Histoire, géographie et géopolitique du monde contemporain
Conception ESSEC
Session 2022

1 - Statistiques

	2018	2019	2020	2021	2022
Nombre de candidats	2 305	3 245	3 241	3 192	3 122
Moyenne	10,50	10,45	10,78	10,86	11,15
Ecart-type	3,43	3,62	3,61	3,54	3,51

2 – Barème, attentes du jury

2.1. Un sujet faisant appel aux connaissances de deux années de programme

Le sujet invite les étudiants à une réflexion d'ensemble couvrant toutes les périodes et toutes les aires géographiques du programme. Intitulé « *Le contrôle des routes stratégiques, vecteur de domination mondiale pour les États depuis 1913* », il s'inscrit pleinement dans le cadre des quatre grandes questions en sollicitant « *une réflexion d'ensemble sur le monde contemporain* (…) » et « *la maîtrise de compétences décisives pour de futurs entrepreneurs destinés à travailler dans un monde complexe* » : les grandes mutations du Monde depuis 1913, la mondialisation contemporaine rapports de force et enjeux, géodynamique de l'Union européenne, de l'Afrique, du Proche et du Moyen-Orient, géodynamique continentale des Amériques et de l'Asie.

Ce sujet fait appel aux capacités « *d'ouverture culturelle et recul critique, analyse interdisciplinaire et capacité de synthèse* »[1]. Il présente aussi la particularité de marquer la transition entre les programmes rénovés de l'enseignement secondaire et ceux de l'enseignement supérieur à travers une thématique transversale intégrant tous les milieux physiques et tous les continents, combinant toutes les périodes du programme depuis 1913, insistant sur toutes les principales dynamiques géopolitiques et géoéconomiques tout en s'appuyant sur des exemples appropriés liés au « *contrôle des routes stratégiques* ».

[1] Ministère de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation, *Programme d'histoire, géographie et géopolitique du monde contemporain-CPGE économique et commerciale*, 2020.

Le sujet demande aux candidats de **maîtriser les connaissances et les raisonnements ainsi que les approches historiques, géographiques, géoéconomiques et géopolitiques**. Il met en évidence l'analyse des rivalités d'acteurs étatiques sur un ensemble de territoires à différentes échelles géographiques en insistant sur « *les jeux d'acteurs, leurs systèmes de représentations et leurs stratégies* (…) » ainsi que « *les dimensions du jeu des réseaux dans le monde* »[2].

2.2. Définition des termes du sujet

Le sujet conduit à s'interroger sur le sens des termes qu'il convient de définir dès l'introduction.

L'expression de **« route stratégique »** distingue deux notions et un sens commun. Une route est un espace à parcourir, un itinéraire à suivre pour aller d'un endroit à un autre. Le mot **« stratégique »** est en lien avec les notions de direction et de commandement. Au sens premier du terme, il désigne la direction des armées par un chef militaire qu'est le stratège. Un élément stratégique est donc un objet central, une sorte de clef de voûte d'une construction, dans une stratégie de pouvoir pour un acteur sur un territoire donné. Une **« route stratégique »** est un axe de communication de premier ordre, en l'occurrence pour un État, parce qu'elle lui apporte une capacité de contrôle d'un espace, un moyen d'approvisionnement pour relier des centres de gravité, une possibilité de projection de puissance et de forces à l'échelle mondiale sinon régionale (comme un continent).

Alors que le terme de « vecteur » renvoie à ce qui transmet et permet, celui de « **contrôle** » revêt un sens territorial, c'est-à-dire d'occupation d'un axe de communication ainsi que de nœuds stratégiques (ou de zones pivots). Il suppose une volonté et une stratégie étatiques, des capacités et des moyens de toutes sortes (politiques, militaires, économiques, etc.), une manœuvre de présence et de protection de ces routes stratégiques, une représentation de l'action à des fins d'influence et de dissuasion contre des concurrents ou des adversaires. Le terme de « vecteur » se définit par ce qui transmet.

