction et disposant de surcroît de liquidités.

Les spécificités de la frontière irano-irakienne

Si les marchandises entrent de manière légale par la Turquie, une partie d'entre elles sort vers l'Iran en traversant la frontière illégalement. La frontière iranienne se caractérise par le maintien des activités de contrebande alors qu'elles ont presque totalement disparu avec la Turquie. Cela s'explique par des conditions particulières sur la frontière de l'est qui se cumulent pour créer un environnement favorable au maintien d'une économie clandestine.

De toutes les frontières que possède le KRG, celle avec l'Iran est la plus complexe à contrôler et ce pour diverses raisons : d'une part, la délimitation de la frontière n'est pas encore établie avec précision ; d'autre part, les ouvrages de surveillance qui pourraient la matérialiser ne sont pas aisés à mettre en place et cette opération nécessite du temps et des investissements énormes pour aménager l'ensemble de la zone frontalière. Le relief, évidemment, limite le contrôle de la zone frontière si bien qu'il reste des « poches » de territoire à l'intérieur du Kurdistan d'Irak qui échappent au KRG comme celles investies par le PKK. La Figure 4 montre les emplacements approximatifs dans ces espaces montagneux contrôlés par les peshmergas du PKK. Ces poches permettent le passage de plusieurs routes de contrebande. Une des plus utilisées passe par Qaladzeh avant de filer vers le nord-est à travers les montagnes en pleine zone PKK ; elle débouche en Iran dans les villes de Mahabad, Piransha, Nakhada. Mais plus encore, le Kurdistan d'Irak est géré par ses deux partis historiques — PDK et UPK — qui conservent un contrôle total sur leurs combattants respectifs qui, de surcroît, exercent leur autorité sur deux parties du territoire comme en témoigne la Figure 4. Ainsi, la frontière avec l'Iran se retrouve segmentée entre le contrôle du PKK, celui du PDK — qui dispose d'une fenêtre

¹⁶ Si les revenus de la frontière sont certainement importants, cette richesse est générée par l'intensité du trafic et non par un système de taxation qui découragerait l'activité commerciale. À titre d'exemple, une tonne de flacons de parfum est taxée 250 \$, soit 5 000 \$ le conteneur de 20 tonnes.

sur l'Iran dans la région de Haj Omaran — et celui de l'UPK qui gère le reste. La frontière de Parwiskhan dans les zones disputées est sous contrôle de l'UPK. Cette situation favorise les trafics et les ententes locales avec les réseaux de passeurs.

Le différentiel économique entre les deux pays, le non alignement des politiques douanières¹⁷, mais aussi les sanctions qui pèsent sur l'Iran favorisent les échanges et les trafics, d'où l'existence de zones de contrebande importantes et de réseaux de trafiquants bien organisés. D'un côté, il est fort rentable de faire venir illégalement des produits iraniens pour les vendre en Irak (comme l'essence et certains produits alimentaires) car ils coûtent trois à quatre fois moins cher en Iran. De l'autre, l'Iran demeure un marché extraordinaire pour les produits étrangers de contrebande qui seraient surtaxés s'ils entraient de façon formelle par les douanes (électroménager, électronique, vêtements, cosmétiques). Les bénéfices sur le marché iranien sont encore plus juteux lorsqu'il s'agit de produits interdits¹⁸ (alcool, cigarettes étrangères). Tout un ensemble d'acteurs profite de ces trafics : les commerçants urbains des villes du Kurdistan d'Irak, les transporteurs et les intermédiaires qui se chargent de l'acheminement, les populations qui vivent sur la frontière¹⁹ en charge du passage des marchandises (stockeurs, passeurs) et, parfois même, les autorités et la police iranienne qui reçoivent des pots-de-vin. Il apparaît donc clairement, dans ces conditions, que la frontière irano-irakienne constitue un espace de circulation de marchandises qui s'organise par capillarité à l'inverse de la frontière turco-irakienne. À la quasi absence de routes de contrebande et à la présence d'un poste douanier unique côté turc, s'oppose donc une organisation beaucoup plus complexe côté iranien, composée de plusieurs postes douaniers contrôlés par des autorités politiques différentes et de plusieurs routes de contrebande qui empruntent des itinéraires montagneux.

