

PO-00094
806317
Hist Géo G



Code épreuve : 265

Nombre de pages : 60

Session : 2022

Épreuve de : Géopolitique ESSEC

Consignes

- Remplir soigneusement l'en-tête de chaque feuille avant de commencer à composer
- Rédiger avec un stylo non effaçable bleu ou noir
- Ne rien écrire dans les marges (gauche et droite)
- Numéroté chaque page (cadre en bas à droite)
- Placer les feuilles A3 ouvertes, dans le même sens et dans l'ordre

Les États-Unis et leurs alliés vont déployer une nouvelle force maritime au large du Yémen a déclaré le 19 avril 2022 l'US Navy. Cette coalition de 34 États opèrera sous le commandement de la Combined Maritime Force (CMF) basée dans le QG de la IIème flotte américaine à Bahreïn et patrouillera dans le golfe Persique et dans la mer Rouge. L'objectif est de sécuriser et stabiliser cette région stratégique pour l'approvisionnement en hydrocarbures, notamment en raison de la présence du détroit de Bab el-Mandeb par lequel transite 10% du pétrole mondial, déstabilisé en proie à l'instabilité géopolitique du fait de la guerre civile au Yémen. Cette décision américaine reflète en outre l'importance du contrôle des routes stratégiques dans la diplomatie américaine au Moyen-Orient.

Dès lors, il serait intéressant d'étudier l'enjeu que constitue le contrôle des routes stratégiques pour les États et la projection de leur puissance. Le contrôle désigne avant tout la maîtrise d'un espace, maîtrise qui recoupe des dimensions à la fois sécuritaires, militaires et économiques. Le contrôle peut s'opérer de diverses manières : par l'influence exercée d'un État sur des territoires extérieurs, par un interventionnisme militaire qui se traduit par une présence en dehors des frontières ou encore par le maintien d'une dépendance (qui recoupe là aussi des formes variées) qui influe sur la politique extérieure d'un État. Les routes stratégiques paraissent dans ces conditions des espaces indispensables à contrôler dans la mesure où transitent par elles des biens, des informations ou des ressources dont les États sont dépendants tant au niveau de leur développement que du fonctionnement même de l'État. Finalement, c'est cette dépendance qu'il s'agit de diminuer, symbolisant alors la puissance d'un État capable de sauvegarder ses intérêts et bâtir un système de puissance résilient vis-à-vis de l'extérieur. Les voies de communication, de transit s'établissant sur deux espaces

principaux : la mer (au premier chef de routes maritimes stratégiques) et la terre (par les voies ferroviaires, autoroutières). La domination (qui désigne un contrôle total et suppose un enrôlement des puissances rivales) des espaces stratégiques a évolué au cours du temps. Tandis que les puissances coloniales européennes se sont longtemps appuyées sur leur possessions territoriales (en Asie, en Afrique) pour avoir une présence mondiale sur l'ensemble du globe, les États-Unis ont pris le relais de la « Thalassocratie » (Julien Freund) britannique au lendemain de la I^{ère} Guerre Mondiale. En effet, la fin de la conquête du territoire américain à la fin du XIX^{ème} siècle, et donc la fin de la frontière (Fredrick Jackson Turner) conduisent à une projection de la puissance américaine sur les mers qui illustrent la guerre de 1898 contre l'Espagne (et la mainmise sur des territoires marins comme Cuba, Porto Rico, les Philippines), les protectorats sur le Nicaragua et Haïti dans les années 1910 et la construction du canal de Panama en 1913 sous contrôle américain. Parallèlement à cette transition émergent de nouveaux espaces où se concentrent les matières premières. Les découvertes du pétrole en Iran en 1908, puis en Arabie-Saoudite dans les années 1930 et aux Emirats Arabes Unis dans les années 1960 ouvrent des espaces nouveaux qu'il s'agit de contrôler (doctrine Carter de 1980 par exemple). Aujourd'hui, alors que les États-Unis restent la principale flotte mondiale, la mondialisation accroît les flux, les complexifie et ouvre de nouvelles routes qui renforce la pression sur la domination américaine longtemps établie. Par ailleurs elle fait émerger de nouveaux acteurs (les FTN mais aussi les groupes terroristes) qui utilisent ces voies de transit dans leur propre intérêt. Les grandes dynamiques mondiales qui accompagnent la mondialisation (le bouleversement de la hiérarchie des puissances, l'accroissement des dépendances dans le processus productif) conduisent également à une contestation de plus en plus nette des anciennes dominations. Ainsi, la mondialisation en réduisant l'importance du contrôle des routes maritimes a-t-elle par la même occasion intensifié les rapports des dépendances au profit de l'Occident ou bien inverse-t-elle au contraire cette mainmise établie, équilibrant alors les rapports de force ? La mondialisation accroît de prime abord l'importance du contrôle des routes stratégiques en complexifiant : et en les étendant (I). Mais elle