L'expression de « **domination mondiale** » renvoie aux notions d'autorité souveraine et d'hégémonie. La domination mondiale est liée aux capacités à mettre en œuvre pour exercer une forme d'autorité sur différents espaces et à des échelles géographiques différentes. La capacité et l'idée de domination sont à la base des rivalités de pouvoirs entre des acteurs sur un territoire, c'est-à-dire à l'essence même de la géopolitique. Si la domination mondiale apparaît également comme une représentation géopolitique, car difficilement atteignable pour un acteur compte tenu des concurrences permanentes dans tous les domaines, elle n'en demeure pas moins un objectif pour les grandes puissances et les grands empires dans l'histoire.

La notion d'« **État** » est au cœur des questions historique, géographique, géoéconomique et géopolitique. Elle désigne un acteur ou une entité politique constitué d'un territoire, d'une population et d'institutions diverses qui contribuent aux destinées collectives et exercent le pouvoir. Enfin, le **repère chronologique** est celui du programme, à savoir de 1913 jusqu'à aujourd'hui.

[2] *Op. cit.*

2.3 Le sens du sujet et la démonstration à suivre

L'intérêt du sujet consiste à s'interroger, au premier abord, sur le rôle exercé par ces routes stratégiques dans la construction des puissances étatiques. Le sujet revêt donc une dimension géopolitique tout en incluant des raisonnements et des connaissances sur les plans historique, géographique et géoéconomique. Il comprend une dimension pluridisciplinaire qui demande des capacités de réflexion sur différents concepts géopolitiques, de synthèse à partir de connaissances historiques et géographiques, d'analyse critique pour s'interroger sur le sens à donner à la problématique. Le contrôle des routes stratégiques contribue-t-il véritablement pour certains États à atteindre une forme de domination mondiale ?

Le sens de la démonstration à donner est à construire avec nuance. Depuis 1913, toutes les grandes puissances mondiales doivent procéder à la maîtrise de ces routes stratégiques dans tous les espaces (terrestres, maritimes, aériens) pour s'imposer durablement face à leurs concurrents. Les différentes stratégies suivies révèlent toutefois que rares sont les États qui ont les capacités de préserver cette capacité de puissance mondiale.

En effet, les routes stratégiques sont au cœur des rivalités et des concurrences d'ordre politique, économique et militaire, souvent considérées comme des objectifs stratégiques par les États dans les conflits armés. Elles sont aussi les premiers éléments stratégiques recherchés par des États adverses comme en témoignent de nombreux exemples jusqu'à aujourd'hui. Ce sont les stratégies de contrôle de ces routes stratégiques permettant la domination mondiale pour les États, impliquant des discours, des programmes et des capacités de projection de puissance et de forces qui sont à démontrer. La démonstration proposée met en évidence que ces routes stratégiques sont des lieux d'affrontements et de concurrence permanents mais aussi de vulnérabilités stratégiques pour les puissances mondiales. Il apparaît rare, depuis 1913, qu'un seul État parvienne à maîtriser dans la durée - de manière prolongée- ces axes d'échanges politiques, militaires et économiques.

La structuration méthodologique du devoir. Sur le **plan méthodologique**, il est attendu la maîtrise de la structuration du devoir :

- La rédaction d'une démonstration : la dissertation doit donner un sens et ne pas être une récitation des connaissances. Toute l'argumentation doit aboutir à un raisonnement clair.
- Une capacité de synthèse des connaissances et de réflexion sur un sujet qui peut combiner des aspects historique, géographique, géoéconomique et géopolitique.
- Une introduction parfaitement structurée (amorce, définition des termes, problématique, annonce de plan)
- La présentation d'un plan en deux ou trois parties suivies d'une conclusion.
- Un esprit critique du monde contemporain pour « *comprendre, nuancer et synthétiser la complexité d'une situation* ».
- Un raisonnement construit à partir d'échelles d'espaces et de temps différentes.
- Un raisonnement argumenté à partir d'exemples concrets et territorialisés, si possible à partir de schémas de synthèses lisibles.
- Des références scientifiques en rapport avec le sujet (citations, références bibliographiques).

3 – Remarques de correction

3.1. Un sujet à la fois historique, géographique, géoéconomique et géopolitique

Le sujet fait appel aux connaissances acquises durant les deux années de préparation au concours. Les modules portant sur l'économie mondiale (module 1), la mondialisation contemporaine : acteurs, dynamiques et espaces (module 2), Géodynamique continentale de l'Europe de l'Afrique du Nord et du Moyen-Orient (module 3), Géodynamique continentale de l'Amérique et de l'Asie (module 4) proposent des connaissances fondamentales pour traiter le sujet de manière transversale. Le candidat devait s'inspirer de l'ensemble de ces connaissances pour réfléchir au sens à donner au sujet.