¹⁷ Les produits étrangers entrent au KRG très faiblement taxés alors que l'Iran a une politique protectionniste volontariste qui impose des taxes importantes sur les produits d'importation.

¹⁸ Il en est ainsi de l'interdiction pure et simple de certains produits pour protéger la production locale ou bien pour respecter la morale islamique.

¹⁹ L'enclavement et la pauvreté des villages et des populations de la frontière se combinent avec les liens familiaux transfrontaliers forts pour favoriser la mise en place d'une économie transfrontalière active, la frontière devenant une ressource économique pour les villageois.

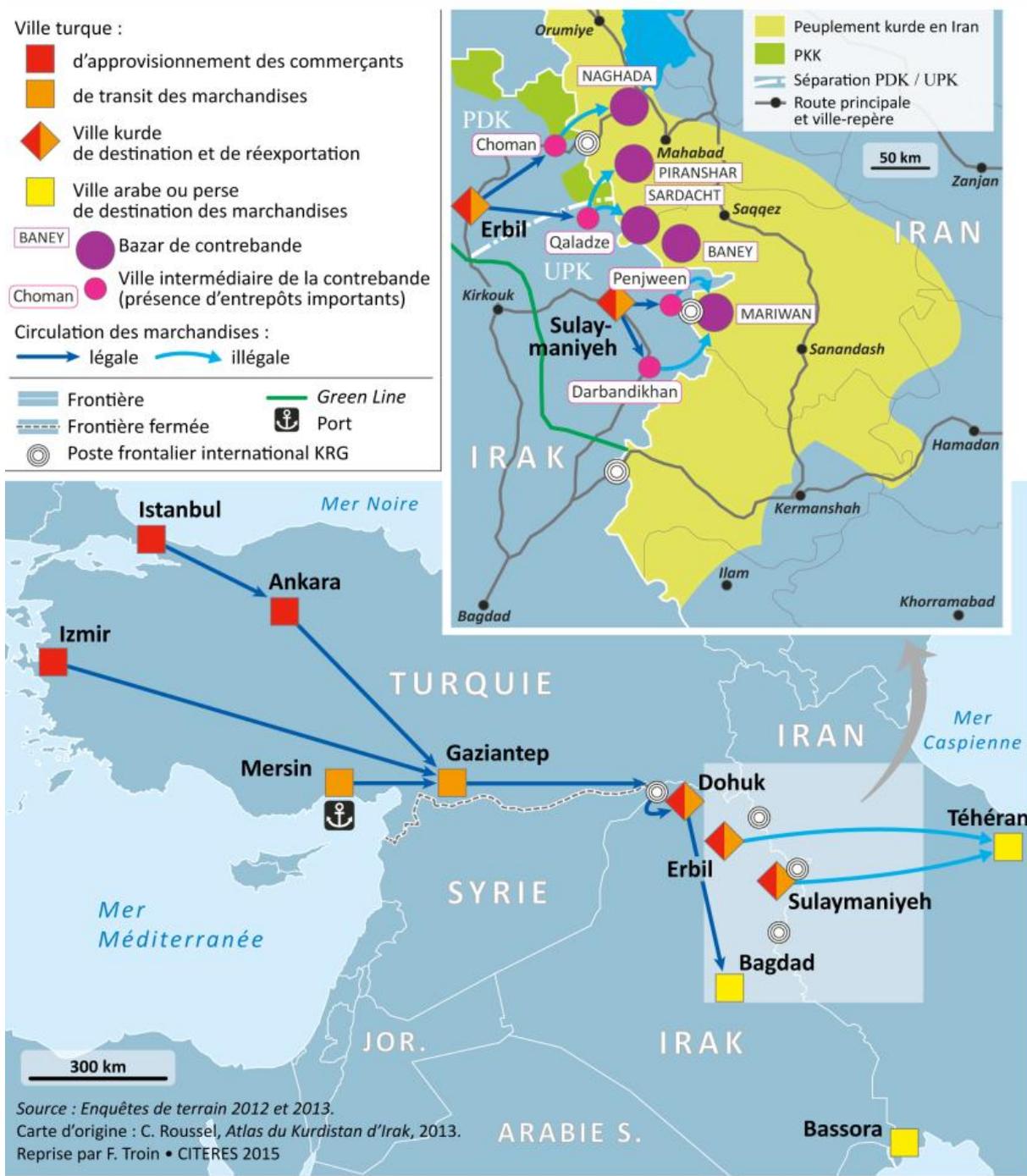


Fig. 4. Le commerce transfrontalier entre Turquie / Iran / Irak. Une complémentarité entre activité légale et illégale.

