



GB-00035
498119
Hist Géo G

Code épreuve : 265

Nombre de pages : 8

Session : 2022

Épreuve de : Histoire - Géographie et 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

Le día del Mar ou jour de la Mer est un jour bien particulier pour le peuple bolivien. Chaque année, celui-ci pleure, lors d'une journée patriotique, la perte de son accès à la mer en regard à la guerre du Pacifique perdue contre le Chili au 19^{ème} siècle. La valeur symbolique que les boliviens attachent à cette route stratégique qu'est la mer nous incite donc à analyser en profondeur les différents enjeux derrière le contrôle de celle-ci.

Les routes sont des espaces reliant différents territoires et pouvant être parcourues par l'Homme à l'aide de moyens de transport. Elles peuvent être terrestres, maritimes, aériennes ou bien même virtuelles avec les réseaux de câbles par où transitent les flux d'informations. Ainsi dans un monde connecté mondialisé, où les territoires sont liés les uns les autres par des échanges de différentes natures, ces routes se revêtent donc d'une dimension stratégique dans la mesure où elles confèrent, différents avantages aux acteurs les contrôlant. Ces avantages peuvent être économiques par le contrôle de détroits et canaux par exemple, géopolitiques en déployant des forces armées partout dans le monde ou encore géographiques en permettant d'étendre la zone d'influence d'un acteur, et plus particulièrement des États. L'État est défini par Max Weber comme une entité détenant le monopole de la violence légitime sur un territoire. Ce sont eux de fait qui orientent les stratégies de contrôle de ces routes. L'objectif étant souvent la domination mondiale. En effet dans un monde « Apollinaire » (Richard Haass) où les États sont en permanente compétition, la supériorité ne suffit plus pour peser à l'échelle internationale mais bien la domination. Celle-ci se caractérise par un contrôle total voire absolu sur une zone. Ainsi, le contrôle des routes stratégiques constitue un vecteur de domination mondiale pour les États.

dans la mesure où ils permettent d'accomplir une certaine souveraineté sur un monde stratégique de la mondialisation dont la plupart des autres États sont dépendants. - E

La volonté de contrôle n'est pas nouvelle. Dès le 19^{ème} siècle, l'ingénieur Ferdinand de Lesseps reçoit une somme financière importante pour poursuivre son projet de construction du canal de Panama. Cette idée vaut tout particulièrement pour les empires coloniaux qui disposaient de bases navales ou facilités portuaires partout dans le monde à l'image de Pondichéry en Inde pour la France. Cela a notamment été une des causes du premier conflit mondial en 1914 au regard à la montée en puissance allemande qui revendiquait également l'accès à ses routes stratégiques. Toutefois, le contrôle de ces routes se limitait aux routes terrestres et surtout les mers. « Qui contrôle la mer, contrôle les richesses de ce monde, qui contrôle les richesses de ce monde contrôle le monde en soi » appelait par exemple Alfred Mahan. Cette volonté de contrôle des routes prend une plus grande envergure après les deux conflits mondiaux. Dans un monde mondialisé les échanges sont de plus en plus importants et la ~~volonté~~ souveraineté des États laisse progressivement place à une interdépendance qui caractérise le monde actuel. Puisque 80% des échanges mondiaux se font par voie maritime, les routes stratégiques dont la mer ne représentent plus un simple enjeu pour les États mais bien un vecteur de domination qui permettrait à quiconque les contrôle de dissuader les concurrences de toute action de contraindre. Sans oublier bien sûr les nouvelles routes immatérielles par lesquelles transitent les informations et qui jouissent également d'une importance capitale. Les routes stratégiques deviennent alors le premier enjeu de puissance. Que ce soit l'Indo-pacifique, l'Arctique ou encore les nouvelles routes de la soie, toutes les puissances actuelles basculent leur priorité sur le contrôle de ces routes. Ce qui a bien évidemment tendance à générer plusieurs tensions et conflits au sein de la communauté internationale. Dès lors, face aux différents enjeux que pose le contrôle de celles-ci, comment les États peuvent-ils pour établir leur domination à l'échelle internationale. utilisent ces routes

Le contrôle des routes stratégiques présente différents enjeux qui

permettent aux États d'asseoir leur saif de domination (I). Ainsi, par ces enjeux, le contrôle de ces routes alimente des tensions qui peuvent dégénérer en conflits armés (II). Néanmoins la réponse à ces enjeux est à géométrie variable, le contrôle de ces routes révèle la recomposition de l'ordre mondial à venir (III).

