

Copie anonyme - n°anonymat : 137679

V7-00013
137679
Hist Géo G



Code épreuve : 265

Nombre de pages : 8

Session : 2022

Épreuve de : Histoire, Géographie et Géopolitique

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 dieux, d'après notre opinion et les hommes d'après notre connaissance du monde, l'ont, selon la nécessité de leur nature, à la domination partout où les Jones prévalent ». Voilà comment Thucydide rapportait dans son Histoire de la guerre du Péloponèse, un échange entre Athéniens et habitants de Rélos, une colonie de Sparte. Dès lors, pour celui que R. Aron qualifiait de père de l'Histoire, la principale motrice de celle-ci est la volonté de domination des territoires stratégiques. Cette domination, c'est-à-dire cette volonté des États de montrer leur puissance et leur supériorité face aux autres, peut se manifester de nombreuses manières. Cependant il apparaît que depuis ce que Suzanne Bagen appelle « notre première mondialisation », les échanges mondiaux sont au cœur de cette domination. En effet, dès la seconde révolution industrielle, les échanges entre États se sont intensifiés, ce constat est d'autant plus vrai à l'heure de notre mondialisation contemporaine. Il est alors devenu nécessaire de contrôler ces échanges. Par ailleurs, l'année 1913 marque un tournant car, à la veille de la Première Guerre mondiale, les États-Unis ont atteint le rang de première puissance économique mondiale, avec un PIB pour la première fois supérieur à celui britannique. Ainsi, cela marque la véritable émergence d'échanges internationaux et intercontinentaux dessinant des routes de plus en plus stratégiques qu'elles soient terrestres, maritimes, terrestres ou même de télécommunication. Dès lors en quoi le contrôle des routes stratégiques est-il devenu essentiel pour témoigner de sa puissance

pour un État? Cette volonté de domination est-elle sources de conflits se diversifiant depuis 1913? Le contrôle des routes stratégiques apparaît nécessaire pour passer dans un monde inter-connecté et est alors souvent l'appanage des puissances (I), dès lors ces routes apparaissent même comme un moyen de témoigner de sa puissance alors à sécuriser (II), cette volonté de domination et ces contrôles peuvent ainsi mener à des différends entre États pouvant ainsi user de leur puissance (III).

*

+

+

Le contrôle des routes stratégiques apparaît comme nécessaire pour les États et est alors souvent l'appanage des puissances.

Les routes stratégiques permettent les échanges mondiaux, devenus fondamentaux à la domination depuis 1913. En effet, ces échanges font véritablement la puissance d'un pays en ce qu'ils permettent le développement ou la pérennisation d'une économie. À cet égard les États-Unis ont toujours dominé les échanges mondiaux depuis 1913 et ont donc resté au centre des intérêts internationaux. Cette puissance leur permet la domination des échanges et des routes stratégiques. Pour favoriser ces échanges ils ont donc une présence internationale, notamment au Proche-Orient. Pour cette région du monde, les points stratégiques permettent le commerce et particulièrement l'exportation d'hydrocarbures. Ils dépendent totalement du détroit d'Ormuz, à tel point que ce détroit avait été qualifié de "voies jugulaires" du Proche-Orient. En effet, l'Arabie Saoudite, le Qatar ou l'Iran ont une économie de rente et se tiennent vivants que de l'extraction pétrolière. Si cela a permis leur enrichissement avec un fond souverain au Qatar atteignant les 320 milliards de dollars, le blocage de cette route mettrait sans doute à mal leur économie.

