



Première partie : questions (sur 10 points)

Histoire :

1. Dater la conférence de Bandung.
2. Caractériser les réformes du Gouvernement Provisoire de la République Française (GPRF) entre 1944 et 1946.
3. Définissez la notion de puissance.

Géographie :

4. Complétez le planisphère (annexe 1 à rendre avec la copie) en indiquant trois hubs logistiques aéroportuaires.
5. Citez deux acteurs de l'influence culturelle française dans le monde.



Document 2 : Entretien exclusif avec Jean-Luc Vuillemin, Directeur général d'Orange International Networks mené par la Fondation méditerranéenne d'études stratégiques (FMES).

Jean Luc VUILLEMIN : [...] Il importe de préciser qu'un câble sous-marin n'est jamais que la matérialisation de flux d'informations sous forme de texte, de voix, d'images, de données, etc. que des personnes ou des entités ont une nécessité d'échanger. En fait, on parle désormais de route maritime ou plutôt d'une route géographique qui présente la particularité d'être maritime et d'être posée sur le fond des mers. Dès lors, il nous suffit de raisonner en termes de routes et d'analyser les connexions qu'elles permettent. La première route considérée comme majeure dans le réseau mondial est celle reliant l'Europe aux États-Unis. Bien que la voix aurait pu passer par quelques satellites existants, le volume des données échangées – l'Internet mondial – est tel qu'il n'existe pas d'alternative technologique au câble sous-marin.

Institut FMES : Lorsque l'on consulte la carte mondiale des câbles sous-marins, il ressort que les États-Unis sont leur passage obligé.

Jean Luc VUILLEMIN : Oui, l'Internet mondial est essentiellement centré sur les États-Unis. [...] Certaines économies, notamment européennes, sont ainsi devenues très sensibles au risque d'interruption des liaisons assurées par les câbles sous-marins dont une grande partie des flux internet qu'elles génèrent sont acheminés vers des serveurs et des *data centers*¹ situés aux États Unis.

A l'inverse, un État comme la Chine, qui a conçu et mis en œuvre une politique d'autosuffisance en matière de stockage de données serait relativement peu affecté par une telle situation. En effet, dans la mesure où la quasi-totalité de ses données est stockée sur son territoire, une rupture ou une coupure de câble sous-marin affecterait peu son économie. C'est également le cas, mais dans une moindre mesure, pour la Russie qui s'attache à développer un écosystème de données indépendant. A l'inverse, les États européens – extrêmement dépendants de leurs flux Internet et, par voie de conséquence, de flux vers et à partir des États-Unis – en seraient profondément affectés. A titre d'illustration, 70 à 80% des flux générés par les internautes français sont à destination des États-Unis, ce qui est absolument considérable et facteur de vulnérabilité !

Notes :

¹ Data center : centre de stockage des données numériques.

² GAFAM Google, Amazon, Facebook, Apple, Microsoft.