celle-ci

tend également à diversifier les acteurs et fait émerger de nouvelles puissances qui contestent et fragilisent la domination établie des puissances occidentales (II). Des stratégies se mettent alors en place afin de juguler les tentatives à l'hégémonie des puissances rivales (III).

* * *

La mondialisation accroît l'importance du contrôle des routes stratégiques en les complexifiant et en les étendant. Leur contrôle incarne alors la capacité d'un Etat à garantir ses intérêts propres. Le passage de l'« économie-monde » (Fernand Braudel) historique à l'« économie-monde » américaine au lendemain de la II^{ème} Guerre Mondiale est en effet le reflet de la domination américaine sur le reste de la planète (A). L'intensification des flux et la décomposition du processus productif a par la suite renforcé la dépendance des Etats vis-à-vis de leurs importations (B). Ainsi, les rapports de force géopolitique et géoéconomiques deviennent déterminants dans la mesure où ils assurent à un Etat le contrôle d'axes leur permettant d'intervenir dans de nombreux domaines (les normes, la finance...). (C).

Le passage d'une « économie-monde » historique à une « économie-monde » américaine au lendemain de la II^{ème} Guerre Mondiale reflète la domination américaine sur le reste de la planète. La projection de la puissance maritime des Etats-Unis sur le Pacifique et l'Atlantique intervient dans un contexte d'enrichissement sans précédents des Etats-Unis, arsenal des démocraties européennes durant la guerre mais également après le contrôle de l'espace américain et de ses marges (la fin de la frontière de Frederick Jackson Turner). De nouvelles stratégies émergent alors, portées par les thèses de Alfred T. Mahan (The Influence of Sea Power upon History, 1900) qui reprend l'analyse de Sir Walter Raleigh : « qui tient les mers tient le commerce du monde ; qui tient le commerce du monde tient la richesse du monde ; qui tient la richesse du monde tient le monde lui-même ». Les Américains s'assurent alors de faire du Pacifique un « lac américain » et de l'Amérique latine et des Caraïbes une « arrière-cour » (Denise Artaud). La présence d'hydrocarbures (au Venezuela)

L'existence de minerais (au Brésil [ce et fer], au Bolivie [argent], au Chili [cuivre]) mais aussi de produits tropicaux justifiant des valant américaine de dominer ces espaces. Elle y intervient économiquement (la Fruit Company et les républiques bananières des Caraïbes) et militairement tout au long du ~~XIX~~^{XX}ème siècle afin de sécuriser ses approvisionnements : intervention au Guatemala en 1954, soutien à la dictature au Brésil en 1964, en Argentine en 1976, à Pinochet au Chili en 1973. L'indépendance du Panama et la construction de son canal en 1913 sous contrôle américain symbolisent à elles-seules l'interventionnisme américain dans la région dans le but de sécuriser ses approvisionnements.

