

### **Première partie : questions (sur 10 points)**

#### **Histoire :**

1. Définissez la notion de génocide.
2. À propos de la France dans la Seconde Guerre mondiale, proposez :
  - a) Un événement et sa date qui montrent un engagement dans la Collaboration
  - b) Un événement et sa date qui montrent un engagement dans la Résistance

#### **Géographie :**

3. Parmi les propositions de définitions suivantes, choisissez et recopiez la définition qui correspond le mieux à hub logistique aéroportuaire.
  - a) Nœud de transports désignant une plateforme qui permet la redistribution des flux de circulation des marchandises (généralement conteneurisées) et des hommes.
  - b) Processus d'accroissement des échanges internationaux par voie maritime.
  - c) Phénomène d'ouverture des économies nationales sur un marché mondial, entraînant une interdépendance croissante des pays.
5. Caractériser la place des littoraux dans la mondialisation.
6. « Paris est une ville de rang mondial ». Justifiez cette affirmation en donnant deux arguments.

Modèle CCYC : ©DNE

Nom de famille (naissance) :

(Suivi s'il y a lieu, du nom d'usage)

Prénom(s) :

N° candidat :  N° d'inscription :

(Les numéros figurent sur la convocation.)

Né(e) le :  /  /



1.1

## Deuxième partie : analyse de document(s) (sur 10 points)

Le candidat choisit l'un des deux sujets au choix.

### **Sujet d'étude 1 : Les réseaux de câbles sous-marins ; des infrastructures essentielles de la mondialisation.**

**Document 1** : Les câbles sous-marins, infrastructures maritimes au cœur des communications mondiales, entretien avec Camille Morel, chargée de recherches au Centre d'études stratégiques de la Marine.

#### **En quoi ces câbles sous-marins sont-ils si stratégiques ?**

Il faut savoir qu'une grande majorité des données qui circulent vers l'international transitent par ces câbles sous-marins, plus de 90 % des communications mondiales. Ces données sont nécessaires, voire indispensables à une grande partie de nos activités quotidiennes. Cela signifie que nos sociétés sont de plus en plus dépendantes des câbles sous-marins, sans forcément que l'on s'en rende compte. Ce qui confère un rôle et un intérêt stratégique à ces infrastructures, c'est qu'en cas de rupture du trafic passant par câbles, un grand nombre d'activités seront impactées, que ce soit au niveau bancaire ou boursier, au niveau des vols internationaux ou bien sûr des réseaux sociaux. C'est donc l'ensemble de l'économie mondiale et notre mode de vie en société qui s'en retrouveraient impactés. [...]

#### **Quel est concrètement l'état actuel du réseau de câbles sous-marins ?**

Il existe une concentration des infrastructures sur trois grands axes principaux : l'axe transatlantique, l'axe transpacifique et l'axe Europe-Asie, qui passe par le canal de Suez. Il faut aussi noter un développement important des interconnexions régionales en Asie et une connectivité croissant de l'Afrique qui attire notamment les GAFAM<sup>1</sup>. Il faut aussi citer l'émergence de quelques nouvelles routes « sud-sud », par exemple entre l'Afrique et l'Amérique latine. [...]

#### **Quels sont les principaux acteurs de ce secteur ? Certains États sont-ils plus actifs ou influents que d'autres dans le secteur ?**

Il existe trois types d'acteurs sur le marché des câbles sous-marins. Il y a d'abord les propriétaires du câble, qui sont soit les opérateurs de télécommunication historiques, soit les nouveaux entrants que sont les GAFAM et d'autres investisseurs privés.



Viennent ensuite les fabricants qui s'occupent de la manufacture des câbles et puis enfin les poseurs, qui sont des armateurs en charge de déployer et réparer les câbles dans l'océan. Parmi les fabricants, [...] ce sont les Américains, les Européens et les Japonais qui dominent le secteur. Il faut noter désormais l'essor de la Chine en cinquième position avec Huawei Marine [...] Le secteur des armateurs est lui aussi assez concentré entre les mains des Occidentaux et des Japonais, bien qu'on y retrouve aussi le chinois Huawei. En revanche, les propriétaires de câbles sont davantage diversifiés et mondiaux, car il s'agit d'opérateurs de télécommunications comme Orange, Tata, AT&T, China Telecom...

