



HAL
open science

**Le projet de chemin de fer
Chine-Kirghizstan-Ouzbékistan : défis et perspectives
dans le cadre des nouvelles routes de la soie**

Sijie Ren, Frédéric Lasserre

► **To cite this version:**

Sijie Ren, Frédéric Lasserre. Le projet de chemin de fer Chine-Kirghizstan-Ouzbékistan : défis et perspectives dans le cadre des nouvelles routes de la soie. *Paix et sécurité européenne et internationale*, 2020, 15, pp.174-195. 10.61953/psei.1077 . halshs-03158243

HAL Id: halshs-03158243

<https://shs.hal.science/halshs-03158243>

Submitted on 20 Apr 2021

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.

Le projet de chemin de fer Chine-Kirghizstan-Ouzbékistan : défis et perspectives dans le cadre des nouvelles routes de la soie

Sijie Ren

Maitrise en Études internationales, Ecole supérieure en Études internationales (ESEI), Université Laval, sijie.ren.1@ulaval.ca

Frédéric Lasserre

Directeur du Conseil québécois d'Études géopolitiques (CQEG),
Département de géographie, Université Laval
Frederic.lasserre@ggr.ulaval.ca

Dans le cadre des nouvelles routes de la soie, lancées en 2013, la Chine négocie avec le Kirghizstan un projet de construction de voie ferrée à travers le territoire kirghiz vers l'Ouzbékistan, ouvrant ainsi une nouvelle voie reliant le Xinjiang à l'Asie centrale et au-delà vers le Moyen-Orient. Ce projet est en réalité discuté depuis près de vingt ans, et bute sur deux obstacles majeurs : le coût considérable d'un tel projet à travers des massifs montagneux, et le choix du tracé, que le Kirghizstan veut optimal pour son économie. Le gouvernement kirghiz résiste aux pressions chinoises pour le moment

As part of the new Silk Roads, initiated in 2013, China is negotiating with Kyrgyzstan a project to build a railway through Kyrgyz territory to Uzbekistan, thus opening a new route linking Xinjiang to Central Asia, and beyond to the Middle East. This project has in fact been discussed for nearly twenty years, and comes up against two major obstacles: the considerable cost of such a project to be built through mountain ranges, and the choice of the route, which Kyrgyzstan wants optimal for its economy. The Kyrgyz government is resisting Chinese pressure for the time being.

Rail, voie ferrée, tracé, dette, routes de la soie, Chine, Kirghizstan

Rail, railway, course, debt, Silk road, China, Kyrgyzstan

I. Introduction

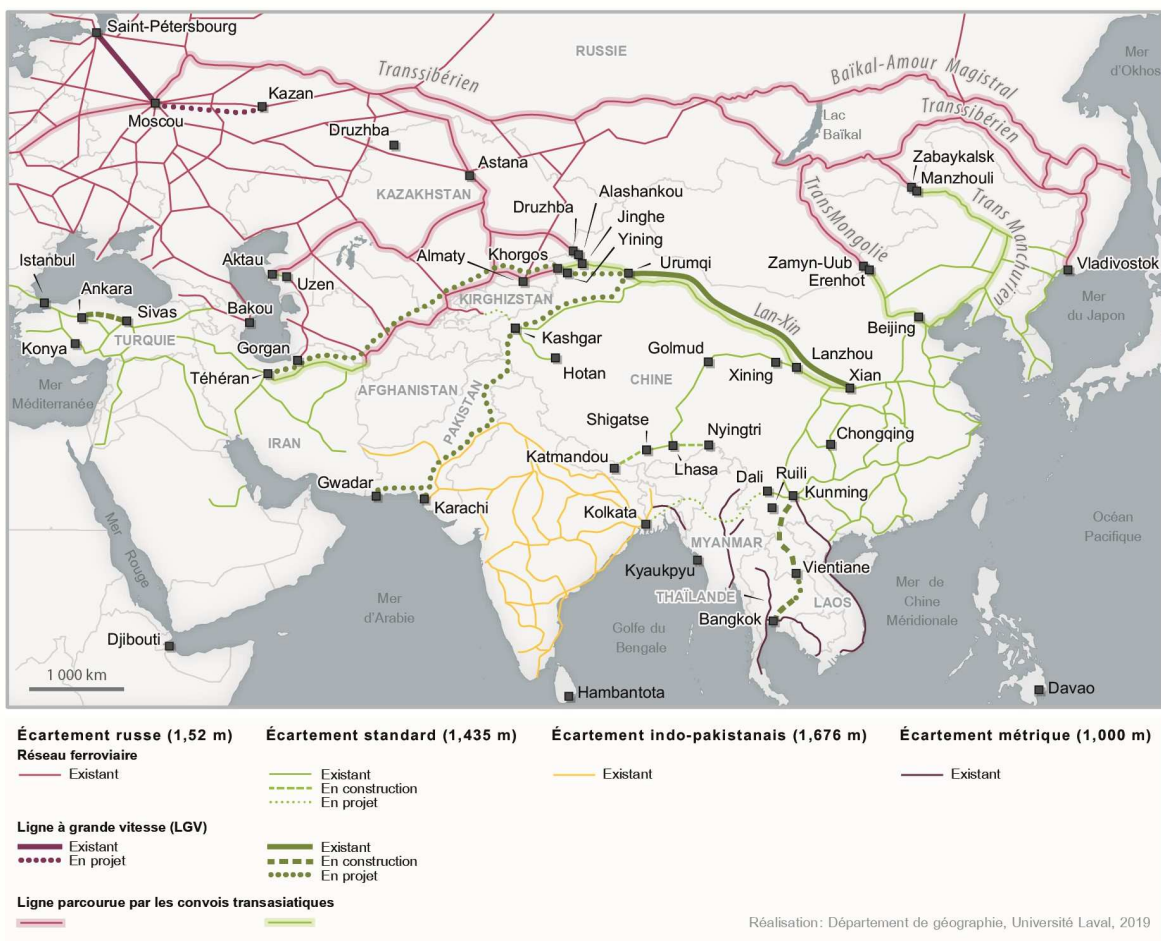
Le chemin de fer Chine-Kirghizstan-Ouzbékistan, comme un nouveau passage méridional du pont terrestre eurasiatique, traverserait le Kirghizstan et relierait les villes de Kashgar, dans l'ouest de la province du Xinjiang, et d'Andijan, dans l'est de l'Ouzbékistan. Il doit également poursuivre par le Turkménistan, vers l'Iran et au-delà, vers la Turquie jusqu'à l'Europe. Cette ligne pourrait représenter l'un des itinéraires ferroviaires les plus courts entre la Chine et les pays d'Europe et du Moyen-Orient.

Bien qu'elle ait été imaginée il y a une vingtaine d'années, cette liaison entre Kashgar et Andijan à travers le Kirghizstan, demeure toujours au stade de projet. Au cours de ces dernières années, nombre de déclarations gouvernementales ont rappelé la priorité absolue de ce projet et la nécessité de sa mise en œuvre. Mais, en réalité, malgré l'intérêt manifeste exprimé par la Chine et par le Kirghizstan, il n'existe non seulement pas de processus de mise en œuvre du projet, mais

pas d'accord formel quant à sa construction. Alors que, dans le cadre du projet des routes de la soie, nombre d'autres liaisons ferroviaires se développent dans les périphéries de la Chine, ce projet-ci semble bloqué. Comme l'a ironisé l'économiste kirghiz Akeneev, « il serait un peu exagéré de dire qu'en 2019, nous sommes à peu près dans la même position qu'au milieu des années 1990, lorsque le projet commençait à peine à être discuté » (Akeneev, 2019).

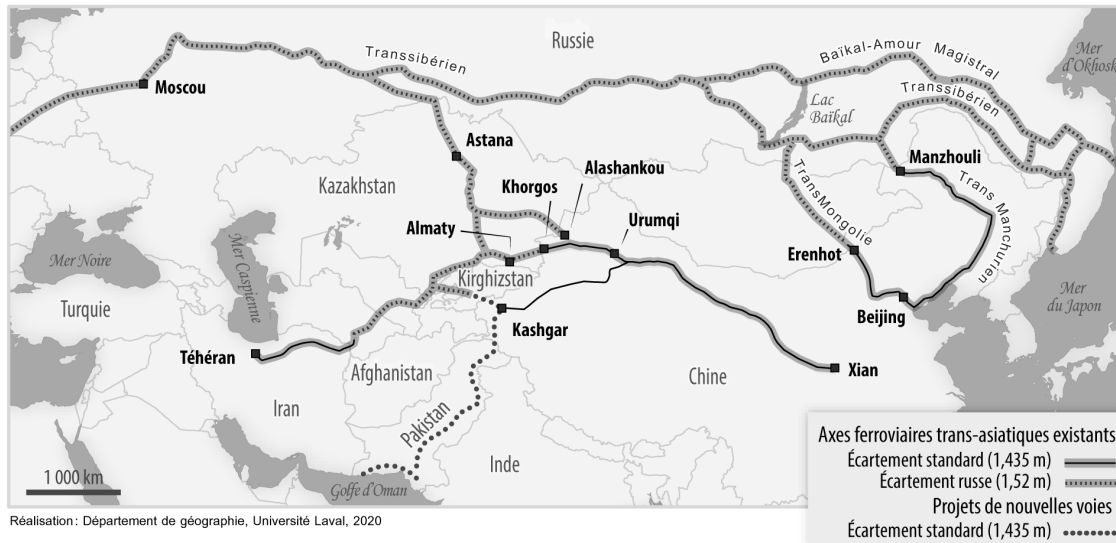
L'impasse dans laquelle ce projet semble engagé, et les pressions croissantes de la Chine, semblent illustrer le fait que les projets chinois ne sont pas toujours perçus comme « gagnant-gagnant », comme l'affirme Xi Jinping (Reuters, 2019), et que la Chine ne parvient pas toujours à faire rapidement prévaloir ses intérêts. Quelles sont les motivations de la Chine, du Kirghizstan et de l'Ouzbékistan en faveur de sa construction ? Quels sont les défis auxquels la Chine et le Kirghizstan doivent faire face afin de mettre en chantier ce projet ? Pour répondre à ces questions, ce travail sera constitué de trois parties. Il rappellera d'abord le contexte historique de la négociation à l'égard de ce projet trilatéral. Ensuite, nous nous attarderons aux principaux intérêts des États pour construire ce chemin de fer, puis proposerons une réflexion sur les freins au développement de cette ligne ferroviaire.