Le sujet s'inscrit bel et bien dans l'esprit du programme en mobilisant donc un ensemble de connaissances à la fois **historique, géoéconomique, géohistorique et géopolitique**. Il demande aux candidats de **construire une démonstration**. Le sujet invite à démontrer que le contrôle des routes stratégiques est un élément essentiel pour tout État qui tend à asseoir son autorité à l'échelle régionale ou mondiale. Toutefois, depuis 1913, leur contrôle peut permettre une domination mondiale de manière provisoire. Les routes stratégiques sont au cœur des affrontements durant les guerres mondiales et les conflits régionaux, mais sont souvent rompues par des adversaires. Les stratégies des principales puissances, à défaut de contrôle permanent de ces espaces de communication, portent alors sur la maîtrise des zones pivots et des nœuds stratégiques comme les bases militaires qui assurent alors la défense de leurs intérêts.

3.2 : Les qualités soulignées par le jury

3.2.1 : Des capacités de réflexion valorisées

Une majorité de candidats ont su construire une réflexion pertinente pour répondre au sujet en abordant la notion de routes stratégiques dans sa globalité à partir d'exemples concrets et territorialisés. Tout en recourant à une bonne utilisation des cinq documents proposés, donnant des pistes de réflexion importantes sur les types de routes stratégiques, les candidats ont su centrer le sujet sur leur contrôle en présentant de bonnes définitions des termes essentiels dans l'introduction. Par exemple, l'un d'entre eux donne la définition suivante pour définir la notion clef du sujet : « *Les routes stratégiques représentent l'ensemble des chemins et des trajets empruntés par un grand nombre d'acteurs ou de flux, reliant un point à un autre, et traversant des points de passages stratégiques* ». Parallèlement, un certain nombre de devoirs mettent en évidence la difficulté pour les puissances mondiales de contrôler dans la durée ces routes à partir de points d'appui, de nœuds stratégiques comme les bases militaires (terrestres, navales, aéronavales).

La capacité de problématiser le sujet en mettant en évidence la notion de stratégie de contrôle est une qualité rencontrée dans bon nombre de copies. Des problématiques pertinentes sont ainsi proposées mettant en évidence une dimension tantôt géographique, tantôt historique, tantôt géopolitique qui inclue des dynamiques historiques. L'un d'entre eux la formule de la manière suivante : « *En quoi la transformation des routes stratégiques provoquée par le processus de la mondialisation traduit-elle le basculement du monde vers le Pacifique induisant des rivalités* ». Un autre propose « *Comment le contrôle des routes stratégiques depuis 1913*

est devenu un enjeu majeur dans l'affirmation du leadership et l'élargissement de la zone d'influence des États ? ». D'autres problématiques permettent de comprendre le sens du sujet : « *Pourquoi les États aspirent-ils à dominer le monde en contrôlant les routes maritimes qui se révèlent être source de tensions et de crises ?* », « *Comment, malgré les différentes évolutions qu'a connues le monde, les routes stratégiques sont-elles restées au centre des stratégies diplomatiques de États à vocation mondiale ?* ».

