

Copie anonyme - n°anonymat : 783118



T6-00071
783118
Hist Géo G

Code épreuve : 265

Nombre de pages : 8

Session : 2022

Épreuve de : Histoire, géo 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)
- Numérotter chaque page (cadre en bas à droite)
- Placer les feuilles A3 ouvertes, dans le même sens et dans l'ordre

Raleigh a dit : " Qui tient la mer tient le commerce du monde, qui tient le commerce tient la richesse, qui tient la richesse du monde tient le monde lui-même ". En effet, les routes maritimes représentent de nos jours 90% du commerce mondial depuis le développement de la conteneurisation des dernières 40. Leur gestion et contrôle est donc un enjeu stratégique afin de garantir une puissance économique voire même une puissance puisque le commerce est au coeur de la mondialisation. Ainsi, les Etats en marge de la mondialisation et faibles sont souvent des Etats enclavés. Toutefois, les routes maritimes ne sont pas les seules routes stratégiques : il y a les routes terrestres (chemins de fer et autoroutes) qui permettent le maintien des échanges et du contrôle territorial d'une région, un pays ou un continent, les routes aériennes qui garantissent des échanges plus sécurisés et rapides et les routes sous forme de réseaux qui permettent le transport de ressources ou la communication. Le contrôle de ces routes est permis par des législations nationales ou internationales à travers les organisations internationales et la puissance militaire. Depuis 1943, soit la veille de la 1^{ère} Guerre Mondiale, l'ordre du monde a été totalement bouleversé avec de nouvelles puissances, de nouveaux enjeux et un monde interconnecté et inter-dépendant. Cependant, le contrôle sur les routes stratégiques a toujours été un enjeu majeur pour les Etats afin de devenir des puissances.

En quoi, malgré un bouleversement du monde depuis 1943, le contrôle des routes stratégiques a-t-il toujours été un outil de puissance ?

Si entre 1918 et 1990, dans un monde en guerre, le contrôle des routes est un outil militaire et un atout de puissance qui a hiérarchisé et structuré le monde, depuis, il est vecteur de domination car les routes stratégiques se retrouvent au coeur de la mondialisation. Actuellement, ce contrôle est un enjeu pour le futur car permet de faire face aux problèmes mondiaux et à l'urgence

des pays encore actuellement en marge.

Le **XIX^{ème}** siècle est l'un des siècles les plus sanglants de l'histoire car il est animé par de nombreux conflits sur l'ensemble de la planète : la 1^{ère} Guerre Mondiale, la 2^{ème} Guerre Mondiale, la Guerre Froide ou encore les guerres d'indépendance. Le contrôle des routes est donc majeur dans ces conflits puisqu'il est un moyen d'agir et de se défendre, et constitue donc un outil guerrier majeur.

En effet, le contrôle des routes stratégiques à travers le militaire est un moyen de garantir la sécurité d'un État et aussi un moyen d'agir. Ce contrôle et cette sécurité sont permis notamment par la présence de bases sur les routes stratégiques comme les bases de Pearl Harbor et de Midway dans le Pacifique pour les États-Unis (USA) et les colonies pour les empires européens. Cette importance de la frontière et du contrôle des routes s'illustre notamment dans la guerre des tranchées entre 1915 et 1917 où les États luttent pour conserver les routes stratégiques pour prévenir les invasions et garantir la puissance. Cette gestion des routes est alors un moyen de puissance puisqu'elle permet d'intervenir et de combattre le camp adverse en l'affaiblissant et donc en donnant plus de pouvoir et de puissance à l'adversaire. Au début de la 2^{ème} Guerre mondiale la domination allemande sur les routes aériennes a permis le bombardement de nombreux pays, leur invasion puis le contrôle des routes terrestres qui ont acheminé de nombreux juifs dans des camps de concentration et d'extermination. Le contrôle des routes stratégiques par l'Allemagne est donc à la source de la montée de sa puissance. Toutefois, la puissance des USA a vaincu l'Allemagne grâce au contrôle des routes maritimes et de l'information grâce auxquelles des débarquements dont celui de Normandie le 6 juin 1944 ont eu lieu et ont permis de vaincre l'Allemagne. Le contrôle militaire des routes était donc l'aboutissement majeur pour gagner la guerre et assurer son statut de puissance.