**En 2018, vous déclariez que le réseau de câbles sous-marins constituait un « enjeu de pouvoir qu'il convient d'analyser pour comprendre les relations internationales de demain ». Peuvent-ils devenir une cible dans le jeu des puissances ?**

[...] Il existe un lien évident entre puissance et réseau de communication : observer leur évolution est donc une clef de lecture intéressante pour comprendre ce qui se passe sur la scène internationale. À ce titre, il est intéressant d'observer l'action de la Chine et le développement des routes de la soie digitales<sup>2</sup>, qui relèvent purement d'une volonté politique. Cette montée en puissance de la Chine dans les réseaux de communication est peut-être une bonne image de ce qui peut se passer dans les années à venir à l'échelle internationale.

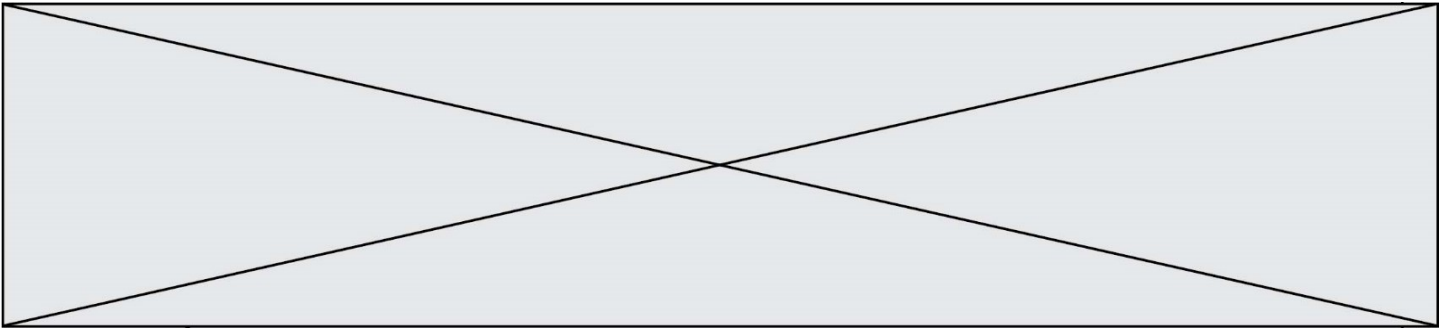
Notes :

1 GAFAM Google, Amazon, Facebook, Apple, Microsoft

2 Le projet des nouvelles *routes de la soie* vise à développer les infrastructures reliant la Chine au monde dans trois domaines : maritime, ferroviaire et numérique.

Source : Entretien réalisé par Thomas Delage le 7/1/2020 avec Camille Morel consulté le 18/09/2020, sur le site du groupe de presse français Areion, spécialisé en géopolitique et défense.