Pour commencer, les enjeux majeurs que représente le contrôle de routes stratégiques ont historiquement permis à certains États de mettre en place une certaine domination à l'échelle mondiale. Force est de constater que les deux plus grandes puissances dans l'histoire ont été les thalassocraties. Le Royaume-Uni avant 1913 avait par exemple développé le Batail naval act en 1890 qui leur posait comme objectif d'assurer en permanence une flotte deux fois plus importante en nombre que les des autres plus grandes puissances maritimes unies. Cet acte révèle la volonté de domination britannique sur le monde qui, associé à un empire colonial important lui permettait le contrôle de la route stratégique qu'est le mer et par conséquent d'être la plus grande puissance du 19^{ème} siècle. Après 1913, ce sont surtout les États-Unis qui en prennent le contrôle. Face à une Europe ravagée par la guerre, et ceux-ci s'imposent progressivement pour devenir la première puissance maritime mondiale tout au long du 20^{ème} siècle. Le débarquement en Normandie en juin 1944 pour libérer la France de la présence allemande témoigne du début de cette domination. Ainsi les 7 flottes américaines dispersées sur les continents permettent aux États-Unis d'être présent sur tout le globe et par là d'asseoir leur domination, ce qu'ils ont fait tout au long du 20^{ème} siècle. Les exemples britanniques et américains nous permettent de voir le rôle stratégique qu'ont occupé les routes maritimes tout au long du 19^{ème} et 20^{ème} siècle dans la domination mondiale.

Aujourd'hui, bien que la domination américaine est remise en cause, cela n'empêche que le contrôle de ces routes jouit encore d'une dimension stratégique importante. Tout d'abord sur le plan économique, le contrôle d'un détroit ou d'un canal constitue une source financière essentielle pour les États limitrophes. La mondialisation ayant accru les échanges, les détroits et canaux constituent des nœuds où transitent des millions de bateaux par jour. On estime par exemple qu'un bateau passe toutes les huit minutes par le détroit de Malacca. Ainsi ces passages permettent d'affirmer un revenu important pour les États qui les possèdent. Le navire Watergreen ayant bloqué le canal de Suez a par exemple fait pencher à l'Égypte 3

milliards de dollars alors que cela n'avait duré que quelques jours. Cet exemple est révélateur de l'importance économique de ces routes stratégiques. En effet, le blocage d'un des maillons est un drame économique à l'échelle mondiale montrant bel et bien la forte interdépendance du monde à l'égard de ces routes. Dans ce contexte, les pays en développement comme la Bolivie vivent des frustrations profondes quant à leur isolement.

Mais le contrôle de ces routes stratégiques se revête également d'enjeux géopolitiques et militaires. Sur le plan économique, la présence de câbles permet la diffusion d'informations à l'échelle mondiale. Or l'information joue aujourd'hui un rôle primordial pour les puissances car la technologie amène le monde progressivement à dématérialiser les flux. Ainsi en 2016, on estimait que le 3/4 des informations transitaient par des serveurs américains, passant de facto sous la ^{jurisdiction} américaine. La domination de cette route stratégique par les américains va de pair avec sa domination géopolitique, ce qui pousse les autres puissances à développer massivement cette technologie pour remettre en question la domination américaine. En témoignage, l'ascension du géant chinois Huawei, 1^{er} fabricant mondial dans l'installation de câbles. Sur le plan militaire, la présence de bases militaires étrangères va de pair avec la volonté de domination et de contrôle d'une route stratégique. Dans ce contexte, la Chine développe plusieurs facilités portuaires et commerciales connues sous le nom de « collin de perles » pour sécuriser ses approvisionnements. De même la présence de bases américaines à Okinawa ou à Séoul permet un déploiement militaire rapide en mer de Chine méridionale. Ces exemples ~~sont~~ montrent les différents enjeux ~~que~~ militaires et géopolitiques que représentent d'une part les routes stratégiques économiques et aussi maritimes.

Ainsi, le contrôle des routes stratégiques présente différents enjeux qui vont de pair avec la volonté de domination des États. Or qui dit dominance dit hégémonie et qui dit hégémonie dit une seule grande puissance qui domine tous les autres. Or dans un monde apolaire, où personne n'est capable d'atteindre une hégémonie, dominer ces routes devient indispensable. Or il ne peut y avoir qu'un seul dominant, un constat qui a tendance à générer conflits et tensions.