Cartographie : C. Roussel & F. Troin • CITERES 2015

Les dynamiques commerciales transfrontalières à la frontière iranienne

Comme sur la frontière turco-irakienne, il existe des postes de douanes officiels — il y en a trois — par lesquels transitent en toute légalité les marchandises en provenance d'Iran vers le KRG. Dans le sens Iran-Kurdistan d'Irak, les produits les plus communément importés sont des denrées alimentaires, des habits, des pièces détachées automobiles et du ciment. Dans l'autre sens, le KRG exporte vers l'Iran des citernes de pétrole brut qui ne peut être raffiné, faute d'aménagements adéquats, au

Kurdistan irakien. La majorité des produits iraniens importés au KRG passent par les grands commerçants grossistes de Sulaymaniyeh — et secondairement d'Erbil — qui les redistribuent aux semi-grossistes et détaillants de la région autonome.

Comme pour le commerce légal, la contrebande s'effectue dans les deux sens, mais elle est particulièrement active et importante en volume du KRG vers l'Iran. Mais, avant de franchir les montagnes et d'être revendus dans les bazars des villes frontalières de la province iranienne du Kordestan, les produits étrangers en partance pour l'Iran sont échangés entre plusieurs intermédiaires. A chaque étape, les marchandises passent dans les entrepôts de transitaires qui les revendent aux suivants, chacun contrôlant un segment de la filière de distribution. L'ensemble de ces séquences constituent une route d'acheminement des marchandises. Tout d'abord, les sociétés d'import-export basées dans les grandes villes du Kurdistan d'Irak reçoivent des commandes de la part des commerçants grossistes iraniens. Ensuite, la cargaison est envoyée par camions dans des entrepôts intermédiaires qui se situent dans certains bourgs proches de la frontière iranienne (Qaladze, Choman-Dyana pour les plus connus, voir Fig. 4). Les propriétaires de ces entrepôts sont des transitaires en contact avec les réseaux de passeurs locaux. La marchandise change alors de main. Puis, de là, des *pick-up* transportent la marchandise vers de petits entrepôts dans les villages de la montagne, à proximité immédiate de l'Iran. Les habitants de ces villages sont chargés de transporter les produits à la frontière où des passeurs iraniens les acheminent ensuite dans leurs villages. Dans ces villages, ils changent encore une fois de main pour être pris en charge par des transporteurs qui travaillent pour les commerçants grossistes des villes kurdes d'Iran qui les revendent enfin dans les bazars. Les passeurs prennent des risques importants car ce sont eux qui doivent franchir la frontière, soit en négociant le passage avec la police iranienne, soit en traversant de nuit pour éviter les contrôles. Généralement il s'agit de jeunes gens qui acheminent la marchandise à dos de cheval et de mulet jusqu'en Iran.

Cette dynamique commerciale transnationale peut être particulièrement bien illustrée par l'exemple de la contrebande d'alcool. En effet, les enjeux économiques que représente la contrebande d'alcool entre Irak et Iran sont énormes. La prohibition de l'alcool, du côté iranien, a fait naître un marché noir d'une taille incommensurable : il semblerait que des dizaines, voire des centaines de millions de dollars américains transitent chaque année par cette économie parallèle selon les autorités douanières du Kurdistan d'Irak. La police iranienne aurait enregistré une augmentation de 69 % des quantités d'alcool saisies en 2012 et, au total, 80 % de l'alcool en Iran transiteraient par le KRG, selon un article du *Los Angeles Times* (13/07/2012).