Fig. 1. Le développement des corridors ferroviaires des nouvelles routes de la soie



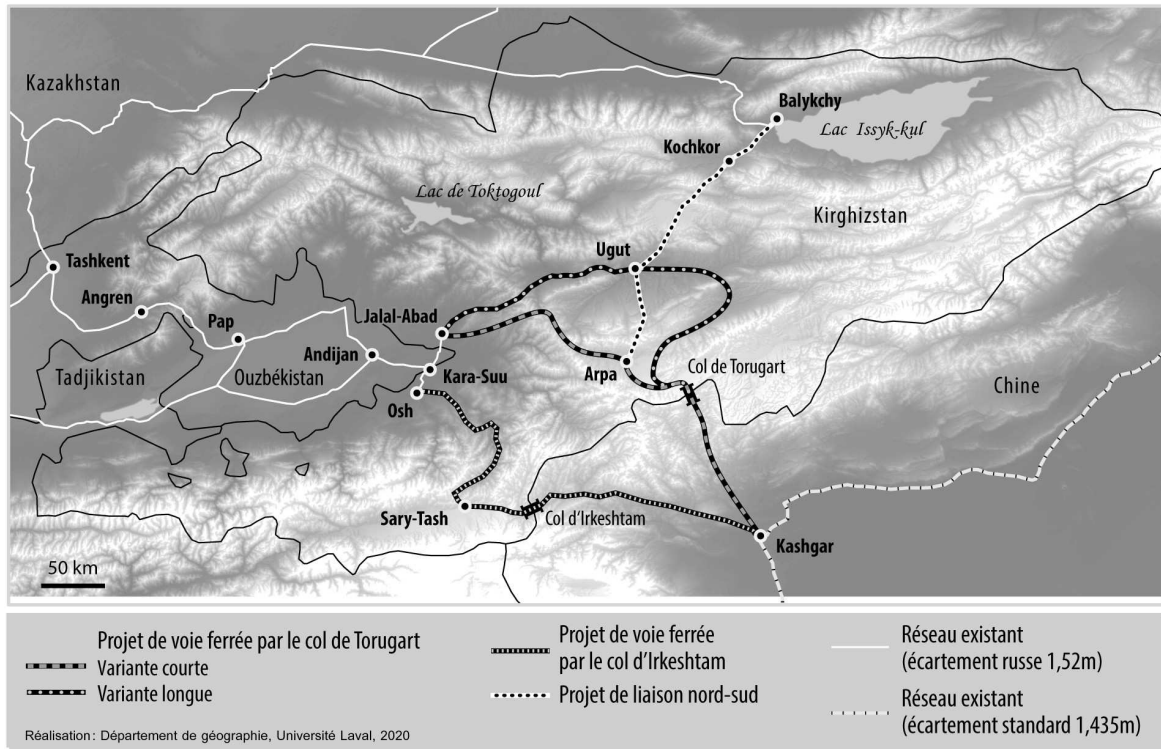
Source : Adapté d'après Lasserre, F. ; É. Mottet et B. Courmont (dir.) (2019). *Les nouvelles routes de la soie. Géopolitique d'un grand projet chinois.* Québec, Presses de l'Université du Québec.

Fig. 2. L'insertion du Kirghizstan dans les corridors ferroviaires des nouvelles routes de la soie



Source : Lasserre, F. ; É. Mottet et B. Courmont (dir.) (2019). *Les nouvelles routes de la soie. Géopolitique d'un grand projet chinois.* Québec, Presses de l'Université du Québec.

Fig. 3. Les projets ferroviaires au Kirghizstan



Sources : CAREC, *Unlocking the potential of railways: A railway strategy for CAREC, 2017-2030*, ADB : Philippines, 2017; K. Zhanybek, Семинар: « Соединение железнодорожных сетей и проблемы их совместимости » [Séminaire : « Connecter les réseaux ferroviaires et les problèmes de compatibilité »], UNESCAP, 5 et 6 septembre 2018, <<https://www.unescap.org/sites/default/files/Kyrgyzstan%20presentation%20Dushanbe.pdf>> ; Azizbek Salahiddinov (Head, Transit Potential, Logistics and Transport Corridors Development Department, Ministry of Foreign Trade of the Republic of Uzbekistan), CAREC Corridors' Implementation Progress, Planned Activities and Support Needs: Republic of Uzbekistan Connectivity with South and East Asia Countries, 17th Transport Sector Coordinating Committee, 18 april 2018, Istanbul ; RailFreight.com, 9 June 2020, New multimodal service China-Kyrgyzstan-Uzbekistan, <https://www.railfreight.com/railfreight/2020/06/09/new-multimodal-service-china-kyrgyzstan-uzbekistan/>

II. Le chemin tortueux de la négociation sur la voie ferrée sino-kirghize

Malgré la grande importance de cette connexion ferroviaire et les demandes massives d'infrastructures en Asie centrale afin de promouvoir le développement économique régional et faciliter la connexion entre les pays eurasiens, le projet de construction du chemin de fer reliant la Chine et l'Ouzbékistan, via le Kirghizstan, est encore resté en suspens. D'autres connexions ont été finalisées, outre le Transsibérien, actif depuis 1916, l'interconnexion avec le Kazakhstan à Alashankou en 1991, puis à Khorgos en 2013 notamment. La connexion à travers le Kirghizstan

permettrait à la Chine de compléter ces interconnexions et de ne pas dépendre exclusivement de la Russie et du Kazakhstan, tout en offrant un levier de développement commercial à la région de Kashgar.

II.1. De 1996 à 2000, la naissance du projet

L'idée du projet du chemin de fer Chine-Kirghizstan-Ouzbékistan est née en 1996, lors de l'annonce faite par la Chine de la construction du chemin de fer du sud du Xinjiang (*Nanjiang Tielu*) reliant Ürümqi à Kashgar (Yang, 2015 :86). Soutenant activement cette initiative, en avril 1997 à Tachkent, un protocole d'entente (Memorandum of understanding ou MoU) a été signé par le ministère des Chemins de fer chinois, le ministère des Transports et des Communications kirghiz et la compagnie d'État ouzbèke pour lancer une étude préliminaire de faisabilité pour cette ligne ferroviaire reliant les trois pays (Jalolov, 2013). En novembre de la même année à Bichkek, les trois parties ont établi un comité de travail conjoint visant à faire avancer ce projet commun.

En 1999, deux propositions de construction ont été rendues publiques par le China Railway First Survey And Design Institute Group dans son *Rapport d'état de faisabilité du nouveau chemin de fer international Chine-Kirghizstan-Ouzbékistan – le tronçon chinois* : la ligne nord (Kashgar – col de Torugart – Jalal-Abad – Kara-Suu –Andijan) et la ligne sud (Kashgar – col d'Irkeshdam – Sary-Tash – Kara-Suu –Andijan). Après des consultations répétées auprès des experts, un consentement tripartite pour la ligne nord a été recueilli (Yang, 2015 :87). Ce projet prévoyait une longueur totale de la voie ferrée de 466 km, dont 168 km en Chine de Kashgar à la frontière sino-kirghize, 248 km de nouvelles voies au Kirghizstan, ainsi que le reste 50 km de Kara-Suu à Andijan en Ouzbékistan (Liu, 2005 :6).

II.2. De 2000 à 2010 : le développement des négociations

Vu le développement rapide des relations économiques de l'Asie centrale avec la Chine au cours de la première décennie du XXI^e siècle (Pomfret, 2019 :8), la pertinence de construire ce chemin de fer était de plus en plus manifeste. En 2003, la Chine a alloué une subvention technique de 20 millions de yuans (environ 2,8 millions de dollars américains) pour une étude de faisabilité du chantier ferroviaire dans les montagnes entre 2 000 et 3 600 mètres d'altitude. Selon le plan, ce projet pouvait être amorti sur 10 ans et créer 20 000 nouveaux emplois pendant la phase de construction et plus de 2 000 lors de l'exploitation (Karikeev et Zhu, 2018 :311). Dans le *Plan du réseau ferroviaire à moyen et long terme de la Chine en 2004*, l'un des principaux itinéraires ferroviaires internationaux prévus à l'ouest était le chemin de fer Chine-Kirghizstan-Ouzbékistan (CAE 2005).

Bien que les émeutes d'Andijan en Ouzbékistan et la « révolution des tulipes » au Kirghizstan en 2005 aient affecté le projet et suspendu temporairement les négociations, le projet a été relancé plusieurs fois par les gouvernements des trois États, du fait des attraits économiques associés au désenclavement qu'il permettrait. En 2006, le plan de construction du tronçon chinois de la ligne principale du chemin de fer Chine-Kirghizstan-Ouzbékistan a été inclus dans le 6^e plan quinquennal de développement économique et social de la Chine. En 2008, le plan final de construction ferroviaire Kashgar–Torugart–Andijan a été adopté par le groupe d'experts chinois et a été confirmé par la suite par le ministre des Transports et des Communications du Kirghizstan, Kalykbek Suldanov (Liao et Wang, 2016 :8). En ce qui concerne le financement du projet, le schéma « ressources contre projets » (*ziyuan huan xiangmu*) a été proposé, selon lequel la Chine aurait le droit d'exploiter un certain nombre de gisements miniers au Kirghizstan, en

particulier les quatre mines d'or dans la province de Naryn, la mine de charbon de Kara-Keche, etc., en échange d'un prêt à long terme de la Chine au gouvernement kirghize (Yang, 2015 :87 ; Karikeev et Zhu, 2018 :312).

II.3. De 2010 à nos jours : un projet ferroviaire bloqué

La révolution kirghize de 2010 a fortement ralenti la négociation sino-kirghize. Au Kirghizstan, ce projet, qui aurait reposé sur une étroite coopération avec la Chine en utilisant le schème « ressources contre projets », a été interrompu à cause de la vive opposition du public (MOC, 2011 ; Yang, 2015 :86). Cependant, de 2011 à 2012, il semblait que le gouvernement kirghiz ait eu l'intention d'accélérer la mise en œuvre de la construction de la voie ferrée. Le président Atambayev a insisté sur le fait que le Kirghizstan devrait utiliser l'avantage géographique du voisinage de la Chine et pourrait profiter grandement du commerce de transit interrégional lors de la réalisation de cette ligne ferroviaire (Muzalevsky, 2012). Après une visite en Chine en avril 2011, le Premier ministre Babanov a suggéré que l'accord bilatéral serait signé dans les mois suivants (Smith, 2012). En 2012, le gouvernement kirghiz a inscrit le projet ferroviaire Chine-Kirghizstan-Ouzbékistan dans la liste des projets de construction prioritaires. En janvier 2012, le ministère des Transports et des Communications du Kirghizstan a annoncé des informations sur la première étape de la construction du chemin de fer Chine-Kirghizstan-Ouzbékistan (Centrasia.org, 2013) et a signé, en avril, un MoU sur la coopération de construction dans le tronçon au Kirghizstan avec China Communications Construction Company (CAE, 2012).

