



## Séance du lundi 23 juin

### AGENDA

#### Lundi 30 juin 2025

- 10h30 : Comité secret
- 15h : Alain MIOSSÉC  
« La montée du niveau des océans entre nature et société »
- 18h : remise du prix Thibaudet (sur invitation)

#### Vacances d'été

#### Lundi 8 septembre 2025

- 15h : Valérie GÉLEZEAU : « Un point chaud du globe la péninsule coréenne »
- 18h : Cérémonie des prix de la fondation culturelle franco-taïwanaise (sur invitation)



### DÉPÔT D'OUVRAGES

**H. Korsia** dépose l'ouvrage de Philippe Val, *La gauche et l'antisémitisme* (Éditions de l'Observatoire, 2025, 256 p.) ainsi que deux numéros de la Fondation pour l'innovation politique de Bernard Bruneteau et Stéphane Courtois, *Les gauches antisémites (1) De Proudhon à la révolution bolchévique (2) La détermination totalitaire* (juin 2025).

**E. Roussel** dépose l'ouvrage de Hervé Gattegno, *Deux bombes sous le Rainbow Warrior* (Flammarion, 2025, 352 p.).

Le président salue la présence à la séance de Stephen Breyer, membre associé étranger et ancien juge à la Cour suprême des États-Unis.

### « Géopolitique du train »

Antoine PECQUEUR

Journaliste

Bien au-delà de sa fonction initiale de transport, le chemin de fer s'impose aujourd'hui comme un instrument stratégique central à l'échelle mondiale. À travers ses infrastructures, il façonne les dynamiques de pouvoir, de souveraineté, d'intégration territoriale et de développement économique. Le rail cristallise des enjeux politiques, géostratégiques, environnementaux et technologiques, tout en révélant les ambitions des grandes puissances, notamment la Chine. En prenant pour point de départ la célèbre formule d'Antonín Dvořák : « J'aurais donné toutes mes symphonies pour avoir inventé la locomotive à vapeur », on comprend à quel point le train est devenu une clef d'analyse des rapports de force contemporains.

L'exemple de l'Ukraine peut permettre de comprendre en quoi le rail est aujourd'hui au cœur de la souveraineté et du conflit. Depuis l'annexion de la Crimée en 2014, et plus encore avec l'invasion russe de 2022, le chemin de fer ukrainien est devenu un outil stratégique majeur. Il permet l'évacuation des civils, le transport de matériel militaire et le ravitaillement des troupes. L'écartement des voies, hérité de l'époque soviétique, pose de lourds défis logistiques, notamment dans les échanges avec l'Union européenne. Le pont ferroviaire de Kertch, plusieurs fois visé par des frappes, incarne l'importance stratégique du rail dans les conflits modernes.

La ligne ferroviaire entre Ankara et Tabriz, aujourd'hui interrompue, illustre le rôle historique du rail comme vecteur de circulation et d'intégration entre les zones kurdes, turques et iraniennes. Suspendues au gré des tensions géopolitiques, ces connexions révèlent le potentiel du rail comme outil d'influence régionale, mais aussi sa fragilité dans les contextes instables.

La Chine est aujourd'hui au cœur du développement ferroviaire mondial. Partie de partenariats technologiques avec des entreprises comme Alstom ou Siemens, elle a bâti le réseau à grande vitesse le plus dense de la planète. Le rail renforce également l'intégration des territoires périphériques (Xinjiang, Tibet, Népal), dans une logique de contrôle politique et culturel. Ce réseau intérieur soutient l'expansion extérieure du pays à travers l'initiative des Nouvelles Routes de la Soie, qui prévoit des corridors ferroviaires vers l'Europe, l'Asie centrale, l'Afrique et l'Amérique latine. La stratégie ferroviaire chinoise ambitionne de contourner les routes maritimes dominées par les puissances occidentales. Cependant, des obstacles majeurs – conflits en Ukraine, guerre en Iran, tensions en Asie centrale – remettent en cause la viabilité de ces corridors terrestres. Les déséquilibres économiques, les défis logistiques et les rivalités avec les États-Unis ou l'Inde limitent leur rentabilité et leur portée géopolitique. Un projet majeur vise à relier le Pérou au Brésil par une ligne ferroviaire traversant les Andes, facilitant l'exportation de ressources vers la Chine. Pour la Bolivie enclavée, ce projet représente un débouché stratégique, qualifié par Evo Morales de « canal de Panama du XXI<sup>e</sup> siècle ». Ce corridor illustre l'imbrication des intérêts chinois dans les politiques de développement infrastructurel latino-américaines.

Aux États-Unis, on constate la puissance du fret et la faiblesse du transport de passagers. Malgré la rhétorique de Joe Biden, fervent défenseur du rail (« Amtrak Joe »), les États-Unis peinent à moderniser leur réseau de transport de passagers. Les projets de grande vitesse restent marginaux, et les infrastructures vieillissantes. À l'inverse, le fret ferroviaire y est très performant, soutenu par des entreprises privées puissantes. Le contraste entre discours politique et réalité opérationnelle révèle la difficulté de concilier intérêts publics et logique de marché.

En Afrique, l'état des lieux oscille entre promesses inachevées et rivalités d'influence. L'ambitieux projet de « boucle ferroviaire » en Afrique de l'Ouest, lancé par Vincent Bolloré, visait à relier plusieurs pays (Côte d'Ivoire, Burkina Faso, Niger, Bénin). Faute de coordination régionale et en raison de la concurrence chinoise, il a échoué, laissant des infrastructures inabouties. Cela témoigne de la complexité de l'investissement ferroviaire sur le continent, où s'entrelacent enjeux économiques, souveraineté nationale et ambitions stratégiques étrangères, notamment chinoises (ex. : la ligne Tazara dès l'ère maoïste).