L'intensification des flux et la décomposition du processus productif a renforcé la dépendance des Etats vis-à-vis de leurs exportations à l'ère de la mondialisation. La révolution des transports, au premier la baisse significative du fret, l'abaissement des tarifs douaniers permis par les mesures du GATT puis de l'OMC, la standardisation de l'emballage grâce à l'invention du conteneur en 1954 (par le suisse Malcom MacLean permettant d'éviter la rupture de charge et le transport multimodal) a entraîné une hausse des flux sans précédent et l'avènement d'une DIPP (Division Internationale du Processus Productif) où le recours à la sous-traitance et la délocalisation conduit à une décomposition des chaînes de valeurs en chaînes de valeur globales (CVG). Les produits ne sont plus exclusivement produit dans un seul pays et chaque pays se spécialise sur un segment industriel dans lequel il dispose des avantages comparatifs» (David Ricardo) les plus importants. On parle alors d'un «made in Monde» (Yvonne Berger) qui renforce la dépendance des Etats vis-à-vis de l'extérieur. Dans ces conditions, la sécurité des grands axes de transit devient un enjeu global (notamment la lutte contre la piraterie dans le détroit de Malacca dans les années 1990 ou au large de la Somalie avec le navire ATALANTE). La domination de ces espaces est essentielle car elle sous-tend le développement économique des pays en permettant leur intégration aux réseaux mondialisés (à travers les corridors maritimes, les grandes voies ferraires intraocéaniques comme la ligne Brésil-Pérou ou l'océanique comme la ligne Dan-et-Takram-Tokyo). Les rapports de force géopolitiques et géoéconomiques deviennent dès lors déterminants dans la mesure où ils assurent à un Etat le contrôle d'axes lui permettant d'intervenir dans de nombreux domaines (militaire, économie). En effet, le contrôle des grandes voies de communication permet aux

Emplacement QR Code	Code épreuve : 265	Nombre de pages : 10	Session : 2022
	Épreuve de : Géopolitique ESSEC		
	Consignes • Remplir soigneusement l'en-tête de chaque feuille avant de commencer à composer • Rédiger avec un stylo non effaçable bleu ou noir • Ne rien écrire dans les marges (gauche et droite) • Numéroté chaque page (cadre en bas à droite) • Placer les feuilles A3 ouvertes, dans le même sens et dans l'ordre		
Etats de contrôler le trafic et leur offre un moyen de pression sur leur environnement extérieur. Le contrôle des détroits par exemple peut permettre le développement de stratégie de déni d'accès en empêchant ou en régulant le passage des navires. Alors que les enjeux géopolitiques tendent à se transformer en enjeux géoéconomiques (Edmond Leahuah, <u>From Geopolitics to Geoconomics, 1990</u>) ces derniers semblent ici s'entremêler au niveau de ce que Gabriel Cyhamburne nomme les « nœuds géostratégiques » qui concentrent les ressources et cristallisent les rivalités entre Etats. C'est d'ailleurs pour cette raison que l'Iran a entrepris le blocage du canal de Tuez en 1956 ou que l'Iran rappelle sa capacité à empêcher le passage par le détroit d'Ormuz. La mondialisation accrroit donc l'importance du contrôle des routes stratégiques, « artères de la mondialisation » selon Pierre Royer. Mais le renforcement des enjeux économiques de ces routes n'est qu'une dimension des mutations contemporaines et il s'agit désormais d'étudier quels sont les nouveaux rapports de force et l'objet de leur lutte... La mondialisation tend à diversifier les acteurs, à étendre et à complexifier les réseaux de communication. L'essor de la région Pacifique et l'expansion des puissances asiatiques remet en cause la domination occidentale des routes stratégiques (A), mettant l'Europe en difficulté dans les espaces où elle était historiquement influente (B). Les nouveaux espaces ouverts par la mondialisation deviennent dès lors des espaces qu'il s'agit de conquérir en assurant le contrôle de son infrastructure (C). L'essor de la région Pacifique et l'expansion des puissances asiatiques remet en cause la domination occidentale des routes stratégiques. Le Japon et son miracle économique à partir des années 1950 a mis en place			
			5/10

une division internationale asiatique du travail (DIAT) transformée en circuit intégré où les productions des premiers pays émergés sont délocalisées vers les voisins. Cette remonte des filières fondée sur un schéma en « vol d'ailes nouées » (Kamome Ahomaton) a permis des taux de croissance supérieurs à +8% et l'émergence des « Dragons » (Corée du Sud, Taïwan, Hong Kong, Singapour) puis des « Tigres ». Il s'ensuit un renforcement des ports de l'Asie et de sa façade maritime (permise par la croissance chinoise et son ouverture à l'économie capitaliste dans les années 1980) qui remplace la Northern Range européenne en tant que première façade maritime mondiale avec 9 des 10 premiers ports à conteneurs du monde. La route transpacifique remplace quant à elle la route transatlantique (EU/Europe) en 1985 en tant que première route maritime mondiale. Grâce à cette montée en puissance, les puissances asiatiques, et notamment la Chine exigent une réappropriation de leur souveraineté sur leurs espaces de navigation proches. Le Pacifique apparaît en effet comme l'espace qui permet aux puissances asiatiques de faire du commerce avec le monde d'où les tensions nombreuses régionales (en mer de Chine méridionale et orientale, les revendications se fondant toutes sur le droit de la mer de la Convention de Montego Bay de 1982) mais aussi mondiales (entre les EU et la Chine sur les questions de Taïwan, de la présence de troupes américaines à Guam et Diego Garcia). La croissance asiatique est dépendante aux hydrocarbures qui transitent par le détroit de Malacca ce qui renforce la dépendance aux Américains auxquels la protection de cette route est déléguée, d'où l'émergence de discours critiques.