Cependant, après l'avoir qualifié de « projet d'infrastructure le plus important », le président Atambayev a rejeté ce projet à la fin de 2013 en indiquant que « la construction du chemin de fer Chine-Kirghizstan-Ouzbékistan n'apportait aucun avantage au Kirghizstan et bénéficiait uniquement aux pays voisins » (Aydanbek, 2013). Par la suite, des réunions et des discussions tripartites ont repris de manière intermittente, mais, malgré des informations sur le début de la construction dans les médias et de forts intérêts présentés par la Chine et l'Ouzbékistan (Kellner, 2018 :9), les négociations sino-kirghizes autour du montage financier, du tracé de la ligne et de l'écartement des voies (normes ex-soviétiques ou chinoises/internationales) n'ont pas abouti et la mise en chantier du projet reste toujours incertaine, alors même que l'achèvement en 2016 de la section ouzbèke Angren-Pap via un imposant tunnel financé par la Chine rend cet axe ferroviaire Kashgar-Tashkent encore plus attractif sur le papier.

III. Pourquoi construire cette ligne de chemin de fer ?

Même si les discussions sino-kirghizes sur la voie ferrée Kashgar-Ouzbékistan semblent dans une impasse, les négociations sont toujours en cours (Podrobno.uz, 2019). Pourquoi est-il important de construire cette voie ferrée pour les pays concernés ? Quels sont les objectifs poursuivis ? Pour répondre à ces questions, il est nécessaire d'examiner les intérêts liés à cette infrastructure ferroviaire.

III.1. Les enjeux pour la Chine de cette connexion ferroviaire

III.1.1. Une connexion ferroviaire plus courte entre la Chine et l'Europe, déclinaison locale d'enjeux géopolitiques majeurs

Rappelons que le projet chinois des nouvelles routes de la soie, ou *Belt and Road Initiative* (BRI), est un programme majeur, lancé en 2013, de développement multisectoriel. La Chine se propose de développer la coopération avec des pays partenaires asiatiques, africains et européens, afin de favoriser la connectivité, dans les domaines du transport terrestre et maritime, mais aussi dans la construction d'infrastructures énergétiques, en technologies de l'information, en santé, en éducation, en coopération monétaire... La Chine prête ainsi des sommes considérables pour la construction de nouvelles infrastructures et articule ce programme de développement conjoint autour d'une route maritime – Chine-Malacca-océan Indien-Suez-Méditerranée –, et de six corridors terrestre – Chine-Mongolie-Russie ; nouveau pont terrestre eurasiatique (via le Kazakhstan), corridor économique Chine-Asie centrale et occidentale, corridor Chine-Pakistan, corridor Bangladesh-Inde-Myanmar et corridor Chine-péninsule indochinoise. Dans la mise en œuvre du corridor vers l'Asie centrale et occidentale, la traversée du Kirghizstan constitue un élément-clé.

La Chine se défend d'avoir des visées géopolitiques à travers la BRI. Pourtant, vu l'ampleur des travaux pressentis, l'endettement des pays partenaires, la restructuration du commerce et des activités économiques qui résulterait de la mise en œuvre d'un tel programme, il est difficile de ne pas imaginer qu'une conséquence majeure en serait le renforcement considérable de l'attraction économique et donc du poids politique de la Chine sur son voisinage. Dans cette mesure, la BRI a bien une forte dimension géoéconomique et géopolitique.

Le poids de cet enjeu géopolitique de la BRI se répercute au-delà de la Chine sur les stratégies des pays voisins, qui cherchent à s'adapter ou à composer avec l'offre chinoise. La Russie, on le verra, a tout d'abord lu dans le projet une remise en cause de la prééminence politique qu'elle entend préserver en Asie centrale, avant d'opter pour une attitude conciliante mais toujours discrètement méfiante. L'Inde, du fait de sa rivalité récurrente avec Pékin, cherche à promouvoir un projet concurrent, le corridor Nord-Sud reliant l'Inde à l'Iran, puis la Russie à travers l'Asie centrale. L'Iran comme la Turquie cherchent à attirer les capitaux pour développer leur rôle de point de passage incontournable, tandis que les Occidentaux s'efforcent, en rangs dispersés, de jauger le risque stratégique mais aussi les occasions d'affaires.

De fait, Beijing promeut le développement du corridor économique Chine-Asie centrale-Asie occidentale dans le cadre de la BRI, afin de faciliter les échanges commerciaux croissants entre la Chine et l'Europe, via l'Asie centrale. Si, au départ en 2011, le trafic ferroviaire, tous axes confondus, était de seulement 17 trains de marchandises transitant sur la ligne « China-Europe Railway Express », le volume de fret ferroviaire s'élevait à 8 225 trains en 2019 et 725 000 conteneurs EVP¹ ont été expédiés, soit une hausse de 34% par rapport à 2018 (Xinhua Silk Road, 2020). Dans cette optique, diversifier les itinéraires structurant ce corridor, présente un intérêt commercial et politique important pour la Chine.

En ce qui concerne le transport de marchandises par chemin de fer, l'Asie centrale présente un potentiel de transit intéressant pour les entreprises sensibles au temps de transit. La distance entre l'Europe occidentale et l'Asie est presque deux fois inférieure à celle de la voie maritime. Le temps de transit n'est que de 14 à 18 jours par la voie ferrée, contre environ 30 à 35 jours par la

¹ EVP = Équivalent vingt pieds, mesure internationale de dénombrement des conteneurs.

voie maritime. Malgré un coût de transport plus cher que le bateau, le train est idéal pour les marchandises dans certains segments du marché, comme certains produits alimentaires, les vêtements, les produits électroniques et les pièces d'automobiles (Huang et al., 2018 :125 ; Karikeev et Zhu, 2018 :311).

Sur le réseau ferroviaire, les projets transasiatiques ont débuté en 2008, pour connaître un développement marqué depuis 2011. La majorité des services ferroviaires reliant l'Asie orientale à l'Europe occidentale passe par le Kazakhstan, via les gares frontalières de Khorgos/Altynkol et d'Alashankou/Dostyk (Thorez, 2019 :45). À cause de l'absence de tracé kirghiz, tous les train-blocs vers l'Ouzbékistan et le Tadjikistan transitent également par le Kazakhstan et contournent le Kirghizstan (Karikeev et Zhu, 2018 :311). Mais, ce dernier, par sa position centrale, est un des points d'intérêts pour acheminer les marchandises chinoises en Asie centrale, au Moyen-Orient, voire jusqu'en Europe. La construction du chemin de fer Kashgar-Ouzbékistan, qui relie la province du Xinjiang à la République kirghize, au Tadjikistan, au Kazakhstan, à l'Ouzbékistan et au Turkménistan, et plus loin vers la mer Caspienne, l'Iran, est destinée non seulement à mettre en œuvre un nouveau passage commercial, mais à proposer l'un des itinéraires les plus courts entre la Chine de l'ouest et les marchés européens (Zasiadko, 2019). De ce fait, cette ligne de chemin de fer permettrait à la Chine à la fois de réduire le coût du fret ferroviaire et de mieux impliquer le Kirghizstan et l'Ouzbékistan dans la nouvelle route de la soie.

III.1.2. Une solution clé au problème de Xinjiang

Ce projet faisait également partie de la stratégie de développement de la région occidentale du Xinjiang. Situé à plus de 3 000 km de Beijing, le Xinjiang partage ses frontières avec huit États eurasiatiques : Afghanistan, Inde, Kazakhstan, Kirghizstan, Mongolie, Pakistan, Russie et Tadjikistan. Depuis les années 1990, cette province chinoise, où « les Ouïgours frappés par un déclassement socio-économique contestent le pouvoir et la politique de Pékin » (Cariou, 2018 : 24), est devenue la principale source d'instabilité politique associée à du terrorisme en Chine (Cai, 2017). Outre la répression du pouvoir, des experts chinois estiment que la pauvreté et le sous-développement sont les racines essentielles des problèmes politiques dans cette région (Guo, 2015). Les spécialistes du Xinjiang sont également bien conscients que le risque des troubles sociaux en Asie centrale pèsera sur le développement économique du Xinjiang : les troubles au Xinjiang en 2009 ont directement réduit les exportations vers le Kazakhstan ; l'émeute de 2010 au Kirghizstan a également affecté les exportations du Xinjiang dans ce pays, ainsi que vers l'Ouzbékistan et le Kazakhstan (Crisis Group, 2013 :11).

Afin notamment de prévenir la radicalisation dans cette région et de favoriser ses exportations, la Chine a lancé la Stratégie de développement de l'Ouest (*Xibu da kaifa*) en 2000 et fait jouer au Xinjiang un rôle de pivot stratégique pour la mise en œuvre de corridors logistiques à l'échelle de l'Eurasie dans le cadre de la BRI, puisque trois des six corridors terrestres passeraient par son territoire (Lasserre et al, 2020 ; Volodin, 2019 ; Wuthnow, 2017 ; Moneyhon, 2002). Compte tenu de la structure des échanges du Xinjiang, une priorité du gouvernement chinois est d'encourager le commerce transfrontalier avec l'Asie centrale (Xinhua, 2019). Un élément clé de cette stratégie consiste à développer l'économie des pays en Asie centrale et à soutenir une intégration régionale grâce aux infrastructures de transport. Avec cela, la croissance économique et l'investissement en Asie centrale pourraient favoriser la stabilité sociale, et donc le contrôle politique dans la province du Xinjiang (O'Brien et Primiano, 2020). De fait, la concrétisation du chemin de fer Chine-Kirghizstan-Ouzbékistan représenterait non seulement un autre axe de transport, mais également une véritable infrastructure stratégique de développement économique.

III.1.3. Une ligne vers les ressources énergétiques

L'acquisition rapide des ressources naturelles, notamment du charbon, du pétrole, du gaz et des métaux précieux est cruciale pour l'Empire du Milieu afin de développer ses activités économiques et de compléter ses infrastructures nécessaires pour ses échanges internationaux (Crisis Group, 2013).

Depuis les indépendances des républiques ex-soviétiques en 1991, la Chine est devenue l'un des principaux partenaires économiques de l'Asie centrale. Mettant à profit le désir des États nouvellement indépendants de prendre leurs distances vis-à-vis de Moscou, la Chine a rapidement multiplié les investissements dans l'exploitation des ressources à partir de 2003 (Liao, 2005 ; Gordeyeva, 2013), et dans leur transport, avec un oléoduc sino-kazakh décidé en 1997 et achevé en 2009, un gazoduc en 2013, puis un gazoduc Turkménistan/Ouzbékistan-Chine décidé en 2006 et opérationnel en 2009, puis doublé en 2010, et triplé en 2014. La région centrasiatique recèle d'immenses réserves énergétiques, hydrocarbures, charbon, mais aussi un important potentiel hydroélectrique. La stratégie du « gagnant-gagnant » promue par Beijing permettrait à ces jeunes Républiques d'Asie d'assurer la pérennisation des échanges de leurs matières premières avec un géant économique (Cariou, 2018 : 26), avec toute la complexité du risque de la création d'une nouvelle dépendance envers le marché chinois (Voloshin, 2016 ; Vercueil, 2018). Sur le plan énergétique, la construction de nouvelles voies ferrées, reliant la Chine et l'Asie centrale, permettrait un accès plus facile aux gisements de charbon du Kirghizstan (SCMP, 2012), et, au-delà, de diversifier les routes d'importation d'hydrocarbures, en particulier de pétrole par voie ferrée. Ainsi, la ligne à travers le Kirghizstan permettrait à la China National Petroleum Corp, (CNPC) d'exploiter pleinement le champ pétrolifère de Mingbulak en Ouzbékistan et ses 30 millions de tonnes de pétrole, gisement qui, pour le moment, n'est accessible que par route et donc trop peu rentable (Pannier, 2017).