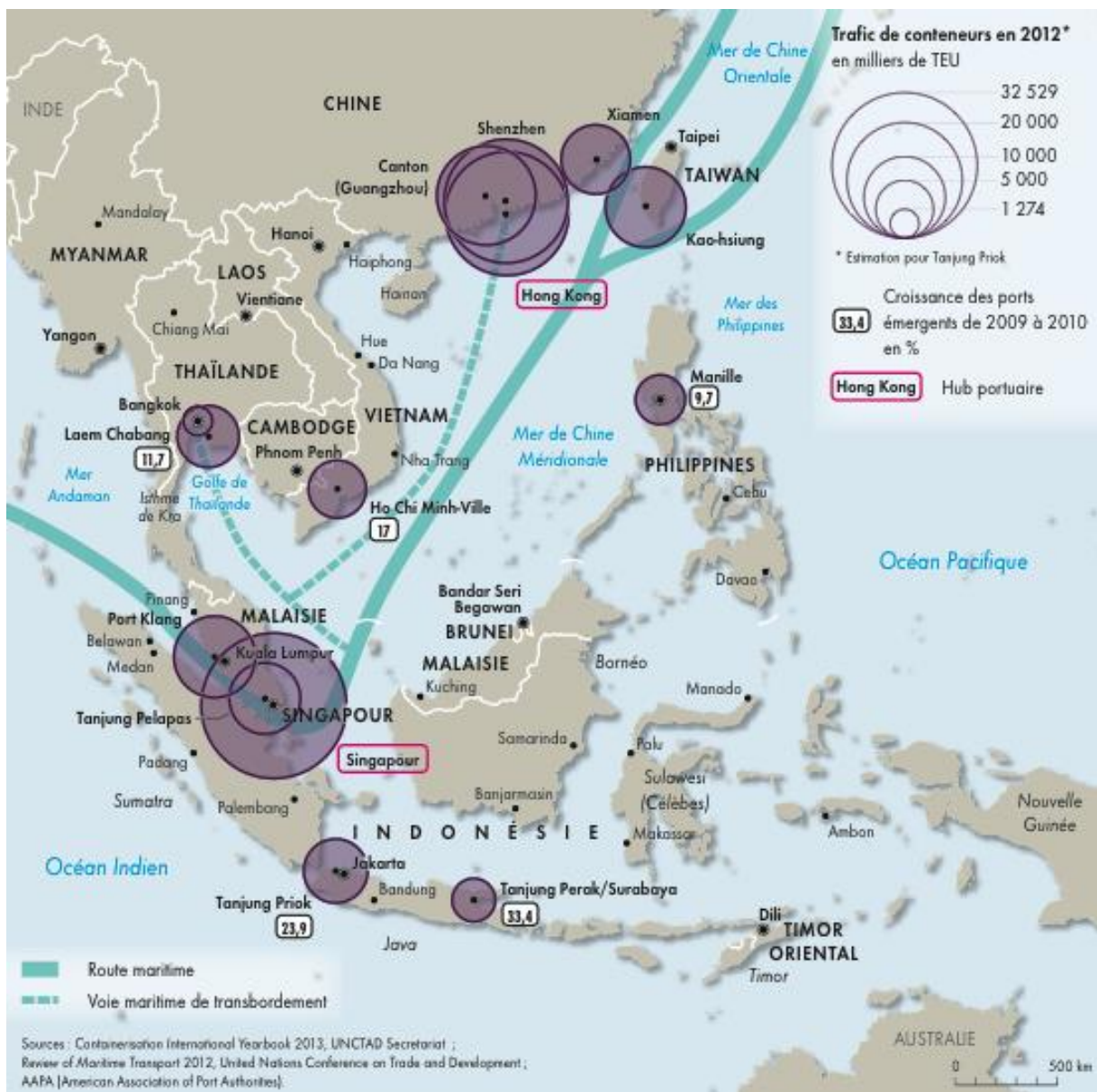
Source : Entretien exclusif avec Jean-Luc Vuillemin, Directeur général Orange International Networks mené par la Fondation méditerranéenne d'études stratégiques (FMES), 4 juin 2019, consulté le 10 septembre 2020.

Questions :



Sujet d'étude 2 : le détroit de Malacca, un point de passage majeur et stratégique.

Document 1 : Les ports à conteneurs en Asie du Sud-Est



Source : Mélanie Marie, *Atlas de l'Asie du Sud-Est*, collection Autrement, 2019.

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 : / /



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

1.1

Document 2 : Malacca en Asie du Sud-Est.

« En Asie du Sud-Est, la mer est le support de l'une des principales routes maritimes du monde. Le détroit de Malacca en est un point de passage majeur, à l'articulation entre les lignes transocéaniques reliant les océans Indien et Pacifique, la grande route circumterrestre est-ouest du commerce mondial et des lignes intra-asiatiques. Les flux de navires, vraquiers comme porte-conteneurs, ne cessent d'augmenter, faisant du détroit et du port de Singapour qui lui est étroitement associé, un goulet d'étranglement exposé à la piraterie maritime régionale. Près de 85 000 navires ont transité par le détroit de Malacca en 2017 contre 60 000 en 2000. L'étroitesse du détroit participe de sa dimension géostratégique pour les États riverains, mais aussi pour le reste de la planète et en particulier pour la Chine, dont une part très importante des importations et des exportations repose sur l'accessibilité du détroit. Cette inquiétude est souvent évoquée dans la presse chinoise sous le nom de « dilemme de Malacca » et justifie les opérations militaires en Chine méridionale, au nom d'une certaine sécurisation des voies d'accès maritime, mission que Pékin n'entend pas laisser à la seule puissance américaine, dont une flotte de plus en plus importante est également présente dans la région. »

Source : Marie Gibert-Flutre, « L'Asie du Sud-Est », *La Documentation Photographique* n°8134, La Documentation française. 2020.

Questions :

- 1) Situez le détroit de Malacca (échelle mondiale, échelle régionale et échelle locale). (documents 1 et 2)
- 2) Identifiez les États riverains et les principaux ports de ce détroit. (document 1)
- 3) Relevez les éléments montrant le dynamisme des échanges qui transitent par le détroit de Malacca. (documents 1 et 2)
- 4) Quelles actions sont mises en œuvre pour sécuriser ce détroit ? (document 2)
- 5) À l'aide des documents et de vos connaissances, justifiez cette affirmation : « le détroit de Malacca est un espace stratégique du commerce maritime mondial ».