Cette mutation de la hiérarchie mondiale met en difficulté l'Union européenne qui a perdu le monopole du leadership sur les espaces où elle était historiquement influente. Cela se manifeste notamment en Afrique où la Chine investit de plus en plus dans les infrastructures de communication : la ligne Hambourg - Nairobi, Djibouti - Addis Abeba, le corridor Deir ez Zor - Tadmor - Latakia, on parle que la Chine est devenue le premier partenaire de l'Afrique avec 143 milliards de \$ en 2019 devant l'Inde (149 milliards de \$) et la France (42 milliards de \$).

le §). Cette «Chinafrique» (Yerge Michel et Michel Benet, Chinafrique. Quand Pékin fait main basse sur le continent noir. (2008)) s'appuie sur une diplomatie d'influence qui repose sur la création d'infrastructures et de routes indispensables au commerce des pays africains. En Méditerranée orientale l'Europe perd également son influence alors que la Turquie multiplie les provocations dans la ZEE grecque et que les Américains ont affirmé leur désapprobation du projet de gazoduc East Med. Enfin les menaces passées par la Russie rend l'Europe vulnérable quant à ses approvisionnements (Draçija et Iamal-Europe).

Les nouveaux espaces ouverts par la mondialisation modifient la hiérarchie des puissances et ouvrent de nouveaux enjeux. Face à l'avènement des NTIC les câbles sous-marins voient leur importance décuplée. Ainsi 90% des informations téléphoniques passent par câbles sous-marins et les Etats mettent en place des stratégies pour construire leur propre câble. C'est notamment le cas de la Chine avec le câble PEACE (Pakistan-East Africa - Connecting - Europe) ou des Etats-Unis avec le câble Dumbant (le plus long câble sous-marin du monde). L'enjeu est le contrôle de l'information, sa diffusion et son stockage.

Dans ces conditions, la mondialisation renouvelle les espaces où transitent les biens et modifie la hiérarchie des puissances. Il serait intéressant d'étudier les stratégies que mettent en place les Etats pour contrôler leurs routes stratégiques.

Des stratégies se mettent en place afin de juguler les tentatives à l'hégémonie des principales puissances rivales. Les stratégies du collier de perle chinois et du projet BRI (A) inquiètent les Etats-Unis et leurs alliés, qui font la promotion d'un Indo-Pacifique « libre et ouvert » (B). L'Asie-Pacifique est un espace de projection des puissances (C).

Les stratégies du « collier de perle » chinois et du projet BRI inquiètent les Etats-Unis et leurs alliés qui craignent de perdre la domination des routes de l'espace Asie-Pacifique. La Chine fait la promotion d'un « collier de perles » dont les perles sont : Haïnan, les îles Paracels, les îles Spratleys, Likiepville (Cambodge), Singapour, Yithwe et Kyaungpye (Birmanie), Chittagong (Bangladesh), Guadar (Pakistan) en passant par Hambantota (Sri Lanka). Les différentes perles doivent à la fois servir de points d'appui de marine de guerre pour la Chine (avec des objectifs à la fois économiques et militaires).

et de contourner la stratégie de containment des États-Unis à son encontre. En effet, la Chine est confrontée à un dilemme, le dilemme de Malacca : ou bien la Chine décide de déléguer la protection de ses voies maritimes aux États-Unis en acceptant leur domination sur mer, ce qui la rend vulnérable en cas de guerre, ou bien elle adopte des stratégies proactives de défense de ses intérêts outre-mer : un des aspects du collier de perle.