III.2. Les avantages du projet ferroviaire pour le Kirghizstan

Les avantages de ce projet de chemin de fer sont multiples aux yeux du gouvernement kirghiz.

Premièrement, la construction du chemin de fer Chine-Kirghizstan-Ouzbékistan pourrait aider le Kirghizstan à construire un réseau ferroviaire national. Effectivement, l'enclavement géographique et le manque de fonds constituent un problème grave pour la connectivité régionale. Selon l'*Indice de performance logistique 2018* publié tous les deux ans par la Banque mondiale, le Kirghizstan est placé au 108^e sur 160 pays (Banque mondiale, 2018). À l'heure actuelle, la longueur totale des chemins de fer kirghizes est de 424,6 km, réseau peu étendu construit à l'époque de l'URSS. Le pays « n'a même pas construit un mètre de nouvelles voies ferrées » (Akeneev, 2019) depuis son indépendance. Son réseau ferroviaire est constitué de deux lignes isolées, géographiquement divisées en deux tronçons sans interconnexion, l'une reliée au nord au Kazakhstan (323,4 km) et l'autre au sud à l'Ouzbékistan (101,2 km) (TRACECA, 2018). Afin de favoriser le transport et donc l'activité économique, le Kirghizstan souhaite développer son réseau de chemin de fer. Comme le Premier ministre du Kirghizstan l'a souligné en 2011, le Kirghizstan « devrait saisir l'occasion de la construction du chemin de fer Chine-Kirghizstan-Ouzbékistan pour lancer le projet de construction de chemin de fer national et construire un réseau ferroviaire national afin de débloquent la situation isolée sur le territoire et renforcer l'interconnexion du trafic avec l'étranger. Le chemin de fer pourrait offrir au Kirghizstan l'occasion de se débarrasser des difficultés de transport » (Liao et Wang, 2016 :11).

Deuxièmement, ce projet pourrait permettre au Kirghizstan de dynamiser son économie. Tout d'abord, la logistique présente au Kirghizstan empêche dans une certaine mesure les échanges

commerciaux nationaux et internationaux. Le transport ferroviaire est en effet l'un des moyens de transport de marchandises les plus pratiques et les plus rentables. Selon les experts kirghiz, environ 90% des transports terrestres dans le monde sont effectués par chemin de fer (Mamyrbekov, 2013). Mais, dans un pays sans littoral et dominé par un relief montagneux, c'est le transport routier qui joue un rôle majeur, en représentant environ 93% du trafic des passagers et 63% du chiffre d'affaires du fret en 2019 (NSC, 2019). L'absence de réseau ferroviaire interne au Kirghizstan oblige ainsi presque tous les acteurs économiques à effectuer des échanges par le transport routier, qui représente pourtant le mode de transport terrestre le plus cher et le plus énergivore (Regunum.ru, 2013). De plus, l'histoire du réseau ferroviaire en Asie centrale a laissé ce pays post-soviétique avec des infrastructures de transport orientées davantage vers la Russie qu'avec le reste de la région (Roberts, 2019), limitant le potentiel de développement commercial. À titre de comparaison, en finalisant environ 2 500 km de nouvelles voies ferrées, le Kazakhstan a réussi à réorganiser son infrastructure ferroviaire, et à faire valoir un rôle de pivot pour les cargaisons internationales sur le continent eurasiatique (Akeneev, 2019).

Dans le cadre de la BRI, le projet de liaison ferroviaire Chine-Ouzbékistan était bien accueilli par ce dernier (UZ Daily, 2012), puisqu'il pourrait renforcer la connectivité du pays, en lui permettant de mieux tirer profit de sa « centralité » en Asie centrale (Kellner, 2018 :9). En fait, en 2016, l'achèvement du plus grand tunnel ferroviaire d'Asie centrale lors de la construction du chemin de fer Angren-Pap en Ouzbékistan a permis de relier directement la vallée de Fergana au reste du pays en évitant le transit par le Tadjikistan, et constitue ainsi une étape vers une meilleure connexion ferrée vers le Kirghizstan et la Chine (People.cn, 2016). Ce tunnel a ainsi contribué à l'unification du réseau ferroviaire ouzbek et à faciliter le transport de fret. Quant au Kirghizstan, même si ce pays possède d'importants gisements de charbon, d'antimoine, de mercure, d'uranium, de zinc, d'étain, de tungstène, de plomb, de terres rares et d'autres minéraux, le manque d'infrastructures nécessaires entrave la mise en valeur de ces ressources (Karikeev et Zhu, 2018 :310). À cet égard, l'amélioration des liaisons de transport vers l'extérieur et l'intégration transnationale pourraient grandement contribuer à la revitalisation de son économie en difficulté. Enfin, le potentiel de devenir un État de transit lui permettra de bénéficier d'environ 200 millions de dollars américains en droits de transit chaque année, ce qui pourrait contribuer à améliorer la situation du transport et de l'économie (Mamyrbekov, 2013).

Troisièmement, bonifier le transport ferroviaire est propice à la diversification des importations de produits pétroliers du Kirghizstan. En 2014, une cargaison contenant des produits pétroliers qui a transité par le Kazakhstan depuis la Russie vers le Kirghizstan a été saisie, ce qui a entraîné une pénurie d'essence et une hausse des prix au Kirghizstan. Dans ce contexte, certains experts kirghiz ont proposé que le chemin de fer Chine-Kirghizstan-Ouzbékistan puisse diversifier les routes d'approvisionnement en produits pétroliers du Kirghizstan et contribuer à la sécurité énergétique du Kirghizstan (Liao et Wang, 2016 :11).

IV. Les défis et enjeux du développement du projet

Sur les trois questions fondamentales entourant le projet de chemin de fer Chine-Kirghizstan-Ouzbékistan, le tracé de la ligne au Kirghizstan, le montage financier et les normes techniques (dont l'écartement des voies), la Chine et le Kirghizstan n'ont en réalité jamais trouvé d'accord.

IV.1. Un passage ferroviaire du transport ou un nœud logistique ?

Parmi les projets kirghiz visant à résoudre les problèmes socio-économiques internes et à soutenir l'économie dans son ensemble, figurent en fait deux projets de construction de chemin de fer, ciblés par les autorités au Kirghizstan (CNDD, 2018 :38-40). Le premier est le projet du chemin de fer Chine – Kirghizstan – Ouzbékistan (ligne latitudinale), reliant l'est et l'ouest du Kirghizstan ; le second est celui du chemin de fer Arpa – Kochkorka – Balykchi, reliant les régions nord et sud du pays (ligne méridienne) (TRACECA, 2003 :1). Au Kirghizstan, la question de la priorité donnée à la construction de la ligne est-ouest ou de la ligne nord-sud est toujours au cœur du débat politique. Effectivement, depuis l'arrivée le nouveau gouvernement kirghiz en 2010, la préférence est accordée au chemin de fer nord-sud. Plus tôt, lors du sommet de l'Organisation du Traité de sécurité collective (OTSC) en mai 2013, le président Atambayev a souligné que l'initiative russe du chemin de fer Russie-Kazakhstan-Kirghizstan-Tadjikistan était conforme aux besoins du développement économique national (People.cn, 2014).

Les raisons sont multiples. D'un côté, en raison de la croissance des échanges commerciaux, la seule autoroute existante entre Bichkek et Osh est gravement surchargée. À titre d'exemple, la capacité nominale du tunnel Tëyo-Ashu sur cette route serait de 460 véhicules par jour, mais le volume de passage réel était de 3 500 (Yang, 2015 : 90). Face à l'augmentation des flux de véhicules, environ un tiers de la dette extérieure du Kirghizstan est imputable à la réparation des routes. Le Kirghizstan se trouve ainsi dans une boucle sans fin qui lui force à trouver des fonds tant pour la réfection et la modernisation du réseau que pour le remboursement de la dette (Regunum.ru, 2013). Pire encore, traversant les cols Tëyo-Ashu et Alabel (plus de 3 000 mètres d'altitude), la route de liaison Bichkek-Osh est impraticable lorsque le temps est mauvais en hiver et au printemps. Le territoire du Kirghizstan est en conséquence divisé en deux régions isolées (Yang, 2015 : 90) et les marchandises transitent parfois plus rapidement de la région de Bichkek à Osh en passant par les réseaux kazakhs et ouzbeks. Il est nécessaire et urgent de construire de nouvelles voies ferrées qui puissent décharger l'autoroute Bichkek-Osh ainsi que relier le sud et le nord. Le ministre kirghize des Affaires étrangères a ainsi souligné que « nos marchandises en cours de livraison de la capitale à Osh traversent deux frontières – le Kazakhstan et l'Ouzbékistan. Nous voulons également résoudre ce problème et soulevons la question de la création de notre propre route qui relierait le nord et le sud de notre pays » (Panfilova, 2014).

Par ailleurs, le chemin de fer Chine-Kirghizstan-Ouzbékistan pourrait intensifier les tensions séparatistes dans le sud du Kirghizstan (Yang, 2015 : 91). Une telle voie pourrait induire un déséquilibre socio-économique entre le nord et le sud du pays. D'après une étude récente à propos de l'impact de la connexion vers Kashgar, et de la facilitation du dédouanement à la frontière sino-kirghize, la connexion ferroviaire devrait avoir un impact positif dans le sud du Kirghizstan et un impact négatif dans ses régions du nord (Kumagai et *al.*, 2019). En outre, comme un outil infrastructurel d'expansion, l'exploitation du projet est-ouest pourrait renforcer l'influence ouzbèke dans le sud du Kirghizstan. Des chercheurs kirghizes se sont inquiétés des ambitions géopolitiques de l'Ouzbékistan envers ses voisins d'Asie centrale et en faveur d'une emprise politique accrue sur cette région kirghize, et ont indiqué que la participation du Kirghizstan à la construction du chemin de fer Chine – Ouzbékistan serait fort myope du point de vue de la sécurité nationale (Timofeenko, 2013). Si la dégradation de ces tensions avec l'Ouzbékistan en conflit demeure peu probable, ces préoccupations traduisent les inquiétudes kirghizes à l'endroit de leur voisin ouzbek (Toktonaliev, 2017 ; Çalışkan, 2019).