Les routes stratégiques permettent donc la connexion entre les territoires faisant d'eux des vecteurs des valeurs et des idées d'un État. En effet, dans toute mondialisation ou même internationalisation, que S. Berger décrit comme, « une série de mutations de l'économie mondiale visant à créer un marché unique de bien, de personnes de capitaux et de services », il existe un aspect idéologique. Dès lors semble exister un « village mondial » (Tuckman en 1957) permis par les routes stratégiques de télécommunication notamment. Ce sont ces routes qui ont fait du football le sport le plus populaire à travers l'occident car il s'agissait du sport de la première puissance mondiale des années 1900, et ce sont elles qui ont été à l'origine de l'américanisation à travers les films Hollywoodiens notamment. Il apparaît donc nécessaire de contrôler ces routes pour qui veut être influent et montrer sa domination. De plus, 99% des flux d'internet mondiaux reposent sur seulement 430 câbles sous-marins, leur contrôle et leur sécurité semblent donc indispensables.

Les routes stratégiques sont donc si indispensables pour dominer qu'elles vont être créées par les grandes puissances. Ainsi, tout État voulant faire preuve d'une domination sur un territoire peut créer ses propres routes stratégiques pour mieux les contrôler. En 1914, les États-Unis ouvrent le canal du Panama pour joindre l'Est et l'Ouest du pays plus facilement. Cette ouverture est permise par la domination des États-Unis sur le régime qui avait ainsi battu l'Espagne en 1898. Ce sont eux aussi qui seront à l'origine d'internet et donc des « autoroutes de l'information » selon Al Gore, ancien Vice Président américain. Aujourd'hui, les nouvelles routes créées le sont par la Chine qui se rêve en première puissance mondiale comme en témoigne le livre de Liu Bingfu Le Rêve Chinois. En effet, Xi Jinping a lancé en 2013 les nouvelles routes de la soie qui doivent relier le monde tout en favorisant leurs intérêts. Le projet fut initié au Sri Lanka avec le financement d'un port qu'ils contrôlent entièrement du fait de l'incapacité du Sri Lanka à rembourser ses infrastructures. Les nouvelles routes de la soie relient même par voies ferrées Schengen à Duisburg et relient bien

d'une création de nouvelles routes stratégiques.

Ainsi les routes stratégiques sont devenues indispensables à la domination depuis 1913. En effet la domination étatsunienne semblait bien passer par leur contrôle. Il apparaît alors nécessaire de sécuriser ces lieux afin de témoigner de sa puissance.

*

Les routes stratégiques ont un impact mondial, il s'agit donc de les maîtriser. En effet, plus une route est stratégique plus un incident sur celle-ci peut mettre à mal la stabilité mondiale. Dès lors, lorsqu'en 2021, le canal de Suez fut bloqué par un bateau de la compagnie Ever Green, le monde a vu ses échanges diminuer et être grandement ralenti car une grande partie des échanges mondiaux transitent par ce canal. Il y a même 90% des échanges mondiaux qui s'effectuent par voie maritime. Ce n'est d'ailleurs pas la première fois que le blocage du canal de Suez fut problématique. En 1967, suite à la guerre des 6 jours, l'Égypte décida de fermer le canal. Cela a mené à une contension du monde. Ainsi, jusqu'en 1979, l'Égypte a pu maintenir sa domination sur la région au monde. Les points de passages stratégiques qui sécurisent les routes stratégiques apparaissent alors comme une vitrine pour le monde.