Une des solutions à ce dilemme est l'adoption de stratégies alternatives qui diminuent la dépendance de la Chine vis-à-vis de ses routes maritimes.

Le projet BRI (Belt and Road Initiative ou « nouvelles routes de la soie ») en est un des exemples les plus flamboyants. Ce projet doit permettre de relier l'espace de production qui est la Chine aux espaces de consommation et surtout l'Europe et aux espaces de production de matières premières (Moyen-Orient / Afrique / Amérique latine).

6 corridors ont été identifiés : le corridor eurasiatique, le corridor Chine-Mongolie-Russie, le corridor Chine-Asie centrale-Moyen-Orient, le corridor Chine vers la péninsule indochinoise, le corridor Chine-Birmanie).

Les puissances occidentales, les États-Unis en tête mettent en place des stratégies afin de juguler la tentation chinoise à l'hégémonie dans l'Asie-Pacifique. L'administration Obama avait d'abord porté le projet du TPP (accords transpacifiques) signés en 2016 avant que les EU de Donald Trump ne sortent en 2017 pour contenir l'expansion chinoise. Cette stratégie s'est reportée sur la promotion d'un Indopacifique « libre et ouvert » qui a les faveurs de l'Europe et de l'Asie sino-sceptique puisque l'ASEAN l'a intégré dans son discours.

Des stratégies géopolitiques se mettent également en place comme le QUAD (groupe informel opposé aux risques de la soie chinoise avec les États-Unis, le Japon, l'Inde et l'Australie) tandis que les projets concurrents se multiplient : l'Inde fait la promotion d'un corridor Asie-Afrique (AAGC, Asian Africa Growth Corridor), d'un axe de transport Russie-Inde (North South Transport Corridor). Le Japon et l'UE ont de leur côté signé un partenariat de connectivité durable et de « routes à haute qualité » en 2018.

Enfin, le réchauffement climatique, conséquence de la mondialisation, ouvre de nouvelles voies navigables et entraîne une projection des puissances étatiques dans cet espace stratégique. Les furets de la banquise entraînent l'ouverture de deux nouvelles routes : la route du Nord-Est et la route du Nord-Ouest.

Copie anonyme - n°anonymat : 806317

Emplacement QR Code	Code épreuve : 265	Nombre de pages : 6	Session : 2022
	Épreuve de : Géopolitique ESSEC		
	Consignes • Remplir soigneusement l'en-tête de chaque feuille avant de commencer à composer • Rédiger avec un stylo non effaçable bleu ou noir • Ne rien écrire dans les marges (gauche et droite) • Numéroté chaque page (cadre en bas à droite) • Placer les feuilles A3 ouvertes, dans le même sens et dans l'ordre		
Cette route peut servir d'alternative à la route passant par le détroit de Malacca. C'est pour cela que les puissances investissent cet espace avec la rénovation et la modernisation de ponts par Vladimir Poutine en Sibirie septentrionale au eurasien l'annonce d'une route polaire de la soie » par les autorités chinoises. Ces nouvelles routes suscitent également l'intérêt des États-Unis (proposition de rachat du Groenland par Trump) mais aussi du Canada et de l'Union européenne. Ainsi, si la mondialisation accroit la dépendance des États vis-à-vis de l'extérieur, elle modifie également la géographie des grands axes de communication en ouvrant par exemple des espaces comme le Pacifique (qui était très peu emprunté au XIX^{ème} siècle du fait des longues distances) ou l'Arctique. Nous assistons alors à une recomposition de la domination des États sur ces espaces puisque l'hégémonie perçue des États-Unis est de plus en plus vivement contestée par des puissances émergentes qui ont fait des exportations leur modèle de croissance. C'est la raison pour laquelle les stratégies se multiplient autour que l'intégration dans les voies de communication est un des critères de compétitivité dans la mondialisation, l'accès à la mer permettant une intégration du local au global (Aldo Marchesi). Autant d'éléments qui insistent sur l'importance des mers au XXI^{ème} siècle et qui réactualisent les propos de Richelieu : « Les mers ont un goût sale par rappeller aux souverains déchus les mers qu'ils ont négligé ».			
			9/10

NE RIEN ÉCRIRE DANS CE CADRE