La plus grande compagnie d'importation d'alcool au Kurdistan d'Irak est située dans le quartier chrétien d'Aïn Qawa. Elle a été créée en 1991 sous le nom d'*El Anqood* [le raisin]. La totalité de la marchandise vient de Turquie, grâce à une compagnie de transport turque qui se charge d'acheminer la cargaison depuis le port de Mersin ou depuis Izmir directement, ville de production de la bière *Tuborg*. Le déchargement se fait à Dohuk, lieu des entrepôts de stockage. Si une partie est consommée dans le Kurdistan d'Irak ou revendue dans le reste de l'Irak (Mossoul, Bagdad, etc.), plusieurs routes d'acheminement permettent l'exportation d'une partie du stock vers l'Iran : la plus importante passe par Qaladze ; une autre transite par Shoman-Dyana pour aboutir à Haj Omaran. D'autres passent par Penjween ou Darbandikhan, plus au sud (Fig. 4). À elle seule, la société *El Anqood* réalise un chiffre d'affaire qui oscille entre 30 et 35 millions de \$ par an, uniquement pour ce qui concerne le commerce illégal avec l'Iran²⁰. *El Anqood* livre des commerçants semi-grossistes dans des petites villes à proximité de l'Iran, comme celui de Qaladze que nous avons pu interviewer. Dans cette bourgade, quelques commerçants-trafiquants tiennent le commerce avec l'Iran et représentent les têtes de pont de

²⁰ Entretien réalisé le 16 septembre 2012 avec le responsable de la société *El Anqood*, Aïn Qawa.

la plus grande route clandestine d'alcool à destination de ce pays. Ainsi, ils disposent de toute une infrastructure qui leur permet de recevoir la marchandise et de la transporter à la frontière tels que d'immenses entrepôts de stockage et une armada de *pick-up*. Une fois la marchandise acheminée chez leurs homologues iraniens, les profits sont mirobolants : une bouteille de whisky *Grantz*, qui se négocie à 10 \$ à Erbil, sera revendue 50 \$ à Mahabad en Iran ; elle pourra être revendue, sous le manteau, près de 100 \$ à Téhéran.

En fait, les Iraniens ne font que recevoir la marchandise. Ce sont les Irakiens qui ont les contacts et qui organisent le réseau de transport et, par conséquent, ce sont eux qui prennent les risques. Si la marchandise est saisie en Iran avant d'arriver à destination, le commerçant de Qaladze aura perdu sa mise de départ, soit l'ensemble des frais engagés pour payer les chauffeurs des 4 x 4, auquel s'ajoute le coût total de la marchandise achetée aux grossistes d'Erbil ou de Zakho. Les commerçants irakiens semi-grossistes de Qaladze ne peuvent se rendre physiquement en Iran : leur activité n'y est pas autorisée et la région frontalière du Kurdistan est « infestée d'espions et de gardiens de la révolution »²¹ ! Ils s'appuient donc sur des intermédiaires présents sur place : généralement un membre de la famille en Iran²² qui collecte l'argent auprès des commerçants iraniens qui ont passé commande. Une fois la marchandise livrée en Iran, l'argent est acheminé en Irak par une société de transfert de fonds. Le paiement ne se fait en aucun cas par virement bancaire car des transferts d'argent suspects risqueraient d'être bloqués.

Conclusion

La région kurde autonome d'Irak est en pleine reconfiguration spatiale et économique. Cette nouvelle organisation spatiale régionale se structure autour d'une économie transnationale qui répond à une double dynamique. La première repose sur une importation massive de produits étrangers qui s'explique par la faiblesse de la production locale, tant en matière de biens industriels manufacturés que de produits issus de l'agriculture alors même que les ressources en hydrocarbures nourrissent une importante économie de rente financière. La deuxième repose sur la position d'espace de transit du Kurdistan irakien entre la Turquie, l'Iran et le reste de l'Irak, lorsque celui-ci n'est pas en guerre. Ainsi que le montre cet article, l'on voit comment sont imbriqués les systèmes économiques régionaux car, en effet, une grande interdépendance et une complémentarité des territoires et des économies s'opèrent, en lien direct avec la persistance de politiques douanières et d'économies asymétriques, mais aussi avec les aléas de la géopolitique régionale.

Les frontières sont, évidemment, au cœur de ce dispositif. L'aménagement de grands axes de circulation les reliera dans l'avenir, les commerçants kurdes étant amenés à, de plus en plus, jouer un rôle d'intermédiaire — transitaire et passeur par les voies légales ou non — entre mondes arabe, perse et turc. Pour le moment, la complémentarité des frontières demeure un atout qui favorise l'économie de transit puisque, d'un côté, la circulation des biens est fluide et faiblement taxée alors que, de l'autre, elle est contrainte par des barrières douanières. Et c'est précisément cette contrainte qui rend le commerce transfrontalier lucratif par le recours à la contrebande. En Iran, la contrebande permet de compenser les interdits de la morale islamique, mais aussi les sanctions économiques liées à l'embargo. En Irak, elle fait vivre les populations des frontières. Les réseaux d'acheminement des produits vers l'Iran sont composés de passeurs qui opèrent clandestinement, mais aussi de commerçants qui travaillent en toute légalité. Ces réseaux fonctionnent grâce à l'assemblage de tous

²¹ Propos tenus par le responsable de la Sûreté locale à Qaladze.