Pour le gouvernement kirghiz, l'équilibre est délicat. Il aura besoin d'un chemin de fer qui « ne doit pas résoudre les problèmes des pays voisins, mais les problèmes internes » (Journal du

Soir Bichkek, 2014). De ce fait, en juillet 2017, le président kirghiz Atambayev s'est opposé au chemin de fer est-ouest avec l'itinéraire Kashgar–col de Torugart—Kara-Suu –Andijan, qui « ne traverse que le territoire kirghiz sans même présenter un arrêt » (Roberts, 2019), lui reprochant ainsi de ne proposer que peu de retombées économiques. Le gouvernement kirghiz a plaidé pour un nouveau tracé, plus long mais desservant davantage le territoire kirghiz. Le train irait d'abord à la ville d'At-Bashi, puis vers l'ouest le long de la rivière Naryn jusqu'à Ugut et Kazarman, et se dirigerait par la suite vers le sud (Pannier, 2017). Ce tracé présenterait une forme en « S » sur le territoire du Kirghizstan et permettrait une interconnexion centrale à Ugut du projet de chemin de fer latitudinal au projet méridien. Cet écart important vers le nord par rapport au plan original ajouterait cependant 1,5 milliard de dollars américains au coût de construction du chemin de fer (Pannier, 2020).

Au contraire, il serait à l'avantage économique et géopolitique de la Chine d'exploiter un train avec un nombre minimum d'arrêts ou même sans arrêt dans le pays de transit jusqu'à la vallée de Ferghana. La Chine désire faciliter son accès aux richesses naturelles en Asie centrale et accéder aux nouveaux marchés potentiels afin de résoudre le problème de capacité excédentaire chinoise en faisant circuler ses produits de consommation provenant de son industrie manufacturière (Cai, 2017 :12-14). Outre le coût plus faible que l'itinéraire repoussé vers le nord, la Chine ne voit guère d'avantage dans la desserte de l'arrière-pays kirghiz et semble prioriser la traversée rapide, sans desserte locale, du territoire kirghiz (Roberts, 2019). Pour atteindre ce but, Beijing serait tenté de revenir sur le tracé dessiné via le col d'Irkeshtam, qui ne traverse que des régions montagneuses et inhabitées.

IV.2. Les obstacles financiers

Considérant la topographie du territoire kirghiz, le coût de la construction ferroviaire est élevé. Effectivement, le projet suppose une ligne ferrée traversant les montagnes, parfois à des altitudes de 2 000 à 3 500 mètres, avec la construction de près de 50 tunnels et de plus de 90 ponts : le problème du financement devient l'un des défis majeurs confrontés par le Kirghizstan (Pannier, 2020).

L'incertitude quant au coût précis de construction est un facteur négatif pour le développement du projet. Selon l'étude de faisabilité initiale en 1996, le coût total a été estimé à 900 millions de dollars américains (US\$). Dans les calculs ultérieurs, ce coût a considérablement augmenté, passant à 2 milliards US\$ en 2006, puis 4,5 milliards US\$ en 2012 et dépassant 6,5 milliards US\$ en 2013 (Yang, 2015 :90). Cette flambée du coût et l'opacité de sa composition ont provoqué inquiétude et mécontentement au sein de l'opinion kirghize. De fait, la large sensibilisation du public joue un rôle crucial pour la mise en œuvre d'un projet d'envergure internationale, particulièrement avec la participation de la Chine, un pays d'Asie centrale où les sentiments antichinois sont de plus en plus relevés (Eurasianet, 2019 ; Shepard, 2020).

Puisque la construction de cette ligne ferroviaire est de toute façon un fardeau insurmontable pour l'économie du Kirghizstan, les schémas de financement représentent depuis longtemps une source de controverse. Compte tenu du coût important et du défaut de ses propres sources de revenu, la mise en chantier du projet serait financée par les fonds externes, provenant de la Chine ou d'un tiers. Les moyens de financement pourraient être différents, comme le transfert de la concession à une société chinoise, la création d'une société mixte, le schéma « ressources contre projets », des prêts d'institutions financières, etc. (Akeneev, 2019), autant de solutions avec un coût politique parfois important. Des possibilités de financement ont été proposées mais sans conclusion. En 2012, sous la pression du public, Bichkek a rejeté la proposition chinoise du

schéma « ressources contre projets » en affirmant que le gouvernement kirghiz n'avait aucune intention de céder des mines pour les infrastructures. Puis, la Banque mondiale a été invitée par le gouvernement kirghiz à participer aux études du projet et au financement. Par la suite, la proposition d'une coentreprise kirghizo-allemande en demandant la cession du droit d'utilisation de cette voie ferrée pour 49 ans n'a pas abouti (Jalolov, 2013).

Les propositions chinoises de financement se heurtent également à des difficultés. En général, pour l'Asie centrale, la Chine est « une source majeure de financement et un bienfaiteur qui a montré peu de volonté de s'immiscer dans la politique intérieure » (Crisis Group, 2013 :12). Elle diffère de la Russie, qui recherche souvent des concessions politiques pour un soutien financier dans les industries manufacturières et les exportations, ou de l'Occident, qui investit généralement dans le secteur privé avec des conditions restrictives (financement lié), par exemple l'amélioration des droits de l'homme ou la libéralisation de l'économie. La Chine affirme ne vouloir que valoriser ses capitaux en investissant dans des projets de long terme avec un bon rendement et des retombées économiques (Sanghera, 2017). Au Kirghizstan, compte tenu de sa situation économique, la Chine joue un rôle déterminant dans la construction de projets d'infrastructure car cet État éprouverait de la difficulté à trouver d'autres investisseurs (Crisis Group, 2013 :13). La Chine souligne toujours l'intérêt du développement de cette connexion ferroviaire et souhaite négocier avec le Kirghizstan pour financer le projet. En 2015, Beijing a proposé à Bichkek un prêt de 6 milliards US\$ pour la construction de ce chemin de fer. Des réunions de plus haut niveau ont également été organisées dans le but de résoudre la question du financement ; le montage financier préliminaire évoquait des prêts concessionnels à taux d'intérêt réduits, sans que l'on en sache davantage (CNDR, 2016, 2019 ; MOC, 2017 ; Hashimova, 2020 ; Gouvernement britannique, nd). En 2016, c'était la banque China ExIm Bank qui détenait l'essentiel des prêts consentis au Kirghizstan (Hurley et al, 2018). Le rôle de la Banque Asiatique d'Investissements pour les Infrastructures (BAII), banque spécialement créée par la Chine pour soutenir le développement des nouvelles routes de la soie, n'est pas évoqué².

Mais, parmi les choix restreints, le montage financier proposé par Pékin ne plait guère au Kirghizstan du point de vue de la sécurité économique, voire même politique. En effet, depuis les années 1990, le Kirghizstan a emprunté à l'étranger pour financer ses dépenses publiques, ce qui a causé une augmentation rapide de la dette extérieure entre 1992 et 1999, le ratio dette/PIB dépassant 100% (Pomfret, 2019 :21). À l'heure actuelle, ce niveau de dette se situe à 55-65% (Uulu, 2017). La dette extérieure du Kirghizstan est estimée à 4,4 milliards US\$, dont plus d'un tiers revient à la Chine (Roberts, 2019). De surcroît, environ 11,3% du budget national sont été consacrés au service de la dette publique (Uulu, 2017). Dans ce contexte, il semble irréaliste d'emprunter plusieurs milliards de dollars américains de dette supplémentaire, entre autres un prêt chinois, pour financer un projet dont les retombées économiques demeurent limitées à court terme, surtout si la voie ne fait que traverser rapidement le territoire kirghize. Selon l'étude de faisabilité, le volume de transit prévu s'élève à environ 15 millions de tonnes par an, générant peu de recettes financières (Karikeev et Zhu, 2018 :312) : il faudrait donc des décennies pour amortir le prêt avec les seuls droits de transit si la voie ferrée ne génère pas de bénéfice économique local et donc des revenus permettant de rembourser la dette. Considérant la forte concurrence avec les chemins de fer traversant le Kazakhstan entre la Chine et l'Europe, les revenus tirés des services de transit du Kirghizstan seront potentiellement réduits et la durée de récupération de

² Au 26 octobre 2020, sur les 134 projets financés par la BAII, 34 concernaient le secteur des transports, et seulement deux le secteur du transport ferroviaire, un projet en Inde et un projet d'électrification régional en Ouzbékistan. La BAII ne s'est pas engagée dans de grands projets d'infrastructures ferroviaires. BAII, <https://www.aiib.org/en/projects/list/index.html>

l'investissement sera en conséquence prolongée (Akeneev, 2019). Compte tenu du retour sur investissement incertain et du risque d'insolvabilité (Timofeenko, 2013), accroître un endettement déjà considérable, notamment envers la Chine, alimente les craintes de « piège de la dette » au Kirghizstan. Dans les cas du port de Hambantota au Sri Lanka (Ondaatjie et Sirimanne, 2019) ou du port de Mombassa au Kenya (Outlook, 2020), ces deux pays fortement endettés envers la Chine, ont éprouvé des difficultés à rembourser leurs prêts. Cette fragilité financière kenyane, le défaut de paiement sri-lankais, et la vive réaction chinoise alimentent les perceptions d'un risque politique élevé (Roberts, 2019) même s'il est difficile d'affirmer que ces épisodes soient le résultat de pratiques délibérées de la part de la Chine (Ferchen et Pereira, 2019 ; Brautigam, 2020). Ces préoccupations contribuent à la remise en question de l'implication financière de la Chine et pourraient exclure la Chine du montage financier, à tout le moins limiter son rôle. Dans une récente déclaration de Bichkek, la Chine n'a pas été mentionnée en tant que participant au projet. À l'inverse, la Russie et l'Ouzbékistan ont été qualifiés comme les sources de fonds potentiels (Hashimova, 2020).

IV.3. Les désaccords sur l'écartement de la voie, traduction d'une rivalité sino-russe ?

Une autre difficulté tout au long de la négociation de la construction du chemin de fer Chine-Kirghizstan-Ouzbékistan est que la Chine et les pays centrasiatiques utilisent des écartements de voie différents. La Chine et le Kirghizstan ne sont pas parvenus à un accord sur cette question technique depuis de nombreuses années. Faisant valoir le développement limité du réseau kirghize, et donc l'effort limité que la reconversion induirait, la Chine a poussé cet État post-soviétique à réajuster ses anciens réseaux ferrés à la norme standard de 1 435 mm, qui est utilisée par la Chine et la plupart des pays en Europe, alors que le Kirghizstan insiste pour le maintien de la norme russe de 1 520 mm, qui est utilisée par tous les pays d'Asie centrale (Sharip, 2017).