La puissance qui en découle n'est pas seulement militaire mais aussi économique car le contrôle des routes stratégiques permet l'acheminement de ressources pour garantir la survie des populations en guerre et des échanges qui maintiennent

les économies et donc diminue la fragilité des puissances. Les échanges des USA vers l'Europe leur ont permis de devenir une puissance mondiale au détriment de l'Europe. En effet, les USA ont mis en place une industrialisation lourde notamment lors de la 2^{ème} Guerre mondiale puis des exportations vers l'Europe grâce au contrôle de l'Atlantique. Ainsi ils sont devenus la 1^{ère} puissance commerciale mondiale à la suite de cette guerre. Cela a, en même temps, permis de reconstruire l'Europe et de ^{lui} faire gagner la guerre. Le commerce est un grand atout que lors de la Guerre Froide (GF) les deux camps (USA et URSS) mettaient en place des embargos pour s'affaiblir mutuellement grâce à un contrôle des routes maritimes autour des territoires ennemis, ainsi, pour affaiblir les USA, l'URSS met en place un blocus à Berlin en 1963 et construisent en 1969 le mur de Berlin pour affaiblir Berlin Ouest tandis que les USA ont exercé un embargo sur Cuba dès 1962, un allié de l'URSS près de leur frontière, et un embargo sur l'URSS après l'intervention en Afghanistan. Le commerce était au cœur de la puissance, le contrôle des routes stratégiques qui favorisent le commerce est donc un vecteur de puissance.

Lors de la GF, l'enjeu n'est pas vraiment d'affaiblir l'autre mais de renforcer sa puissance et son modèle à travers des échanges et liens avec ses alliés grâce au contrôle de routes stratégiques. Lors de la GF le contrôle du plus de routes possible est donc nécessaire pour le développement de la puissance commerciale, militaire, culturel et de communication. L'enjeu principal est de contrôler de nouvelles routes vers des pays non-alignés pour renforcer le modèle et la puissance et ainsi affaiblir l'adversaire en se rapprochant de lui. Ainsi de nombreux conflits ont lieu au Vietnam, en Afghanistan, au Yémen, en Corée pour opposer les deux modèles. Assurer et contrôler les routes maritimes dans la plus vaste époque est l'enjeu majeur et l'atout de puissance majeur puisque il permet l'enrichissement des pays. Le contrôle de plus de routes stratégiques et donc le développement du modèle américain dans le monde jusque dans le camp de l'URSS avec des réseaux dans Berlin Est et la fuite vers l'ouest ou encore les révolutions ont abouti à la victoire des USA. Grâce au contrôle des routes les USA sont devenus une hyperpuissance mondiale, soit la seule réelle puissance mondiale à la fin de la Guerre froide.

Le contrôle des routes stratégiques entre 1913 et 1990 était un moyen d'affaiblir l'ennemi pour le vaincre et ainsi gagner en puissance. Cependant, le monde devient pacifique et les routes représentent un nouvel enjeu mondial.

Des les années 80, la mondialisation se met en place, mais elle se développe notamment après la GF des années 90 avec l'émergence d'un unique modèle et d'une unique puissance. Ainsi, il y a moins de rivalités et de risques sur les routes mais elles sont un enjeu stratégique avec l'interdépendance du monde par le commerce mondial et l'existence d'une puissance commerciale.

Ainsi, le contrôle des routes a été un moyen lors de l'âge de la mondialisation de conserver la puissance occidentale : des USA et de l'UE (Union Européenne, ancienne CEE : communauté économique européenne). En effet les USA ont déjà un monopole sur le commerce avec la GF et l'extension du modèle néo-libéral renforce cette puissance. Le contrôle des routes commerciales est donc un moyen de garantir une sécurité de cette puissance économique. Il se fait à travers la puissance des USA, 1^{ère} puissance militaire au monde avec un budget de 4% du PIB (768 Mds \$ en 2019) et une puissance sur l'entièreté du globe. Les USA possèdent 6 flottes réparties sur tous les océans, plus de 500 bases militaires notamment à Djibouti, enjeu stratégique avec le détroit de Bab-el-Mandeb qui relie le canal de Suez et la mer Rouge et l'Océan Indien, sur l'atoll de Diego Garcia en plein milieu de l'Océan Indien au nord du Japon pour une présence en mer de Chine. Les USA luttent donc pour le libre échange et donc la garantie de leur puissance commerciale grâce au contrôle de nombreuses routes stratégiques. L'UE quant à elle maintient sa puissance grâce aux USA et à l'OTAN, organisation militaire avec les USA qui garantit la sécurité du monde et donc des routes maritimes, mais surtout grâce à l'organisation régionale. L'UE est la 2^{ème} puissance commerciale et elle est très dynamique en son intérieur avec 80% des échanges. Cela est permis notamment avec le libre échange de la zone garantie par les accords de Schengen qui ouvre totalement la zone aux pays de la zone avec des flux internes sans contrôle mais un contrôle aux frontières sur les flux qui permet une garantie de contrôle sur les routes stratégiques et donc la garantie de la puissance. Le contrôle des migrations avec le programme Frontex permet de renforcer ce contrôle des routes stratégiques de migration. Malgré tout, ces pays déclinent en puissance en raison de l'émergence de pays qui contrôlent les routes.