Code épreuve : 265

Nombre de pages : 8

Session : 2022

Épreuve de : Histoire - Géographie et 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

Pour les différents enjeux qu'il représente, le contrôle de ces routes peut rapidement se transformer en conflits armés.

Tout d'abord, plusieurs tensions se font ressentir à l'échelle internationale quant au contrôle de ces routes. Sur le plan aérien, plusieurs pays revendiquent une FIR (flight information region) assez vaste qui peut être contestée par d'autres États. Par exemple la Chine s'approprie une route aérienne de 1000 km autour d'elle. Ainsi, elle se permet des incursions récurrentes dans celle de Taïwan provoquant le harcèlement : la journée du 28 avril 2021 a vu un record de 28 appareils aériens chinois dans la zone aérienne taïwanaise. Cela va sans dire que se comportent ^{entraînent} les tensions entre les 2 pays. D'autant plus que Pékin demande à toute action entrant dans cette zone de 1000 km de déclencher son plan de vol pour éviter toute mauvaise surprise. L'impératif que la Chine accorde à son espace aérien montre que le contrôle d'une telle route peut être facteur de tensions et utilisé comme arme pour dominer l'ennemi. Le blocage de l'espace aérien russe aux avions occidentaux le manifeste clairement. Le contrôle de ces routes alimentant donc des tensions déjà établies.

Ces tensions peuvent dans certains cas dégénérer en conflits. En effet de par son enjeu, le contrôle des routes stratégiques aboutit à des conflits armés. La crise de Suez de 1956 en est un bon exemple. Le président égyptien Nasser, nécessitant des fonds pour construire son barrage d'Assouan décide de nationaliser le canal, ce qui provoque l'intervention militaire britannique et française ~~sus~~. En effet, ceux-ci étant les principaux bénéficiaires des revenus financiers du canal, la nationalisation de celui-ci aurait constitué une perte importante pour Paris et Londres. Bien que l'intervention militaire s'est révélée inefficace due aux

menaces sociétales et environnementales. Cet exemple révèle la disposition de certains pays à provoquer des conflits armés pour le contrôle de routes stratégiques. De la même manière, les cyberattaques et la désinformation permettent de déstabiliser un État. Bien qu'il ne s'agisse pas de conflits au sens propre du terme, les États usent des routes commerciales pour "attaquer" un autre de manière discrète. Ainsi les États se livrent une cyberguerre à travers ses routes stratégiques. Par exemple, en diffusant des fausses informations, Moscou a affecté les élections américaines en 2016. La Russie a donc profité du relâchement mongole qui avait les États-Unis sur les data pour diffuser massivement de fausses informations. Ces exemples nous montrent que les différentes routes stratégiques peuvent engendrer des conflits au sens propre du terme mais aussi de manière indirecte comme avec les cyberattaques.

Enfin, ces routes stratégiques ne mènent pas forcément à des rapports de force, elles peuvent aussi mener à des coopérations entre États pour en profiter pleinement. Ainsi, l'effacement de certaines frontières pour les marchandises et les biens dynamisent certaines routes terrestres et leur rôle. L'exemple de l'union européenne est tout particulièrement frappant car en tant que zone de libre-échange, les États coopèrent en permanence entre eux pour profiter des avantages que procurent ces routes stratégiques. En effet, pas tous les États peuvent se permettre de contrôler, cela dépend notamment de la position géographique, de l'influence régionale et internationale ainsi que plusieurs autres paramètres. La coopération devient donc une solution optimale pour les pays ne pouvant pas contrôler. Dans l'union européenne, les PECO permettent de profiter de la route stratégique que constitue la dorsale européenne. De même les euro-corridors permettent à tous les pays membres de profiter de ces routes stratégiques. Ainsi, les États ne s'affrontent pas forcément pour contrôler une route stratégique, cela peut également se faire par la voie de la coopération.

■ Pour répondre aux enjeux, les États usent donc de différentes stratégies telles le rapport de force à large ou moyenne intensité.

ou encore la coopération. Toutefois il semblerait que ces réponses relèvent à géométrie variable, les grands puissances s'occupent de ces routes stratégiques pour prendre de l'avance dans la course à l'hégémonie. L'acquisition de ces routes est révélateur des recompositions de l'ordre mondial à venir.