Ce différend, en apparence purement technique, renvoie à une querelle sur les normes ferroviaires et donc plus largement sur l'influence économique et politique de la Chine et de la Russie en Asie centrale. Depuis l'indépendance des républiques d'Asie centrale en 1991, celles-ci ont développé une politique visant à établir un équilibre entre leur émancipation de Moscou sans pour autant tomber sous la dépendance de la Chine. Elles tentent de tirer parti de la rivalité feutrée entre Chine et Russie, Moscou considérant l'Asie centrale comme une zone d'intérêt stratégique. Le lancement de la BRI en 2013 a pris Moscou par surprise. Tout d'abord irritée, la Russie, par ailleurs en butte aux sanctions occidentales, a opté pour une attitude conciliante avec la Chine, tâchant de tirer parti à court terme des capitaux chinois, mais sans se départir de sa méfiance à l'endroit de son voisin dont la puissance croissante l'inquiète (Alexeeva et Lasserre, 2018 ; Tchernega, 2019 ; Alexeeva et Lasserre, 2020)

Au-delà des aspects purement économiques, ce développement ferroviaire de la Chine vise, non seulement le développement de l'Ouest du pays, mais également à maintenir la stabilité et la coopération entre les États en Asie centrale afin d'éviter les affrontements directs. D'une manière plus générale, la Chine a des liens politiques approfondis avec ses voisins de l'Asie centrale. Dans le but de développer la coopération régionale dans les domaines politique, économique et sécuritaire, la concrétisation de l'Organisation de coopération de Shanghai (OCS) en 2001, regroupant la Russie, la Chine, le Kazakhstan, le Kirghizstan, l'Ouzbékistan et Tadjikistan, remplit son rôle de maintien de l'engagement des pays d'Asie centrale dans la BRI où la coopération économique est mise en avant notamment par la Chine (Thorez, 2019). Mais, l'absence d'intérêts communs et des programmes énormes affaiblissent évidemment la possibilité

de la coopération complète et fructueuse entre les États membres. Alors que la Chine cherche de nouveaux marchés pour ses produits et des ressources énergétiques pour maintenir son économie en expansion, la Russie se sent peu à l'aise dans le développement de l'OCS et s'efforce de maintenir son statut de leader au sein de l'Asie centrale tout en créant une alliance militaire, l'Organisation du Traité de sécurité collective (OTSC), dont le but est d'intégrer militairement les pays proches de la Russie (De Haas, 2017).

Du point de vue de Beijing, il est avantageux que la voie ferrée soit construite avec l'écartement standard. Cela permettra d'ouvrir directement la liaison entre la Chine et l'Iran, puis l'Europe, sans le réaménagement des wagons aux deux points de changement d'écartement (en quittant le réseau chinois puis en entrant sur le réseau iranien), et donc d'économiser du temps et de réduire le coût de transit afin de renforcer la compétitivité de ce corridor projeté (Yang, 2015 :93). Cependant, aux yeux des républiques de l'ex-URSS, cette question revêt une importance non seulement économique, mais géopolitique et militaro-stratégique. Certains experts ont souligné que « ce nouveau chemin de fer pourrait permettre à la Chine de transférer rapidement ses troupes dans les régions du Moyen-Orient où elle a des intérêts économiques » (Shustov, 2017). En outre, l'influence économique croissante de la Chine en Asie centrale et Moyen-Orient pourrait nuire aux intérêts de la Russie, qui considère toujours d'Asie centrale comme relevant de son « étranger proche » (Cariou, 2018 :30). Afin d'empêcher les ambitions politiques et géopolitiques de la Chine, la Russie exhorte ainsi les pays de l'Asie centrale au maintien de l'écartement large, ex-soviétique. Moscou espère également étendre cette norme ferroviaire au nord de l'Afghanistan. Dans cette optique, le projet ferroviaire nord-sud porté par la Russie au Kirghizstan s'inscrit dans cette discrète diplomatie de coulisses pour contrer les progrès de l'influence économique chinoise en Asie centrale.

Pour la Chine, il s'agit de savoir si un itinéraire complet pourrait être construit avec l'écartement standard jusqu'en Iran, ce qui offrirait alors un corridor sans rupture d'écartement de la Chine jusqu'en Europe ; convaincre le Kirghizstan d'adopter l'écartement standard serait un argument de plus pour pousser l'Ouzbékistan de faire de même. Pour les pays traversés, la question est de savoir quels seraient les bénéfices de ces voies qui ne pourraient pas être connectées à leur réseau à écartement russe, renforçant le risque que la nouvelle ligne ne constitue qu'une voie de transit et ne contribue guère au développement économique local.

V. Conclusion

Le projet de construction du chemin de fer reliant la Chine et l'Ouzbékistan, via le Kirghizstan, bien que prometteur, reste encore en suspens. L'Asie Centrale représente un axe stratégique pour la Chine. Un des domaines prioritaires de la coopération sino-centrasiatique est le transport et la logistique internationale de transit. Dans le cadre de la BRI, Beijing met l'accent sur le développement des corridors économiques Chine-Asie centrale-Asie occidentale, tout en facilitant l'expansion des échanges commerciaux entre la Chine et l'Europe. À ce titre, la construction de la ligne entre Kashgar et Tashkent s'inscrit dans la logique de diversification des corridors de transport des nouvelles routes de la soie, et, plus largement, dans la rivalité émergente qui se cristallise autour des projets d'infrastructures de transport. La BRI, qui selon plusieurs auteurs a initié un véritable nouveau Grand Jeu en Asie centrale, confère à ce projet de chemin de fer des enjeux qui vont bien au-delà de la portée strictement régionale de ses retombées en matière économique. Cette nouvelle liaison ferroviaire permettrait à la Chine des avantages économiques et géopolitiques, car elle non seulement raccourcirait les distances entre la Chine et l'Europe, mais aussi renforcerait son influence dans la région d'Asie centrale, ce qui

heurte les intérêts de la Russie et de l'Inde. Même si les désaccords fondamentaux, comme le tracé, les sources de financement et l'écartement de la voie sont toujours présents, les trois pays directement parties prenantes, la Chine, le Kirghizstan et l'Ouzbékistan, soulignent également l'intérêt du développement de cette voie ferroviaire.

Clairement, la Chine et l'Ouzbékistan se sont déjà mis d'accord sur l'importance que revêtait ce projet. Ils ont achevé le tunnel ferroviaire sur le chemin de fer Angren-Pap en Ouzbékistan permettant de relier les voies ferrées de la vallée de Fergana au reste du pays ainsi qu'à la liaison ferrée de chemin de fer du Kirghizstan et de la Chine. Si ce progrès bilatéral est intéressant pour les partenaires, le projet est confronté à la réticence du Kirghizstan. Ce dernier est loin d'être enthousiasmé par la construction de cette ligne ferrée selon les termes proposés par la Chine, et veut introduire de grands investissements d'infrastructure sans nuire à la sécurité économique, sociale et politique.

Néanmoins, la mise en œuvre du projet est encore possible. Dans la *National Development Strategy of the Kyrgyz Republic for 2018-2040* (CNDD, 2018), le gouvernement kirghiz a souligné la construction du chemin de fer Chine-Kirghizstan-Ouzbékistan. Selon des experts kirghiz, le Kirghizstan a « la volonté de développer sa logistique de transports, mais ne s'y applique pas concrètement » (Akeneev, 2019). Le manque d'infrastructure de transport freine notamment le développement socio-économique et industriel au Kirghizstan : afin de sortir de ces difficultés, il est impératif pour le Kirghizstan de mettre en place des infrastructures de transport adaptées aux contraintes géographiques de son territoire. Il est normal de voir le Kirghizstan mobiliser ses deux grands projets de chemin de fer latitudinaux comme un levier, en déclarant que ces deux lignes ferrées constituaient une alternative et que le pays soutiendrait celle qui offrirait le plus d'avantages économiques, financiers et politiques (Regunum.ru, 2013 ; Panfilova, 2014). En juin 2020, le lancement d'un nouveau service « rail-route-rail » entre la Chine et l'Ouzbékistan, via le Kirghizstan où les marchandises sont acheminées par la route entre les terminaux ferroviaires de Kashgar et d'Andijan, souligne donc le potentiel du transport de transit entre ces États et les nouvelles opportunités pour les participants de ce projet de chemin de fer (RailFreight.com, 2020). Les négociations se poursuivent même si les risques financiers et commerciaux sont élevés pour le Kirghizstan (Bucsky et Kenderdine, 2020).

Akeneev, Azamat (2019). Аналитическое исследование ЦППИ "Железная дорога Китай – Кыргызстан – Узбекистан. Рациональный подход и избавление от иллюзий – залог успешности проекта [Étude analytique du chemin de fer Chine - Kirghizstan – Ouzbékistan : Une approche rationnelle et se débarrasser des illusions sont la clé du succès du projet], *CPPI*, 28 juillet, < <http://center.kg/article/269>>, consulté le 21 juillet 2020.

Alexeeva, O. et F. Lasserre (2018). The Evolution of Sino-Russian Relations as Seen from Moscow: The Limits of Strategic Rapprochement. L'évolution des relations sino-russes vue de Moscou : Les limites du rapprochement stratégique. *China Perspectives/Perspectives chinoises*, 2018(3): 69-77/75-84.

Alexeeva, O. et F. Lasserre (2020). L'Asie centrale et la Belt and Road Initiative : une pomme de discorde entre la Chine et la Russie ? Dans Mottet, É. ; F. Lasserre, B. Courmont et S. Granger (dir.), *Marges et frontières de la Chine*. Montréal : Presses de l'Université de Montréal, 79-94.

Aydanbek, Akmat uulu (2013). Атамбаев: Строительство дороги из Китая никакой пользы Кыргызстану не принесет [Atambayev : la construction d'une route depuis la Chine n'apportera aucun avantage au Kirghizstan], *Azattyk.org*, 19 décembre, < <https://rus.azattyk.org/a/25205660.html>>, c. le 20 juillet 2020.

Banque mondiale (2018). LPI Global Ranking 2018, <<https://lpi.worldbank.org/international/global/2018>>, consulté le 21 juillet 2020.

Brautigam, Deborah (2020). « A critical look at Chinese ‘debt-trap diplomacy’: The rise of a meme », *Area Development and Policy*, vol.5, n°1, p. 1-14.

Bucsky, Péter et Kenderdine, Tristan (2020). « The Ferghana Valley Railway Should Never Be Built », *Middle East Institute*, 17 mars, <<https://www.mei.edu/publications/ferghana-valley-railway-should-never-be-built>>, c. le 11 août 2020.

Cai, Peter (2017). « Understanding China’s Belt and Road Initiative », *Lowy Institute*, <<https://www.lowyinstitute.org/publications/understanding-belt-and-road-initiative>>, c. le 22 juin 2020.

Çalışkan, Burak (2019). Complex Border Problems between Uzbekistan and Kyrgyzstan: Is There a Possible Solution? *Insamer Humanitarian and Social Research Center*, 22 janvier, <https://insamer.com/en/complex-border-problems-between-uzbekistan-and-kyrgyzstan-is-there-a-possible-solution_1941.html>, c. le 20 oct. 2020.