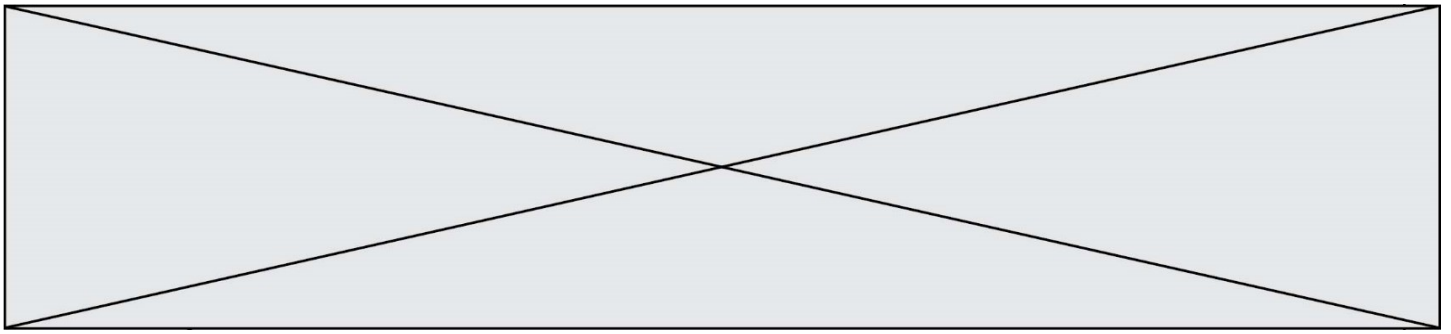




Questions :

1. Relevez des éléments qui montrent que « nos sociétés sont devenues dépendantes des câbles sous-marins ». (Document 1)
2. Nommez les différents types d'acteurs qui interviennent sur le marché des câbles sous-marins. (Documents 1 et 2)
3. Pourquoi peut-on dire que les câbles sous-marins sont le reflet de l'inégale insertion des territoires dans la mondialisation ? (Document 2)
4. Relevez des éléments qui montrent que les câbles sous-marins sont au cœur de rivalités de puissance avec notamment la montée en puissance de la Chine. (Documents 1 et 2)





## Document 2 : la sécurité dans le détroit.

« Le détroit de Malacca est un couloir maritime long de 850 km situé en Asie du Sud-Est entre la péninsule Malaise et l'île indonésienne de Sumatra. Il relie le détroit de Singapour, au sud, à la mer d'Andaman, mer bordière de l'océan Indien. C'est l'une des routes commerciales les plus fréquentées au monde ; l'une des plus dangereuses aussi.

Le 25 décembre, jour de Noël, six pirates ont accosté le « Stena Immortal <sup>1</sup> ». Vite repérés par le chef mécanicien qui a déclenché l'alarme, les pirates, qui n'étaient pas armés, ont fui les mains vides. L'attaque de ce pétrolier dans le détroit de Singapour était la sixième en... six jours.

« Un pic pour les actes de piraterie », a commenté le Centre de partage d'information de l'Accord de coopération régionale pour la lutte contre la piraterie et le vol à main armée contre les navires en Asie (ReCAAP ISC), un groupe d'information sur le piratage qui compte 20 pays membres, principalement en Asie. Il s'est dit « gravement préoccupé » et redoute de nouvelles attaques.

Hier très active dans la corne de l'Afrique et le golfe d'Aden, la piraterie a en effet explosé cette année dans les détroits de Malacca et de Singapour, une route maritime névralgique où se croisent les pétroliers du Moyen-Orient, les vraquiers d'Afrique et les cargos des États-Unis chargés de produits finis. « Les incidents répertoriés dans ce couloir d'étranglement du transport maritime sont passés de 8 l'an passé à 30, cette année », note ReCAAP ISC. Il s'agit du chiffre le plus élevé depuis 2015, année où l'on avait relevé 104 incidents.

La situation de ces deux détroits, situés entre l'océan Indien et l'océan Pacifique, a fait d'eux les plus grands centres de stockage et de vente de carburant d'Asie, ce qui attire les pirates, notamment quand le prix de l'or noir augmente. Deux navires ont été attaqués le 23 décembre : le pétrolier BAMZI et le vraquier TRUST STAR. « L'an dernier, plus de 140 000 navires de plus de 75 tonnes brutes sont arrivés dans les ports de Singapour, une progression de 7 % par rapport à il y a dix ans », pointe la Maritime & Port Authority<sup>2</sup> de Singapour. La ReCAAP ISC n'a pas fini de s'inquiéter. »

### Note :

1. Nom d'un navire pétrolier.
2. Autorité maritime et portuaire de Singapour

Source : Jean-Michel Gradt, « La piraterie maritime en forte hausse dans les détroits de Malacca et de Singapour », *Les Echos*, 7 décembre 2019.