Tout d'abord, il semblerait que les États se livrent une course à la puissance qui a lieu dans le contrôle de ces routes stratégiques. Force est de constater que le centre de gravité du monde s'est progressivement déplacé vers l'Asie émergente. En effet comme l'affirme Pierre Grosser dans l'Histoire du monde se fait en Asie, publié en 2014 « c'est aujourd'hui les relations sino-indiennes et sino-japonaises, les contentieux territoriaux en mer de Chine et encore la question coréenne qu'il faut comprendre pour pouvoir anticiper notre avenir ». Le détroit de Malacca est aujourd'hui le détroit par lequel transitent le plus de bateau et on estime que 80% des marchandises mondiales passent par là. Ainsi entre une Chine et une Inde qui ont spectaculairement émergé et un Japon qui a servi de pays développeurs pendant tout le 20^{ème} siècle, l'Asie représente un terrain de jeu des puissances et où le contrôle des routes devient le basculement de l'ordre mondial. Bien que les relations entre les ^{dévoile} pays dans la zone soient ambiguës on peut constater deux majeures tendances. D'un côté, une Chine émergente qui fait valoir son influence en l'océan pacifique et indien à travers le collier de perles. De l'autre des États-Unis, le Japon et l'Inde qui essaient de ralentir cette montée en puissance en promouvant « Un indo-pacifique libre et ouvert ». Ces 2 tendances s'entrechoquent dans l'indo-pacifique. Ainsi le contrôle de cette route mondiale stratégique constitue la scène où se joue la course à la puissance.

Soit la Chine a le dessus et signe par là le déclin de l'occident. Soit le médit par Oswald Spengler ou alors le QUAD l'emporte et met fin à une ascension chinoise qui connaît déjà plusieurs difficultés. Dans tous les cas, le contrôle de cette route stratégique de l'indo-pacifique, annonce les changements à venir.

D'autre part, de plus en plus de routes stratégiques font surface dans un contexte de compétition accrue. Tout d'abord l'espace qui tend à se développer, l'espace également et enfin l'arctique. En effet, la fonte des glaces due au réchauffement climatique aboutit à une formation de routes traversables entre l'Amérique du Nord, l'Europe scandinave et l'Asie. On estime que ce chemin ferait économiser 2 jours aux bateaux qui la traversent, ce qui a bien

Bien sûr attire les convoitises des pays limitrophes. Ainsi la Russie revendique la dorsale de Lomonossou dans la zone pour établir son contrôle sur la route stratégique, la Chine renforce ses liens avec Moscou pour pouvoir elle aussi en profiter, les convoitises mènent à une assembléisation de l'Arctique. De même l'espace constitue un enjeu majeur pour les puissances de demain. Informations, écoute, météorologie... Les États se livrent également une bataille pour se forger un chemin dans l'espace. Encore une fois, ce sont les grandes puissances telles les États-Unis, la Chine, l'Inde et la Russie qui développent leur capacité de mettre en place une route vers l'espace. Le programme New Space américain a permis de mettre en place le lanceur Falcon 9 permettant aux États-Unis de relancer les vols en Autonomie. En effet, ceux-ci étaient dépendants du lanceur Soyouz ^{Russie} qui en posait pour mettre en place une certaine dépendance américaine à l'égard. Cet exemple montre bien l'enjeu majeur que représente le contrôle d'une route stratégique vers l'espace. La mise en place de lanceurs constitue un facteur de dépendance pour les pays qui en manquent. Toutefois, même si certains pays essaient tant bien que mal de réduire cette dépendance, ce sont effectivement les puissances déjà établies qui contrôlent les routes stratégiques de demain. C'est entre les grandes puissances que cela se joue, que ce soit l'Indo-Pacifique ou les futures routes stratégiques, tel l'Arctique ou l'espace, le contrôle de celles-ci déterminent l'ordre mondial à venir.

Les routes stratégiques sont donc au cœur des enjeux et problématiques actuelles - les grandes puissances ^{des} tentent constamment d'établir des rapports de force et des coopérations pour se les approprier. On constate donc une certaine récomposition de l'ordre géopolitique à venir dans la mesure où le contrôle de routes stratégiques est redistribué. Les routes, sans oublier que plusieurs champs stratégiques font leur apparition. Routes vers l'espace, cyberspace, Arctique... Les États ne se laissent pas une seule seconde de répit sous peine de passer de dominant à dominés dans cette course à la puissance qui caractérise le monde actuel.