L'émergence depuis les années 90 la plus importante est celle de l'Asie du Sud-Est tirée notamment par la Chine qui est la 1^{ère} puissance commerciale mondiale depuis 2014. Cette puissance s'explique par les nombreuses routes que comporte cette zone très importante : le détroit de Malacca voit passer 30% du commerce mondial. Des stratégies ont été mises en place pour développer cette zone aux

Copie anonyme - n°anonymat : 783118

Emplacement
GR Code

Code épreuve : 265

Nombre de pages : 8

Session : 2022

Épreuve de : Histoire, géo 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

Envers des routes commerciales grâce à un développement régional à travers le modèle du vol des aires sauvages qui a permis l'émergence des Dragons, de la Chine et des Tigres à partir du modèle japonais et d'organisations régionales dont l'ASEAN en 1963 qui s'est développée depuis. Ainsi, l'émergence de puissances régionales a permis le contrôle des routes de la zone et des stratégies pour augmenter la part de la zone dans le commerce mondial et donc la gain de puissance et de contrôle sur les routes stratégiques. L'Asie profite alors de la délocalisation des industries occidentales vers leur main d'œuvre à bas coût et met en place des stratégies pour contrôler les routes. En 1979 se mettent en place les ZES en Chine pour inciter les acteurs financiers à venir dans la zone ce qui permet de renforcer les routes et d'accroître la puissance du pays. De nombreuses zones franches se développent alors dans la zone notamment dans le détroit de Malacca avec le triangle de Sigorei entre Singapour, Johore en Malaisie et Riau en Indonésie. L'Asie du Sud Est a ainsi pris le contrôle des routes stratégiques commerciales du jour d'hui. 9 des 10 principaux ports mondiaux se trouvent en Asie ce qui illustre ce contrôle des routes stratégiques.

Le contrôle des routes stratégiques est un enjeu mondial parce qu'il permet de se prémunir des menaces de la mondialisation. En raison de la mondialisation et des enjeux des routes maritimes, la piraterie se développe dans certaines zones stratégiques afin de bénéficier de la richesse du commerce mondial. Des pôles de piraterie se développent dans le Golfe d'Aden sur la corne Est de l'Afrique au large de la Somalie, dans le Golfe de Guinée ou encore le Golfe du Mexique et les Caraïbes. Afin de lutter contre ces menaces, en plus des puissances commerciales, les organisations internationales comme l'ONU luttent avec notamment des interventions des croiseurs bleus qui luttent pour une prohibition de ces zones. Mais la menace se trouve aussi

et l'intérieur des puissances avec notamment la montée de l'islamisme et du terrorisme qui menacent les zones. L'absence de contrôle est source d'affaiblissement de la puissance comme lors des attentats du 11 septembre 2001 à New York en raison d'une absence de contrôle total sur les routes aériennes. Au contraire, le contrôle des routes d'information via les réseaux et la surveillance ont permis le détournement de nombreux attentats comme en France et de lutter contre les puissances islamistes en gagnant du territoire et prenant le contrôle des routes qui s'y trouvent avec le démantèlement de l'État Islamique en 2017 grâce à la reprise de contrôle sur l'Irak et la Syrie.

Le contrôle des routes est donc au cœur des stratégies de puissance et du changement de l'ordre mondial. On constate tout de même la présence de nouvelles routes stratégiques au cœur des enjeux mondiaux.

