BCE
BANQUE COMMUNE D'ÉPREUVES

Code sujet : 265

Conception : ESSEC

HISTOIRE, GÉOGRAPHIE ET GEOPOLITIQUE DU MONDE CONTEMPORAIN

OPTION SCIENTIFIQUE

Mercredi 04 mai 2022, de 8 h. à 12 h.

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

N.B. :
Tout verbiage doit être évité et il est expressément recommandé de ne pas dépasser huit pages.
Il sera tenu compte des qualités de plan et d'exposition, ainsi que de la correction de la langue.
Les documents et les cartes sont destinés à aider à la réflexion dans le cadre de la dissertation. Ils n'ont pas à faire l'objet d'un commentaire spécifique.
Aucun document n'est autorisé. L'utilisation de toute calculatrice et de tout matériel électronique est interdite.
Si au cours de l'épreuve un candidat repère ce qui lui semble être une erreur d'énoncé, il la signalera sur sa copie et poursuivra en expliquant les raisons des initiatives qu'il sera amené à prendre.

Document n°1 : « L'Europe, ce petit cap de l'Asie »

« Dans le tableau de la zone atlantique, l'Europe occidentale surgit au premier plan et est la pièce maîtresse qui mérite une attention spéciale. L'Europe, ce petit cap de l'Asie (…) est (…) une péninsule de l'Eurasie à laquelle se rattachent des péninsules secondaires. L'histoire montre que son axe fut d'Est en Ouest la direction des grands mouvements d'invasion et, dans les deux sens, celle des vastes offensives des guerres modernes ; les plaines du nord en sont la voie traditionnelle. (…) La péninsule Europe se rétrécit de distance en distance suivant cinq « isthmes » presque parallèles, nord-sud ou nord-ouest-sud-est. (…) Chacun d'eux se double curieusement d'un système de voies de pénétration et de communications naturel comprenant des suites de vallées, de trouées, de voies d'eau à peine séparées les unes des autres. La France elle-même peut être considérée comme un isthme large entre les Bouches-du-Rhône et la Baie de Seine (…) ».

Source : Pierre Célerier, *Géopolitique et géostratégie*, Presses universitaires de France, 1955, p. 101-103.

Document n°2 : L'importance géopolitique des grandes routes maritimes

« Avec les Grandes découvertes commence l'ère des empires coloniaux dont la domination et le fonctionnement reposent sur la maîtrise des routes maritimes. Celle-ci nécessite alors non seulement des flottes marchande et militaire mais aussi le contrôle tout au long de ces routes de quelques points relais stratégiques comme Goa ou Malacca. Les Britanniques portent ce système à son apogée avec par exemple en Méditerranée la mainmise sur Gibraltar, Malte et Chypre et une flotte militaire capable, à partir de ces points relais, d'imposer sa loi sur les principales routes maritimes, ce qui permettra en partie à l'Angleterre de sortir victorieuse de Napoléon et de l'Allemagne nazie.

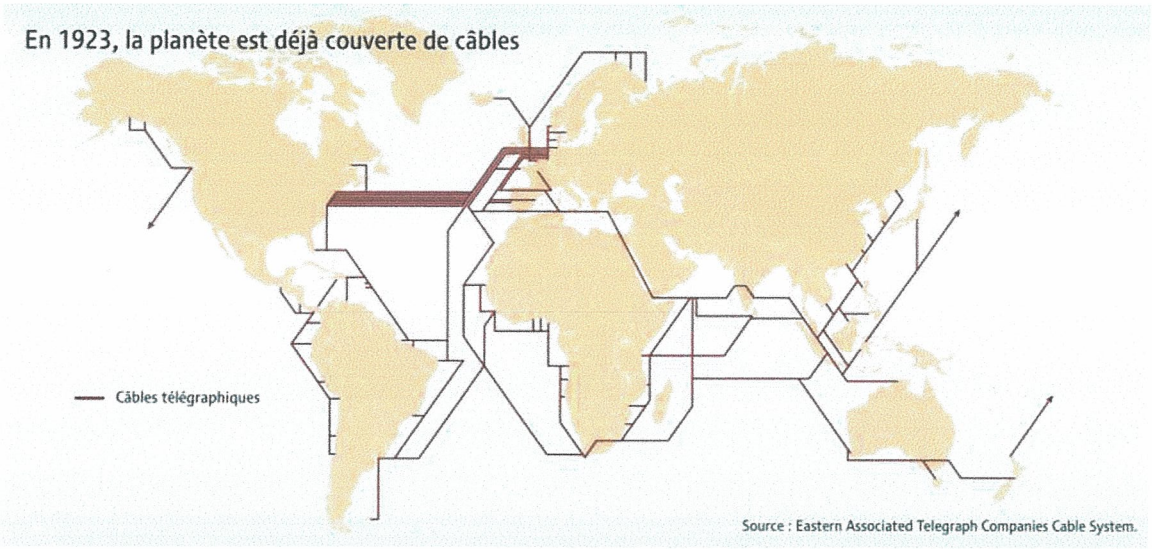
Sur le principe, les choses n'ont pas fondamentalement changé aujourd'hui même si l'époque coloniale est révolue. Les grandes puissances, notamment les États-Unis, cherchent à faire respecter le principe de libre circulation, ce qui passe notamment par une surveillance militaire étroite de quelques points de passage stratégiques, essentiellement les détroits et les canaux situés sur les grandes routes maritimes, en s'appuyant sur des points relais situés à proximité immédiate de ces passages.