²² Les Kurdes sont répartis des deux côtés de la frontière.

ces acteurs interdépendants qui forment, chacun à leur niveau, un maillon d'une longue chaîne, dans laquelle, à chaque étape, de l'argent s'échange.

La dislocation politique d'États dû aux conflits dans cette région du monde, comme en Irak ou en Syrie, est à l'origine d'une réorganisation complète des dynamiques de circulations des marchandises – mais aussi des personnes –. Certains ex-territoires de transit sont ainsi abandonnés au profit de nouveaux qui peuvent alors en tirer profit pour s'engager dans des processus économiques plus ou moins durables. L'apparition et l'affirmation de proto-États à des stades de maturation différents (Kurdistan d'Irak ; Kurdistan de Syrie ; État islamique) apparaissent comme des éléments qui devraient complexifier plus encore les routes de circulation des biens et des hommes et certainement renforcer davantage les pratiques clandestines.

Bibliographie

Aksel Damla B. & Danis D., 2014, "Diverse Facets of Europeanization at the Iraqi-Turkish Border" Nurcan Özgür Baklacioğlu & Yeşim Özer, (Eds.), *Migration, Asylum, and Refugees in Turkey: Studies in the Control of Population at the Southeastern Borders of the EU*, New-York, Edwin Mellen Press, p. 267-304.

Bennafla K., 2002, *Le commerce frontalier en Afrique centrale. Acteurs, espaces, pratiques*. Paris, Karthala, 368 p.

Bozarslan H., 2009, *Conflit kurde. Le brasier oublié du Moyen-Orient*. Paris, Autrement, 172 p.

Chopin A. et Lombard J., 2010, « Suivre la route. Mobilités et échanges entre Mali, Mauritanie et Sénégal », *EchoGéo*, n° 14. En ligne : <http://echogeo.revues.org>

Cuisinier-Raynal A., 2001, « La frontière au Pérou entre fronts et synapses », *L'Espace géographique*, n° 3, p. 213-229.

Delaistre A.-F., Lafrance C. & Roussel C., 2014, « La frontière turco-syrienne dans la province d'Alep : un nouvel espace de circulation », p. 159-176, in Boissière T. & David J.-C. (éd.), *Alep et ses territoires. Fabrique et politique d'une ville (1868-2011)*, Presses de l'Ifpo, Beyrouth-Damas,.

Foucher M., 2007, *L'obsession des frontières*, Paris, Perrin, 249 p.

ICG, 2009, « Iraq and the Kurds: Trouble Along the Trigger Line », *Middle East Report*, n° 88, juillet, 37 p.

Rapper G. et Sintès (de) P., 2006, « Composer avec le risque : la frontière sud de l'Albanie entre politique des États et solidarités locales », *Revue d'études comparatives Est-Ouest*, vol. 37, n° 4, p. 241-271.

Roussel C., 2013, « Le Kurdistan d'Irak : une entité en construction », *Les Carnets de l'Ifpo. La recherche en train de se faire à l'Institut français du Proche-Orient* (Hypotheses.org), 14 février 2013. En ligne : <http://ifpo.hypotheses.org/4811>

Roussel C., 2014, « L'introuvable frontière du Kurdistan d'Irak », *Politique Etrangère*, n°2/2014, p. 63-77.

Roussel C, 2014, « Les territoires kurdes d'Irak à l'heure du Daesh : nouvel enjeu frontalier », *Editoriaux : repères sur la Turquie*, Ifri, Paris. Mise en ligne : 10 décembre 2014. http://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/rousseau_final.pdf

Thorez J., 2008, « Bazzars et routes commerciales en Asie centrale. Transformation post-soviétique et mondialisation par le bas », *Revue Européenne des Migrations Internationales*, vol. 24, n° 3, p. 167-189.