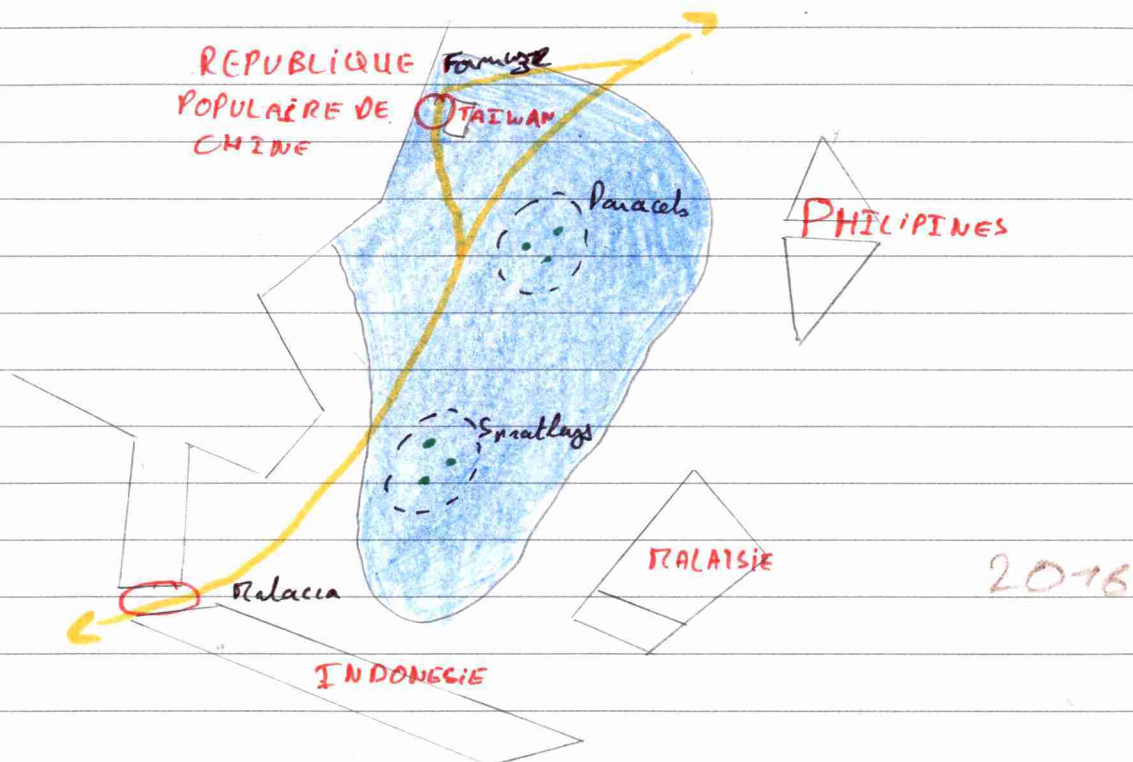
Il semble alors nécessaire de sécuriser ces routes qui sont stratégiques. C'est ainsi que le Royaume-Uni a modifié les accords de Sykes-Picot en 1917 afin de pouvoir accéder au pétrole de la région de Bassorah. C'est aussi ainsi que le monde arabe est devenu stratégique et à contrôler durant la Seconde Guerre mondiale. En effet, le pétrole étant devenu « aussi important que le sang » (Clemenceau) pour faire la guerre, le contrôle des routes menant à ces ressources est apparu comme indispensable. On comprend aussi ainsi la volonté des Britanniques de conserver le détroit de Gibraltar. Étant la principale accès à la mer Méditerranée, cette mer qui accueille de nombreux ports dont celui de Marseille, premier port français, son contrôle est stratégique et relève même de la sécurité des échanges.

Le caractère stratégique des ces routes mène à la

Copie anonyme - n°anonymat : 137679

Emplacement QR Code	Code épreuve : 265	Nombre de pages : 8	Session : 2022
	Épreuve de : Histoire, Géographie et Géopolitique		
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			
militarisation des points de passages obligés sur ces routes. Ainsi, parce que le détroit de Bab-el-Mandeb est essentiel aux échanges de pétrole et aux flux reliant l'Asie à l'Europe, la Chine a installé sa première et unique base militaire à l'étranger à Djibouti. Le petit pays accueille déjà plusieurs autres bases comme celles françaises ou américaines et marque une forte militarisation de la zone. On peut aussi remarquer que, tant les échanges maritimes sont importants, la Chine a opéré un « décalage chalcassocratique » (Gipoulou) afin de renforcer sa présence en mer. Elle dispose à cet égard de 4 SNALE et s'apprête à augmenter son budget consacré à la défense de 7,2% selon le mot de son premier ministre en mars 2022. Les États-Unis aussi, qui dominent les échanges mondiaux avec un PIB de 22 000 milliards de dollars, le peuvent notamment grâce à leur domination militaire et à leur présence sur toutes les routes stratégiques : ils disposent de 11 porta-avions à propulsion nucléaire et peuvent être présents à tout endroit du globe en moins de 45 minutes. Cette militarisation existe même sur les routes d'internet en témoignent le logiciel Pegasus qui espionnait le téléphone du premier ministre espagnol. Ainsi, les routes stratégiques apparaissent comme un vecteur de puissance et de domination à sécuriser, voire à militariser. Aussi semblent-elles créer des tensions du fait de ce caractère stratégique. *			
			5 / 8