Les puissances émergentes s'immiscent dans ce jeu, mais encore timidement. La Chine, deuxième puissance économique mondiale par le PIB et sans doute prochainement première puissance commerciale, est la plus active »

Source : Antoine Frémont, « Les routes maritimes : nouvel enjeu des relations internationales ? », *Revue internationale et stratégique*, 2008/1, n°69, p. 17-30.

Document n°3 : Les réseaux de câbles télégraphiques dans le monde en 1923

« Au XIX^{e} siècle, les saint-simoniens rêvent d'« enlacer l'univers ». Pour eux, le progrès des transports, en réduisant la distance d'un point à un autre, abaissera les écarts entre les classes. L'enlacement du globe par les réseaux matériels du capitalisme industriel prend un siècle et s'achève avec l'ouverture du canal de Panama (1914) et du Transsibérien (1916). L'architecture des flux est centripète, à l'image de la hiérarchisation de l'espace mondial à l'ère des empires. Sur la carte des câbles sous-marins, la tête du réseau est située à Londres, capitale d'un empire victorien qui a inauguré le premier câble, entre Douvres et Calais, en 1851, et posé le dernier, le transpacifique, en 1902. L'Eastern Telegraph Company possède sur les communications mondiales un monopole commercial qui en fait l'intermédiaire obligé des grandes puissances pour leur envoi de communiqués. Le Foreign Office en tire un avantage stratégique et diplomatique de poids ».



Source : Armand Mattelart, « Révolution des transports et des communications », *Le Monde diplomatique*, 2010.

Document n°4 : Le détroit de Gibraltar dans la mondialisation

« Le détroit de Gibraltar est un espace où les circulations humaines et marchandes sont les principales animatrices des territoires. Elles dynamisent les lieux et rythment l'investissement qui consiste au développement d'une nouvelle offre de transport afin d'accueillir des flux en augmentation continue. Par la mise en place de ces infrastructures, principalement portuaires, l'objectif recherché est de s'accrocher aux flux mondiaux ; la gestion de ces flux devrait permettre de créer de l'argent et d'impulser du développement. D'une rive à l'autre, les prises de décisions établissent alors l'infrastructure comme l'instrument essentiel du développement territorial projetant ainsi les territoires dans le mythe politique des effets structurants des infrastructures de transport (Offner, 1993) ».

Source : Nora Mareï, « Le détroit de Gibraltar dans la mondialisation des transports maritimes », *EchoGéo*, 19/2012.

Document n°5 : Le réseau ferroviaire qui connecte la Chine à l'Europe

« Les produits en provenance du sud de la Chine disposent depuis fin août d'un nouveau moyen de transport vers l'Europe. Le 18 août dernier, un train empli de matériel électronique et de produits textiles a quitté Shenzhen, le centre économique du sud de la Chine, pour rallier Duisburg en Allemagne. C'est le premier convoi de cette ligne de transport de fret, destinée à se développer. Le périple intercontinental dure seize jours, et traverse l'Asie et l'Europe sur 13 438 kilomètres. Cette route, l'une des plus longues lignes de fret ferroviaire sino-européennes, servira de moyen pour le transport des exportations chinoises, notamment les appareils électroniques, les produits textiles et des équipements divers (…). Ce nouvel axe fait partie des projets d'infrastructures des nouvelles routes de la soie, une initiative lancée officiellement en 2013 par le président chinois, Xi Jinping. (…) Le réseau ferroviaire, baptisé China Railway Express (CRE), qui connecte la Chine à l'Europe a connu une croissance rapide, passant de 17 trains par an en 2011 à 6 363 en 2018 (…). Alors que, en 2019, les exportations européennes vers la Chine atteignaient 198 milliards d'euros, selon les chiffres d'Eurostat, les importations de l'Union européenne en provenance de Chine s'établissent à 361 milliards d'euros, avec une balance commerciale favorable à la Chine à hauteur de 163 milliards d'euros. En France, la première ligne de fret reliant Lyon et Wuhan a été mise en service en avril 2016. Un an et demi plus tard, une ligne "sur mesure" de Wuhan à Dourges, dans le Pas-de-Calais, a été lancée à la demande du groupe Décathlon, dont la production se fait en grande partie en Chine et dans d'autres pays asiatiques (…) ».

Source : Isolda Morillo, « Le fret ferroviaire, nouvel atout pour les exportations chinoises vers l'Europe », *Le Courrier International*, 18 septembre 2020.

IMPRIMERIE NATIONALE – 22 1116 – D'après documents fournis