En effet, les puissances sont des puissances très consommatrices qui nécessitent de nombreuses ressources pour l'énergie ou la consommation. Il est donc nécessaire de contrôler les routes qui fournissent l'énergie pour conserver une puissance. Cela passe par l'importation de ressources énergétiques à travers des gazoducs et oléoducs. Les puissances qui exportent comme la Russie en Europe via des gazoducs comme North Stream jusqu'en Allemagne ou l'oléoduc de la "fracturité" ou le Moyen-Orient vers l'Asie ou le Maghreb vers l'Europe du Sud et Occidentale est un moyen de renforcer leur puissance en exportant et contrôlant les flux. Les pays importateurs tentent donc de se diversifier pour limiter la dépendance et perte de puissance :

L'UE dépend à 90% de l'importation de gaz et pétrole (dont 35% de la Russie notamment pour les pays de l'Est). Le contrôle de ces routes est donc un moyen de garantir la puissance des importateurs. Ainsi bien que la Russie soit un importateur majeur en Europe, l'UE veut mettre un embargo sur le pétrole et le gaz russe en matière de politique étrangère pour affaiblir sa puissance et lutter contre la Russie qui mène une guerre en Ukraine. Les restrictions des USA sur l'Irak ont aussi été un moyen de contrôler la puissance de l'Irak. C'est pourquoi il est nécessaire de contrôler les routes de l'énergie pour être celui qui possède la puissance. Ainsi la route est un piège, bien qu'elle puisse permettre d'être au cœur de certaines routes de la mondialisation elle

façait lise la puissance car entraîne une dépendance aux importations. Ainsi des États restent en marge de la mondialisation à cause de la route notamment.

L'émergence des États en marge et en développement est donc source de nombreux enjeux et de nouvelles routes car ils tendent à gagner en puissance en gagnant du contrôle sur les routes en se diversifiant et s'industrialisant mais ont aussi des enjeux par les puissances actuelles qui veulent se développer et renforcer leur puissance. Ainsi une lutte sur le contrôle de nouvelles routes se mettent en place. L'UE est une des puissances à vouloir le plus contrôler ces routes en raison de sa puissance normative, elle est ainsi le 1^{er} pourvoyeur d'aide au développement et use de nombreuses ONG pour gagner en puissance notamment en Afrique. Cependant elle fait face à la Chine qui tente de développer sa puissance à travers les nouvelles routes de la soie et la stratégie du collier de perles. La Chine s'impose dans de nombreux pays et les aide en contrepartie avec des prêts donnés par le BAD (Banque asiatique de développement) créée en 2015. Ainsi, elle a permis le désenclavement de l'Éthiopie avec le mise en place d'une ligne ferroviaire entre Addis Abeba et Djibouti. Tout cela est un moyen pour la Chine de gagner en puissance en sécurisant les routes commerciales et se dotant de nouveaux clients à travers de nouvelles routes maritimes, les puissances luttent donc les uns par rapport aux autres pour gagner des parts de marché et de l'influence à travers ces routes sécurisées. C'est aussi la stratégie de puissances plus faibles comme le Brésil qui veut aider l'Afrique à se développer notamment en Angola ou donne en contrepartie d'un adoption de la culture brésilienne dans les pays par des médias et des accords avec de grandes entreprises telles que Petrobras ou Embraer.

Actuellement, les réseaux sociaux dominent le monde avec notamment les plus grosses FTN, des puissances mondiales tentent d'implémenter leur soft power à travers de grandes entreprises du web. Cela nécessite donc un contrôle important de ces routes de l'information et est permis par des gros FINE comme les GAFAM pour les USA et les NATX pour la Chine ou encore le mise en place de règlement comme le RGPD depuis 2016 en Europe. Le contrôle des routes de l'information permet ainsi d'augmenter sa puissance à l'international à travers un soft power affirmé mais aussi interne avec un contrôle sur des populations locales en recueillant des informations sur les populations. La Chine est le principal pays à stocker des informations sur sa population et cela constitue donc un enjeu majeur pour une possible

croissance de la puissance. L'Occident utilise cet atout pour répandre son idéologie notamment en Russie depuis la guerre en Ukraine pour influencer les populations et renforcer les idées en faveur de la démocratie et des droits des hommes. Le contrôle tend même à se renforcer dans ces outils face aux menaces comme Twitter qui a banni Donald Trump en 2020 après l'accident du Capitole causé par ses militants. Internet et les réseaux sociaux constituent ainsi une des routes stratégiques principales dans le monde du ~~XIX~~^{XXI}^e siècle.

Depuis 2013, le contrôle des routes stratégiques reste le principal vecteur de puissance mondiale car les routes tendent à se diversifier et à prendre de plus en plus d'importance que ce soit les routes commerciales ou les routes de l'information. Avec la mondialisation, l'émergence de pays et la croissance de la population, leur enjeu stratégique ne cesse de croître et de modeler l'organisation mondiale et les puissances. Au-delà des États et organisations entre États, le contrôle des routes est aussi un vecteur de puissance entre régions.