En Europe, face au recul du train de nuit dans les années 2010, l'Autriche a été le seul pays européen à mener une relance réussie avec son opérateur ÖBB, s'inscrivant dans une dynamique de transition écologique. Par ailleurs, le projet européen Rail Baltica vise à désenclaver les pays baltes de leur réseau post-soviétique, en les reliant au cœur de l'Europe avec un écartement standard. Ce projet comporte aussi une dimension militaire claire, soutenue par l'OTAN, dans le contexte de la menace russe.

Le rail, longtemps perçu comme une infrastructure technique, est désormais un révélateur des équilibres mondiaux. Il permet de décrypter les volontés politiques, les stratégies d'influence, les ambitions commerciales et les visions territoriales des États. Sa densité, son tracé, son financement ou encore son interconnexion témoignent de la place qu'occupe le train dans les rapports de puissance contemporains. À l'heure de la transition énergétique, de la fragmentation géopolitique et des rivalités économiques, le rail s'affirme comme un levier essentiel de souveraineté, d'intégration régionale et de diplomatie mondiale.

À l'issue de sa communication Antoine Pecqueur a répondu aux observations et aux questions que lui ont adressées P. Delvolvé, M. Bastid-Bruguière, B. Cotte, G.H. Soutou, H. Gaymard, R. Brague, D. Senequier, G. Guillaume, D. Andler, H. Korsia, L. Stefanini, Y. Gaudemet, J.C. Trichet, S. Breyer, J.R. Pitte.

## VIE DE L'ACADEMIE

### Colloque consacré à l'évaluation des étudiants en droit et en science politique

**Yves Gaudemet** a introduit le colloque annuel de la Fondation Ius & Politia le 5 juin dernier consacré à l'évaluation des étudiants en droit et en science politique sous la direction de Catherine Barreau, Julien Boudon et Lucie Delabie. Son intervention était intitulée « L'évaluation depuis les années 1960 jusqu'au début du nouveau siècle ».



## PUBLICATIONS



Vient de paraître aux Editions Dalloz, la 3ème édition du *Droit public de l'économie* (750 p.) de **Pierre Delvolvé**, mettant particulièrement en valeur, outre les principes de ce droit et la place croissante qu'y tient le droit de l'Union européenne, le rôle des autorités publiques dans l'encadrement de l'activité financière et économique, dans l'exploitation d'activités industrielles et commerciales et dans le soutien qu'elles leur apportent, notamment par et pour des investissements - avec les infléchissements de leur rôle qu'ont provoqués les crises récentes et actuelles.



**Serge Sur** a coordonné, comme rédacteur en chef de *Questions internationales*, le n° double de l'été 2025, n° 131-132, A la conquête de la Lune, et rédigé l'Ouverture, "La Lune, le Sage et son doigt".



« 50 ans après le premier pas de Neil Armstrong, la NASA a lancé en 2019 le programme Artemis qui vise à renvoyer des humains sur la Lune et à y établir une station permanente. Or, les avancées technologiques et l'évolution des rapports de force internationaux bousculent les règles du jeu spatial héritées de la Guerre Froide. En effet, l'exploitation scientifique et commerciale de la Lune représente aujourd'hui une opportunité pour des pays émergents (Chine, Inde, Corée) et de nouveaux acteurs privés (les sociétés SpaceX d'Elon Musk et Blue Origins de Jeff Bezos) de rivaliser avec les grandes puissances et d'asseoir leur influence sur la scène internationale. Au-delà de ces jeux de pouvoir, le sujet soulève également des questions logistiques, énergétiques et juridiques essentielles, tout en laissant entrevoir l'éventualité d'une future colonisation de l'espace : la Lune sera-t-elle un premier pas vers Mars ? Ce numéro de Questions Internationales vise à offrir à ses lecteurs terriens des clés d'analyse essentielles pour saisir les grands enjeux stratégiques, géopolitiques et économiques liés à la conquête de la Lune et de l'espace sublunaire, une problématique désormais centrale en relations internationales. »



## DANS LA PRESSE ET SUR LES ONDES

### La situation européenne et internationale



Samedi 21 juin, **Jean-Claude Trichet** a donné une interview sur l'Europe, l'Espagne et Trump à Marc Bassets Claret pour le journal espagnol El País : « Trump crea una incertidumbre monumental: no sabemos qué acabará haciendo »



Mercredi 18 juin, il a donné une interview sur la situation européenne et internationale à Fabrizio Goria pour le journal italien La Stampa : "Sui dazi solo bluff. La globalizzazione non è finita".



Mardi 17 juin à Milan, le gouverneur honoraire de la Banque de France a donné une interview à Mariangela Pira pour Sky News Italia.

## À SAVOIR



Vendredi 20 juin, **Jean-Claude Trichet** a présidé le Jury du « Prix Jacques Goddet » du meilleur article sur le tour de France 2024. Il remettra ce prix le vendredi 11 juillet 2025 à l'occasion du passage du Tour à Saint Malo.



Mardi 17 juin également, il a prononcé un discours sur l'Europe (suivi d'une session de questions/réponses) devant 300 étudiants européens dans le cadre du colloque organisé par l'Osservatorio Permanente Giovani-Editori.

Les détails joints sont accessibles (quand ils sont disponibles) en cliquant sur l'icône située à gauche de chaque brève.