Cariou, Alain (2018). « Les corridors centrasiatiques des nouvelles routes de la soie : un nouveau destin continental pour la Chine », *L’Espace géographique*, 1, tome 47, p. 19-34.

Centrasia.org (2013). В Кыргызстане обсуждают проект строительства ж/д Китай – Узбекистан [Le projet de construction du chemin de fer Chine-Ouzbékistan est discuté au Kirghizstan], le 21 avril, <<https://centrasia.org/newsA.php?st=1366531320>>, c. le 20 juillet 2020.

Commission nationale du développement et de la réforme (CNDR) (2016). 中吉乌铁路三方联合工作组第二次会议在吉举行 [La deuxième réunion du groupe de travail tripartite Chine-Kirghizstan-Ouzbékistan sur le chemin de fer tenue au Kirghizstan], 26 décembre, <https://www.ndrc.gov.cn/fzggw/jgsj/wzs/sjjdt/201612/t20161226_1037449.html>, c. le 28 juillet 2020.

Commission nationale du développement et de la réforme (CNDR) (2016). 外资司分别与吉尔吉斯斯坦、乌兹别克斯坦方面召开中吉乌铁路项目双边工作会议 [Le Département des investissements étrangers a respectivement tenu des réunions de travail bilatérales sur le projet ferroviaire Chine-Kirghizstan-Ouzbékistan avec le Kirghizstan et l’Ouzbékistan], 16 octobre, <https://www.ndrc.gov.cn/fzggw/jgsj/wzs/sjjdt/201910/t20191016_1193544.html>, c. le 28 juillet 2020.

Conseil des affaires d’État de la Chine (2005). 中长期铁路网规划 (2004) [Plan du réseau ferroviaire à moyen et long terme de la Chine en 2004], 16 septembre, <http://www.gov.cn/ztl/2005-09/16/content_64413.htm>, consulté le 17 juillet 2020.

Conseil des Affaires d’État de la Chine (CAE) (2012). 中交集团签署吉尔吉斯境内中吉乌铁路建设项目备忘录 [CCCC a signé un mémorandum sur la construction du chemin de fer Chine-Kirghizstan-Ouzbékistan au Kirghizstan], 20 avril, <<http://www.sasac.gov.cn/n2588025/n2588124/c3853118/content.html>>, c. le 18 juillet 2020.

Conseil national pour le développement durable de la République kirghize (CNDD) (2018). « National development strategy of the Kyrgyz Republic for 2018-2040 », <<https://policy.asiapacificenergy.org/sites/default/files/National%20Development%20Strategy%20of%20the%20Kyrgyz%20Republic%20for%202018-2040%20%28EN%29.pdf>>, consulté le 7 juillet 2020.

Crisis Group (2013). « China’s Central Asia Problem », *Crisis Group Asia Report*, n° 244.

De Haas, Marcel (2017). « Relations of Central Asia with the Shanghai Cooperation Organization and the Collective Security Treaty Organization », *The Journal of Slavic Military Studies*, vol. 30, n° 1, 1-16.

Eurasianet (2019). « Kyrgyzstan: Another week, another anti-China rally », 17 janvier, <<https://eurasianet.org/kyrgyzstan-another-week-another-anti-china-rally>>, c. le 11 août 2020.

Ferchen, Matt et Perera, Anarkalee (2019). « Belt and Road Initiative. Why Unsustainable Chinese Infrastructure Deals Are a Two-Way Street », *Carnegie-Tsinghua Center for Global Policy*, <https://carnegieendowment.org/files/7-15-19_Ferchen_Debt_Trap.pdf>, c. le 11 août 2020.

Gordeyeva, Mariya (2013). China buys into giant Kazakh oilfield for \$5 billion. *Reuters*, 7 sep. <<https://www.reuters.com/article/us-oil-kashagan-china-idUSBRE98606620130907>>, c. le 20 oct. 2020.

Gouvernement britannique (nd). The China-Kyrgyzstan-Uzbekistan Railway project. Foreign & Commonwealth Office, <https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/317670/China-Kyrgyzstan-Uzbekistan_Railway_project.doc>, c. le 25 oct. 2020.

Guo, Jianwei (2015). 新疆金融业支持‘丝绸之路经济带’战略发展的结构和路径 [L'industrie des services financiers du Xinjiang soutient le développement stratégique de la ceinture économique de la route de la soie]. Dans Yining Li, Yifeng Lin et Yongnian Zheng (dir.), 读懂一带一路, 国家智库顶级学者前瞻中国新丝路 [Les perspectives sur la nouvelle route de la soie en Chine des principaux chercheurs nationaux], CITIC Press : Beijing, 344 p.

Hashimova, Umida (2020). « The China-Kyrgyzstan-Uzbekistan Transport Corridor Stretches Further Into China », *The Diplomat*, 22 juin, <<https://thediplomat.com/2020/06/the-china-kyrgyzstan-uzbekistan-transport-corridor-stretches-further-into-china/>>, c. le 2 juillet 2020.

Huang, Linyan, Frédéric Lasserre et Éric Mottet (2018). « Nouvelles liaisons ferroviaires chinoises : une entreprise stratégique », *Politique étrangère*, n° 1, p. 119-131.

Hurley, John ; Scott Morris, et Gailyn Portelance (2018). Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective. *CGD Policy Paper 121*, Center for Global Development, Washington, DC, <<https://www.cgdev.org/sites/default/files/examining-debt-implications-belt-and-road-initiative-policy-perspective.pdf>>, c. le 23 oct. 2020.

Jalolov, Sarvar (2013). « Un chemin de fer sur la route de la soie », *Le journal international Archives*, 11 mai, <https://www.lejournalinternational.fr/Un-chemin-de-fer-sur-la-route-de-la-soie_a749.html>, c. le 9 juillet 2020.

Journal du Soir Bichkek (2014). Кыргызстан и Китай ищут компромисс по строительству железной дороги [Le Kirghizstan et la Chine cherchent un compromis sur la construction de voies ferrées], 20 mai, <https://www.vb.kg/doc/273630_kyrgyzstan_i_kitay_ishyt_kompromiss_po_stroitelstvy_jeleznoy_dorogi.html>, c. le 27 juillet 2020.

Karikeev, Erkinbek et Zhengxuan Zhu (2018). « The Analysis of China Kyrgyzstan Uzbekistan Railway Project and Its Advantages for Kyrgyzstan », Paper for The 2nd International Conference on Modeling, Simulation and Optimization Technologies and Applications, pp. 310-313.

Kellner, Thierry (2018). « La Chine et l'Asie centrale en 2017 : Une nouvelle étape de l'essor chinois en Eurasie ? », Note d'actualité de l'Observatoire de la Chine, No. 24, *Asia Centre, DGRIS*, 15 p.

Kumagai, Satoru, Isono Ikumo, Keola Souknilanh, Hayakawa Kazunobu, Gokan Toshitaka et Tsubota Kenmei (2019). « China-Kyrgyzstan railway meets IDE-GSM ». Dans Linggui Wang et Jianglin Zhao (dir.) *The Belt and Road Initiative in the Global Context*, World Scientific, p. 89-97.

Lasserre, F. ; Huang, L. et Mottet, É. (2020). L'émergence du trafic de fret ferroviaire transasiatique dans le cadre de l'initiative Belt and Road : développement et limites, *Perspectives Chinoises*, 2020/2, 47-57.

Liao, Chengmei et Caixia Wang (2016). 制约中吉乌铁路修建的原因探析 [Une analyse des raisons limitant la construction du chemin de fer Chine-Kirghizstan-Ouzbékistan], *国际研究参考 – International Study Reference*, vol.5, pp.8-12.

Liao, Janet Xuanli (2005). A silk road for oil: Sino-Kazakh energy diplomacy. *Brown J. World Aff.*, 12, 39-46

Liu, Yan (2005). 中吉乌铁路建设的必要性分析 [Analyse de la nécessité de la construction du chemin de fer Chine-Kirghizstan-Ouzbékistan], *铁道货运 – Railway Freight Transport*, vol. 8, p. 5-8.

Мамурбеков, Т. (2013). Обещания ценой в гроши. Когда, наконец, начнется строительство железной дороги "Китай-Кыргызстан-Узбекистан"? [Les promesses valent une bouchée de pain. Quand commencera enfin la construction du chemin de fer Chine-Kirghizstan-Ouzbékistan ?], *Centrasia.org*, 30 janvier, <<https://centrasia.org/newsA.php?st=1359542820>>, c. le 22 juillet 2020.

Ministère du Commerce de la Chine (MOC) (2011). 吉尔吉斯将放弃以«资源换项目»方式与中国合作建设中吉乌铁路 [Le Kirghizstan abandonnera le schéma « ressources pour projets » pour coopérer avec la Chine à la construction du chemin de fer Chine-Kirghizstan-Ouzbékistan], 25 août, <<http://kg.mofcom.gov.cn/article/jmxw/201108/20110807711881.shtml>>, c. le 18 juillet 2020.

Ministère du Commerce de la Chine (MOC) (2017). 吉尔吉斯斯坦和乌兹别克斯坦就加快推进中吉乌铁路项目签署备忘录 [Le Kirghizstan et l'Ouzbékistan ont signé un mémorandum sur l'accélération du projet ferroviaire Chine-Kirghizstan-Ouzbékistan], 2 novembre, <www.mofcom.gov.cn/article/i/jyj/e/201711/20171102664300.shtml>, c. le 28 juillet 2020.

Moneyhon, M. (2002). China's great western development project in Xinjiang: economic palliative, or political trojan horse. *Denv. Journal of Int'l Law & Policy*, 31, 491.

Muzalevsky, Roman (2012). « China-Kyrgyzstan-Uzbekistan Railway Scheme: Fears, Hopes and Prospects », *Eurasia Daily Monitor*, vol. 9, n° 102, 30 mai, <<https://jamestown.org/program/china-kyrgyzstan-uzbekistan-railway-scheme-fears-hopes-and-prospects/>>, c. le 18 juillet 2020.

National Statistical Committee of the Kyrgyz Republic (NSC) (2019). Les statistiques dans le domaine de transport et communication, <<http://www.stat.kg/en/statistics/transport-i-svyaz/>>, c. le 21 juillet 2020.

O'Brien, David et Primiano, Christopher (2020). Opportunities and Risks along the New Silk Road: perspectives and perceptions on the Belt and Road Initiative from the Xinjiang Uyghur Autonomous Region. Dans H. Chan et al (dir.), *International Flows in the Belt and Road Initiative Context*. Londres : Palgrave, 127-145.

