

Copie anonyme - n°anonymat : 593715

N7-00079
593715
Hist Géo G



Code épreuve : 265

Nombre de pages : 9

Session : 2022

Épreuve de : Histoire Géographie et Géopolitique EEE

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 contrôle des routes stratégiques, depuis 1913, vecteur de domination mondiale pour les États.

En mars 2021, un conteneur de la société Evergreen bloque toute la circulation sur le canal de Suez, engendrant des retards colossaux pour la livraison de certains biens. Cette perturbation dans les chaînes de valeur globale montre d'une part la dépendance aux produits chinois mais également une remarquable maritimisation de l'économie. Dès lors, le contrôle de cet axe stratégique qu'est le Canal de Suez concourt à asseoir la puissance d'un État.

En 1913, à la veille de la Première Guerre Mondiale, l'Europe domine le monde sur le plan militaire, politique, économique et commercial. Le monde est à l'heure des grands empires coloniaux et en particulier celui du Royaume-Uni, le pays où "le soleil ne se couche jamais" et qui, au travers de sa thalassocratie maîtrise les routes et par conséquent, le monde lui-même. Ainsi, l'Europe, technologiquement en avance grâce à la Révolution Industrielle, apparaît sans challenger : la Première Guerre Mondiale met pourtant fin à l'hégémonie européenne. Le contrôle des routes participe depuis 1913 à la stratégie de puissance des États. Les routes permettent de relier un point à un autre, elles rendent possible la mobilité : celle des marchandises et des hommes. Les routes peuvent être de nature terrestres, maritimes ou

encore numériques. Les routes stratégiques sont celles qui présentent un intérêt d'ordre géopolitique ou géoéconomique pour les États. Elles font partie de leur stratégie de puissance, c'est-à-dire que les États y mènent des actions coordonnées dans le but d'atteindre des objectifs. Le contrôle des routes stratégiques renvoie donc à la notion de maîtrise, de pouvoir de décision. Les États exerçant un contrôle sur celles-ci s'assurent de leur bon fonctionnement et possèdent un droit de regard et par conséquent, ils veillent à la préservation de leurs intérêts. Le contrôle de ces routes stratégiques semble donc pouvoir asseoir la puissance d'un État, c'est-à-dire une entité politique qui exerce un pouvoir au sein d'un territoire délimité par les frontières. La maîtrise des routes terrestres, maritimes mais également numériques sont, depuis 1913, vecteur de domination : elle confère aux États une certaine emprise sur celles-ci qui, dès lors, sont en capacité d'imposer leur volonté, et peuvent influencer sans l'être en retour : il s'agit donc d'un enjeu de puissance. La domination peut être d'ordre militaire, économique, politique ou commerciale. Elle établit alors un lien suzerain-vassal entre les puissances dominantes et les États dominés : la domination est mondiale c'est-à-dire que tous les pays sont concernés. Ainsi, à l'heure de la mondialisation, processus aboutissant à la création d'un marché mondial, et qui, pour S. Berger débute en 1913, le contrôle des routes est au fondement même des stratégies étatiques.

Dès lors, en quoi la maîtrise des routes, terrestres, maritimes ou numériques, ^{est} - elle, depuis 1913, constitutive de la puissance d'un État, permettant à celui-ci de préserver ses intérêts ?

Si le contrôle des routes stratégiques est au cœur des stratégies de puissance, celui-ci participe au nouvel ordonnancement du monde, alors même que de nouvelles routes font l'objet de toutes les convoitises.

Le contrôle des routes stratégiques sont, depuis 1913, veille de la Première Guerre Mondiale, au cœur des stratégies de puissances.

Historiquement, le contrôle des routes participe à la domination d'un Etat sur d'autres. Les routes de la soie chinoises permettaient, bien avant 1913, de commercer avec l'Europe notamment, tout comme le Proche et Moyen-Orient qui était devenu un véritable carrefour entre trois mondes : l'Asie, l'Europe et le monde arabo-musulman. L'empire britannique rayonne sur la scène internationale, le Royaume-Uni avait sa puissance sur les mers et océans : alors même que "une véritable puissance ne se conçoit pas sans la maîtrise des mers" (Papon). La domination est d'ordre commerciale et militaire sur le détroit de Gibraltar par exemple ou encore sur Chypre et Malte. De fait, l'empire britannique impose ses normes au travers de ce contrôle de ces routes stratégiques, qui lui permettent de sécuriser son approvisionnement. Dès 1914, les Etats Unis exigent l'ouverture du canal de Panama, permettant de diviser par deux la distance entre le Sud de l'Amérique latine et les Etats-Unis. Ainsi le contrôle des routes stratégiques est historiquement vecteur de domination mondiale pour les Etats.