Le contrôle des routes stratégiques est source de divergences entre les États visant la domination. En effet, plusieurs États peuvent estimer avoir la main mise sur un point de passage. La situation en mer de Chine est ténuaire car des différends existent depuis 1949 et la proclamation de la République populaire de Chine. Cette route stratégique est source de controverses :



Différends territoriaux en mer de Chine

légende :

- I - Un territoire contesté
- principale route maritime
- ⋯ archipels stratégiques
- détroit : point de passages obligatoires

II - Des différends

- MALAISIE État revendiquant les îles Spratleys
- 2016 la cour d'arbitrage de La Haye refuse la souveraineté chinoise sur la Paracels
- revendications chinoises : 80% de la mer de Chine.

Ainsi, le contrôle des routes stratégiques peut mener à des différends.

Les différends peuvent même mener à de graves tensions entre États par volonté de domination. En effet, les revendications chinoises en mer de Chine ont menées en 2019 à un incident lorsqu'un navire japonais, le *Yamaguchi*, s'est vu être escorté à l'extérieur de ces eaux, bien qu'il soit international selon le accord de Montego Bay de 1982. Avant déjà des tensions ont déjà existées : en 1956 lorsque Nassar nationalise le canal de Suez, le Royaume-Uni, la France et Israël décident d'envoyer un contingent. Ils ne peuvent se passer du contrôle d'un canal les reliant à l'Asie. Pourtant, l'URSS et les États-Unis mettront fin à ce différend, rappelant que la perte de domination s'accompagne parfois d'une perte de contrôle sur les routes stratégiques. On voit par ailleurs que le contrôle des routes de télécommunication est au cœur de la guerre commerciale entre la Chine et les États-Unis. Les deux veulent le monopole sur la 5G en se déployant, pour la Chine, en Amérique du Sud. Face à cela, les américains ont bloqué le développement d'Huawei.

Disons, le contrôle des routes stratégiques semble bien être un vecteur de domination et semble même être révélateur des dynamiques des époques. Durant les deux guerres mondiales, les routes du pétrole sont sujet de bataille. Puis, durant la Guerre Froide, les États-Unis créent avec le Royaume-Uni une nouvelle route stratégique : la route aérienne pour ravitailler Berlin lors du Blocus de 1948. Les routes stratégiques semblent alors témoigner de la dualité du monde entre États-Unis et URSS. Aujourd'hui, à l'heure où Cabestan explique dans Demain la Chine « Guerre ou paix ? Ne sommes nous pas plutôt à l'émersion d'une nouvelle bipolarité asymétrique tempérée par un plus grand nombre de pôles que durant la Guerre Froide », il semble qu'un certain nombre de puissances sont présentes au contrôle des routes maritimes en témoignant la présence de l'Arabie Saoudite et de la Turquie en Somalie, de la France, de la Chine et des États-Unis à Djibouti proche de Bab-el-Mandeb. Ces routes stratégiques et leur contrôle semblent donc être la reflet

de l'état géopolitique du monde depuis 1913.

*

*

*

Ainsi, le monde fait face à des tensions au niveau des routes stratégiques et particulièrement au niveau des points de passages obligatoires témoignent même de l'état du monde. Dès lors, il apparaît que les routes stratégiques mondiales, ces voies indispensables aux échanges, ont, depuis 1913 et l'intensification des échanges mondiaux, un caractère polarisateur des tensions internationales. Qu'elles soient terrestres, maritimes ou de télécommunication, chaque État semble y voir un moyen de montrer sa puissance et d'accroître la prééminence de celle-ci.