Ondaatjie, Anusha et Sirimanne, Asantha (2019). Sri Lanka Wants to Undo Deal to Lease Port to China for 99 Years, *Bloomberg*, 28 novembre, <<https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-11-28/sri-lanka-seeks-to-undo-1-1-billion-deal-to-lease-port-to-china>>, consulté le 23 août 2020.

Outlook (2020). China's debt-trap diplomacy hit, Kenyan court halts project. *Outlook*, 1er juillet, <<https://www.outlookindia.com/newscroll/chinas-debttrap-diplomacy-hit-kenyan-court-halts-project/1882547>>, c. le 23 août 2020.

Panfilova, Viktoria (2014). Железнодорожные проекты Бишкека : Предложения МИД Киргизии нацелены на локальные столкновения интересов России и Китая [Projets ferroviaires de Bichkek : Les propositions du ministère des Affaires étrangères du Kirghizstan visent les conflits d'intérêts locaux de la Russie et de la Chine], *Независимая - Indépendant*, 21 mai, <https://www.ng.ru/cis/2014-05-21/7_bishkek.html>, c. le 23 juillet 2020.

Pannier, Bruce (2017). « No Stops In Kyrgyzstan For China-Uzbekistan Railway Line », *Radio Free Europe/Radio Liberty*, 3 septembre, <<https://www.rferl.org/a/qishloq-ovozi-kyrgyzstan-uzbekistan-china-railway/28713485.html>>, c. le 27 juillet 2020.

Pannier, Bruce (2020). « Kyrgyzstan The Missing Link In China's Railway To Uzbekistan... And Beyond », *Radio Free Europe/Radio Liberty*, 29 juin, <<https://www.rferl.org/a/kyrgyzstan-the-missing-link-in-china-s-railway-to-uzbekistan-and-beyond/30697016.html>>, c. le 29 juin 2020.

People.cn (2014). 共建«丝绸之路经济带»面临的机遇与挑战 [Les opportunités et défis de la construction conjointe de la ceinture économique de la route de la soie], 19 mai, <<http://finance.people.com.cn/money/n/2014/0519/c385075-25033013.html>>, c. le 24 juillet 2020.

People.cn (2016). « Le plus long tunnel ferroviaire d'Asie centrale achevé par une société chinoise en Ouzbékistan », 21 juin, <<http://french.peopledaily.com.cn/Economie/n3/2016/0621/c31355-9075195.html>>, c. le 22 juillet 2020.

Podrobno.uz (2019). Китай предложил несколько вариантов маршрута новой железной дороги "Узбекистан-Кыргызстан-Китай" [La Chine a proposé plusieurs options pour le tracé du nouveau chemin de fer Ouzbékistan-Kirghizstan-Chine], 14 octobre, <<https://podrobno.uz/cat/uzbekistan-i-kitay-klyuchi-ot-budushchego/kitay-predlozhit-neskolko-variantov-marshruta-novoy/>>, c. le 19 juillet 2020.

Pomfret, Richard (2019). *The central Asian economies in the twenty-first century: paving a New Silk Road*. Princeton and Oxford : Princeton University Press. 328 pp.

RailFreight.com (2020). « New multimodal service China-Kyrgyzstan-Uzbekistan », 9 juin, <<https://www.railfreight.com/railfreight/2020/06/09/new-multimodal-service-china-kyrgyzstan-uzbekistan/>>, c. le 9 juin 2020.

Regnum.ru (2013). Эксперт: Заигрывая с Китаем и странами ОДКБ по проектам ж/д, Киргизия теряет партнеров [Expert: Flirtant avec la Chine et les pays de l'OTSC sur des projets ferroviaires, le Kirghizstan perd des partenaires], 9 septembre, <<https://regnum.ru/news/polit/1705109.html>>, c. le 24 juillet 2020.

Reuters (2019). China President Xi says goal of Belt and Road is advance 'win-win cooperation'. Reuters, 25 avril, <<https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-xi-idINKCN1S205Z>>, c. le 15 août 2020.

Roberts, Harry (2019). « The China-Kyrgyzstan-Uzbekistan Railway Project: How Much Does Kyrgyzstan Stand to Benefit? », *CABAR*, 8 avril, <<https://cabar.asia/en/the-china-kyrgyzstan-uzbekistan-railway-project-how-much-does-kyrgyzstan-stand-to-benefit/>>, c. le 11 juin 2020.

Sanghera, Balihar (2017). « Global Powers and Competing 'Fixes' in Central Asia », Transcript of the presentation, *Central Asia program*, 1er décembre, <<https://centralasiaprogram.org/archives/11945>>, consulté le 25 juin 2020.

SCMP (2012). Kyrgyzstan sets sights on Xinjiang coal market. *South China Morning Post*, 22 avril, <https://www.scmp.com/business/commodities/article/1204229/kyrgyzstan-sets-sights-xinjiang-coal-market>, c. le 19 oct. 2020.

Sharip, Farkhad (2017). « Controversial Railway Project Consolidates China's Foothold in Central Asia », *Eurasia Daily Monitor*, vol. 14, n°. 149, 17 novembre, <<https://jamestown.org/program/controversial-railway-project-consolidates-chinas-foothold-central-asia/>>, c. le 4 juillet 2020.

Shepard, Wade (2020). « Another Belt And Road Project Bites The Dust As China's New Silk Road Continues To Struggle », *Forbes*, 25 février, <<https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2020/02/25/another-belt-and-road-project-bites-the-dust-as-chinas-new-silk-road-continues-to-struggle/#3930cb6153e3>>, c. le 10 juin 2020.

Shustov, Alexandre (2017). Иран и Китай хотят перекрыть геополитическую карту Центральной Азии [L'Iran et la Chine veulent redessiner la carte géopolitique de l'Asie centrale], *Евразия Эксперт - Expert Eurasie*, 23 janvier, <<https://eurasia.expert/iran-i-kitay-khotyat-perekroit-geopoliticheskuyu-kartu-tsentralnoy-azii/>>, c. le 28 juillet 2020.

Smith, Myles G. (2012). « China-Kyrgyzstan-Uzbekistan railway project brings political risks », *The Central Asia-Caucasus Analyst*, 7 mars, <<https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/12459-analytical-articles-cacianalyst-2012-3-7-art-12459.html>>, c. le 20 juillet 2020.

Thorez, Julien (2019). « Les nouvelles routes de la soie en Asie centrale : Ambitions géographiques centrasiatiques et projet géopolitique chinois ». Dans F. Lasserre, É. Mottet et B. Courmont (dir.) *Les nouvelles routes de la soie : géopolitique d'un grand projet chinois*. Québec, Presses de l'Université du Québec.

Timofeenko, Anna (2013). Железная дорога Китай - Кыргызстан - Узбекистан: вопросы без ответов [Chemin de fer Chine - Kirghizstan - Ouzbékistan : des questions sans réponses], *Вечерний Бишкек - Journal du Soir Bichkek*, 4 février, <https://www.vb.kg/doc/214902_jeleznaia_doroga_kitay_kyrgyzstan_uzbekistan_voprosy_bez_otvetov.html>, c. le 27 juillet 2020.

Toktonaliev, Timur (2017). A Turning Point for Kyrgyz-Uzbek Relations? *Institute for War and Peace Reporting (IWPR)*, <https://iwpr.net/global-voices/turning-point-kyrgyz-uzbek-relations>, c. 20 oct. 2020.

TRACECA (2003). « Feasibility Study of New Rail Links between the Ferghana Valley, Bishkek and Kashgar - EU TACIS contract No 01-0165 », *Technical Report*, vol. 2, <http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/321a/filegroup/vol.0-5_english/volume_2.pdf>, c. le 23 juillet 2020.

TRACECA (2018). Présentation du système ferroviaire du Kirghizstan, mise à jour le 10 octobre, <<http://www.traceca-org.org/en/countries/kyrgyzstan/railway-transport/>>, c. le 21 juillet 2020.

Uulu, Yrysbek Ulukbek (2017). Долг платежом красен: сколько денег тратит Кыргызстан на выплату госдолга? [La dette par paiement est belle : combien d'argent le Kirghizstan dépense-t-il pour rembourser la dette publique ?], *Радио Азаттык - Radio Azattyk*, 15 mars, <<https://rus.azattyk.org/a/28371179.html>>, c. le 28 juillet 2020.

UZ Daily (2012). Узбекистан поддерживает строительство железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан [L'Ouzbékistan soutient la construction du chemin de fer Chine-Kirghizstan-Ouzbékistan], 14 novembre, <<http://www.uzdaily.uz/ru/post/13383>>, c. le 21 juillet 2020.

Vercueil, Julien (2018). Taming the Bear while Riding the Dragon? Central Asia confronts Russian and Chinese economic influences. *Revue de la régulation. Capitalisme, institutions, pouvoirs*, 24, <https://journals-openedition-org.acces.bibl.ulaval.ca/regulation/13626>, c. le 13 oct. 2020.

Volodin, I. (2019). The New Silk Road Project as a Fuse for Separatism in the Xinjiang-Uyghur Autonomous Region. *Історико-політичні проблеми сучасного світу*, (40), 42-49.

Voloshin, George (2016). Turkmenistan Diversifies Its Gas Exports To Reduce Reliance On China. *Oil Price.com*, 11 avril, <https://oilprice.com/Latest-Energy-News/World-News/Turkmenistan-Diversifies-Its-Gas-Exports-To-Reduce-Reliance-On-China.html>, c. le 20 oct. 2020.

Wuthnow, J. (2017). Chinese Perspectives on the Belt and Road Initiative: Strategic Rationales, Risks, and Implications. *China Strategic Perspectives*, 12, <https://inss.ndu.edu/Portals/68/Documents/stratperspective/china/ChinaPerspectives-12.pdf>, c. le 15 août 2020.

Xinhua (2019). 新疆进出口贸易保持增长 外贸结构趋于优化 [Le commerce d'importation et d'exportation du Xinjiang maintient sa croissance, la structure du commerce extérieur tend à être optimisée], le 25 décembre, <http://www.xinhuanet.com/2019-12/25/c_1125386603.htm>, c. le 20 juillet 2020.

Xinhua Silk Road (2020). 中欧班列 2019 年开行数据总结分析 [Le résumé et l'analyse de la ligne China-Europe Railway Express en 2019], 10 janvier, <<https://www.imsilkroad.com/news/p/397878.html>>, c. le 11 août 2020.

Yang, Lei (2015). 中、吉、乌跨国铁路的阻力及其前景 [Les résistances et les perspectives du chemin de fer Chine-Kirghizstan-Ouzbékistan], *欧亚经济 - Économie eurasienne*, n°. 5, p. 86-96.

Zasiadko, Mykola (2019). « From China to Iran via Kyrgyzstan: is the faster rail link real? », *RailFreight.com*, 4 novembre, <<https://www.railfreight.com/beltandroad/2019/11/04/from-china-to-iran-via-kyrgyzstan-is-faster-rail-link-real/>>, c. le 11 juin 2020.