Il importe désormais de comprendre le maillage de ces routes stratégiques. A l'heure d'une économie mondialisée depuis les années 1980, le contrôle des mœurs stratégiques comme les détroits, caps et canaux apparaît... comme vecteur de puissance. En effet, la mondialisation a rendu obsolète l'idée de produire tout ce dont un pays a besoin sur son territoire. Ainsi, chaque pays s'étant spécialisé sur un

secteur selon les thèses de A. Smith et de D. Ricardo, il importe désormais de contrôler les chaînes de valeur globale, ce qui se traduit par le contrôle des routes stratégiques. En effet, "celui qui contrôle la mer, contrôle le commerce et qui contrôle le commerce contrôle les richesses du monde et par conséquent le monde lui-même" affirmait B. Brzezinski. A l'heure d'une économie maritimisée, le contrôle des points nodaux, détroit de Malacca, canal de Suez ^{encore} et canal de Panama, est au cœur même des stratégies de domination. La position géographique des bases militaires traduit la position des lieux stratégiques des routes. En effet, la présence américaine, française et chinoise à Djibouti montre l'intérêt stratégique des routes maritimes à proximité. Une potentielle base militaire chinoise en Guinée témoigne de la volonté de Pékin de maîtriser les routes de l'Atlantique. La militarisation au voisinage du détroit d'Ormuz permet de comprendre l'intérêt qui s'y joue. En effet, pour les besoins de l'industrie, l'importation de pétrole du Moyen-Orient est capitale, notamment pour l'Europe. Ainsi, le contrôle des routes par lesquelles transitent le pétrole est un enjeu de puissance et vecteur de domination pour les Etats.

A cela s'ajoute que le contrôle des routes stratégiques, terrestres et maritimes, dessine une hiérarchie. En effet, la localisation des moyens de transport et par conséquent des routes traduit un différentiel de dynamisme entre territoires. Ainsi, la hiérarchisation des ports dans le monde montre que les ports chinois et donc les routes maritimes partant de Chine sont parmi les plus dynamiques au monde, et sont devenus de véritables hubs, selon la stratégie du hub and spoke et participent à asseoir la domination de l'Etat chinois à l'heure d'une économie mondialisée et d'une "désintégration verticale de la production" (Bohem). A l'inverse, les routes africaines ne sont que très peu développées et ainsi, les Etats africains ne sont pas dans la capacité de contrôler d'une part ses routes et d'autre part, de peser dans les relations internationales. En fine, le contrôle des routes stratégiques est vecteur de domination mondiale.

Copie anonyme - n°anonymat : 593715

Emplacement
QR Code

Code épreuve : 265

Nombre de pages : 9

Session : 2022

Épreuve de : Histoire Géographie Géopolitique Exerc

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 contrôle des routes stratégiques participent au nouvel ordonnancement du monde, à ce que Michel Beaud appelle "un basculement du monde" qui se fait au profit des États qui ont la maîtrise de ces routes.

Le commerce maritime est, depuis la révolution des transports et surtout la révolution de la conteneurisation au cœur des échanges et représente 90% de ceux-ci actuellement. Ainsi, l'enjeu pour les États au travers du contrôle des routes est de capter les flux afin d'utiliser cette rente pour le développement. En effet, la Thaïlande envisage d'élargir la péninsule du Kra afin de continuer à capter les flux, nécessaires pour son économie. De même, en 2015, le maréchal Al Sissi élargit le canal de Suez afin de maintenir l'attractivité de ce canal qui est devenu pour l'Égypte source de développement. Le contrôle des routes et plus précisément des routes maritimes est depuis le XIX^e siècle au cœur des stratégies des États-Unis, qui, sous les conseils de l'amiral Mahan, protègent leurs frontières et son territoire en agissant loin de ses frontières. Cette stratégie passe par le contrôle des routes stratégiques pour cet État.

À l'heure d'une économie mondiale le contrôle des routes maritimes est en jeu d'ordre économique, vecteur de domination économique. En effet, l'Inde, qui, au Nord ne peut exporter à cause des chaînes de Montagne de l'Himalaya et dont les relations avec le Pakistan restent tendues, se doit de contrôler l'Océan Indien car elle dépend de ces routes maritimes pour ses exportations, nécessaires à son développement et à son économie. De même pour la Chine qui dépend de ses exportations pour le bien de sa croissance. Ainsi, au travers de sa stratégie de collier de perles, la Chine entend installer des facilités portuaires, lui permettant de contrôler ses flux et de dominer les espaces. Il s'agit donc d'une stratégie que S. Sun définit comme "la capacité de faire, de faire faire, de ne pas faire et d'empêcher de faire". Ainsi, le contrôle des routes est vecteur de domination pour les États.

Dans un contexte d'économie mondialisée, où les théories de libre-échange de Smith et Ricardo triomphent, le contrôle des ressources est vecteur de domination. En effet, le contrôle de canaux et détroits comme le détroit d'Ormuz par exemple, est véritablement au cœur des stratégies de sécurisation économique des approvisionnements dont les États ont besoin pour leur économie. Ainsi, la menace de fermer par exemple le canal de Suez représenterait un danger pour les économies européennes dépendantes du pétrole du Moyen-Orient. En contrôlant ces routes, les États ont bien cette capacité de faire, de ne pas faire ou d'empêcher de faire. En d'autres termes, ils peuvent asseoir leur domination sur d'autres États. De facto, le contrôle des routes stratégiques ^{sont} depuis 1913 vecteur de domination mondiale.

Les routes stratégiques de l'avenir font l'objet de nombreuses convoitises. En effet, il permettra de mormer le monde, la morme étant au cœur de la quinnance selon Z Kaidi.

Les nouvelles routes de la soie façonneront le XI^e siècle, ce qui traduit un monde qui est sur le point d'adopter les mormes chinoises. En effet, au travers de ses infrastructures ferroviaires et maritimes, la Chine est reliée à tous les continents. En imitiant ce projet depuis 2013, Xi Jinping entend contrôler l'ensemble des routes stratégiques du XI^e siècle. L'objectif est double: le premier concerne la maîtrise et le développement de son territoire. En effet, si dans les années 1980, la Chine développée est celle du littoral, elle a pour ambition de développer la Chine intérieure.

Par ailleurs, la Chine ambitionne de contrôler le monde au travers de ses nouvelles routes de la soie, qui sont terrestres, maritimes et numériques. La Chine étant dépendante de ses exportations, elle trouve donc le moyen d'assurer ses débouchés

comme en témoigne la ligne de fret établie entre Shenyhen et l'Allemagne. En contrôlant ces routes, la Chine participe à établir sa domination sur le monde et à refaçonner le monde à son image: en 2014, est née la Banque Asiatique d'Investissement pour les Infrastructures: une autre mondialisation ? Le cas du Sri Lanka, actuellement en faillite car incapable de rembourser ses dettes, montre à quel point la Chine a "vassalisé" ce pays, au travers des nouvelles routes de la soie et de sa maîtrise. De fait, le ~~Chine~~ contrôle des routes stratégiques est essentiel dans le cadre de la domination d'un État sur d'autres.

Les routes stratégiques de ce XXI^e ne sont pas moins les routes terrestres et maritimes que numériques. La géopolitique des câbles sous-marins, permettant de transporter les données d'un point à un autre, sont au cœur des stratégies de puissance dès le XIX^e siècle avec l'inauguration du premier câble entre Douvres et Calais en 1851. En effet si le pétrole est l'or noir du XX^e siècle, les données sont l'or du XXI^e siècle qui à l'heure du capitalisme de surveillance comme en témoigne les déclarations d'E. Snowden en 2013. Le contrôle de ces routes numériques apparaît donc comme condition sine qua non de l'établissement d'une puissance et domination. Si les Etats-Unis contrôlent aujourd'hui l'ensemble des câbles sous-marins au travers des GAFAM, la Chine entend, dans le cadre des nouvelles routes de la soie, prendre possession des données mondiale. Alors que la guerre en Ukraine fait rage, la Russie peut-elle nous couper l'accès à Internet? La guerre concernant le contrôle de ces câbles, dont les acteurs sont tout aussi bien les Etats que les entreprises, nous éloignent de la "paix perpétuelle" (Kant). Le contrôle de ces câbles et des données par conséquent est vecteur de domination comme en témoigne l'accord passé le mois dernier entre Bruxelles et Washington: une perte de souveraineté pour l'Europe et une domination pour les Etats-Unis: "L'Europe est une "colonie numérique" (C. Orlin Denaillly): la maîtrise de l'espace apparaît donc primordial pour le contrôle des données: "Si vous ne vous occupez pas de l'espace, il s'occupera de vous lui-même" (Desporto).

Les perspectives du contrôle des routes stratégiques concernent également l'Arctique. Si le monde est à l'heure des conférences sur le développement durable, la Russie et la Chine entendent profiter de la fonte des glaces pour développer de nouvelles routes. Le fait que D. Trump ait demandé le rachat du Groenland et que la Chine soit membre du Conseil de l'Arctique montre que l'avenir du contrôle des routes stratégiques se joue dans l'océan Arctique. Les Etats-Unis, de ce fait,

Copie anonyme - n°anonymat : 593715

Emplacement
QR Code

Code épreuve : 265

Nombre de pages : 9

Session : 2022

Épreuve de : Histoire Géographie Géopolitique Exerc

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

revendiquent le statut international et la libre circulation sur la mer (res communis). Cette volonté de garder le caractère libre sur les mers se traduit par les efforts de militarisation (RIMPAC en 2018) notamment dans l'Indo-Pacifique où les ambitions de la Chine sont croissantes. Ainsi, les perspectives des routes de l'avenir et leur contrôle rebatent les cartes de la géopolitique mondiale.

En fin, le contrôle des routes stratégiques : est au cœur des stratégies de puissance. Les États y voient un moyen d'asseoir leur domination et leur puissance, et surtout cette maîtrise permet la sécurisation des approvisionnements dans une économie mondialisée. Les routes ne sont pas moins terrestres, maritimes que numériques en ce début de XXI^e siècle. Qui contrôle les routes contrôle les richesses et le monde lui-même. En d'autres termes, le contrôle des routes participe au nouvel ordonnancement du monde.

La dérive des continents vers le Pacifique invite les États à s'y positionner : "l'océan Atlantique est l'océan du présent, le Méditerranée du passé et le Pacifique du futur" John Hay.

NE RIEN ÉCRIRE DANS CE CADRE