La diversité des types de routes stratégiques apparaît bien assimilée par ces candidats. Ces routes stratégiques sont conçues et construites d'abord dans les espaces terrestres. L'une des grandes routes stratégiques intercontinentales est le vaste corridor eurasiatique qui relie l'Est de la Chine à l'Europe de l'Ouest en traversant les steppes russes et les plaines de l'Europe du Nord (document 1). Le vaste empire mongol bâti au XIIIe siècle par Gengis Khan suit cette voie terrestre jusqu'aux limites de l'Europe orientale. Au XXe siècle, cet axe Est-Ouest est aussi celui des invasions (de l'URSS par les armées de l'Axe en 1941), de la menace communiste pour le bloc libéral (crainte de l'alliance entre la Chine et de l'URSS pour affronter l'OTAN dans les années 1960). Les routes stratégiques sont aussi maritimes et fluviales. La « Voie des Varègues aux Grecs », ouverte par le Dniepr et la mer Noire, et la « Voie des Varègues aux Arabes », par la Volga et la Caspienne, sont des routes stratégiques nord-Sud au VIIIe siècle. Elles inspirent de grands projets de circulation durant la Guerre froide pour relier l'Iran à l'Europe du Nord. Staline souhaitait les valoriser en créant le « système des cinq mers » en territoire soviétique en empruntant un axe maritime et fluvial. Depuis 2015, la Russie tend à reprendre ce vaste projet inachevé en 1991 en lançant un programme d'infrastructures (barrage de Bagaïev sur le Don, canal Eurasie entre la Caspienne et la Méditerranée par exemple). Ces routes stratégiques s'inscrivent dans tous les autres espaces. Si les routes aériennes renvoient aussi à leur dimension stratégique (pour le transport comme pour les bombardements stratégiques, y compris par les missiles intercontinentaux), d'autres concernent les flux d'information. Jusqu'au développement des nouvelles technologies de l'information et de la communication, à la fin du XXe siècle, les réseaux de télégraphie et de télécommunication à travers le monde suivent étroitement les routes stratégiques maritimes. Les câbles sous-marins de télégraphie empruntent les « verrous stratégiques » à travers le monde comme les passages de Gibraltar et de Malacca. En 1914, 70% du réseau mondial est dominé par le Royaume-Uni et géré par le Colonial Office à des fins militaires. Ce sont ces mêmes routes sous-marines que suivent les câbles de fibre optique (426 en projet et actifs en 2021), comme le montre le document 3, qui assurent la transmission de 98% des données internet et des appels téléphoniques.

Un certain nombre de devoirs mettent en évidence que ces routes stratégiques sont aussi des axes d'échanges de nature diverse grâce à la modernisation des transports depuis 1913. La route terrestre connaît un nouvel essor depuis le début du XXe siècle par l'invention et la généralisation de l'automobile parallèlement à l'essor des routes ferroviaires à travers les grands espaces (le Transsibérien mis en service en 1916 et parcourant 9 288 km). La multiplication des infrastructures et des équipements techniques (autostrade, autoroute), le développement des grandes voies intercontinentales (transamazonienne, transaméricaine) sont caractéristiques de la puissance d'un État à se développer depuis 1913. Bien d'autres types de routes stratégiques sont à souligner comme les grandes routes maritimes depuis la Renaissance, les routes aériennes depuis le milieu du XXe siècle ou les routes numériques par les réseaux de câbles sous-marins qui suivent généralement les précédents réseaux de câbles de télégraphie posés au fond des

océans avant 1914. Les détroits du Bosphore et des Dardanelles, placés sous la souveraineté de la Turquie depuis 1936, sont un axe d'échanges commerciaux essentiel pour la Russie malgré les limitations de tonnage.

Les continuités historiques sont bien traitées. Les différentes routes suivent une organisation en réseaux souvent similaire dans le temps à l'échelle planétaire ou à l'échelle régionale (documents). La route maritime de l'Empire des Indes entre l'Angleterre et son domaine colonial oriental est celle des approvisionnements en hydrocarbures pour les États européens depuis la fin du XXe siècle : Gibraltar, Suez, Aden, Ormuz, Malacca. Toutes les routes stratégiques s'articulent à partir de points d'appui terrestres, portuaires, aéroportuaires ou en hub. Leurs valeurs militaires apparaissent incontournables. La *Alaska Highway*, construite par les États-Unis sur une longueur de 2 200 km environ, relie la Colombie britannique à l'Alaska afin de consolider la défense du territoire américain face à une potentielle menace d'invasion japonaise.

Une partie des candidats ont établi des relations entre les connaissances acquises et une réflexion personnelle en construisant un raisonnement démonstratif à la fois géographique, historique et géopolitique. Le sujet appelle aussi à faire preuve d'esprit de synthèse compte tenu de la diversité des exemples possibles et des connaissances générales. Les membres du jury soulignent la grande qualité de certains devoirs en la matière ainsi qu'une nette amélioration de la capacité de démonstration des candidats à partir de ce sujet qui demande rigueur, esprit critique et de synthèse.

D'autres qualités sont relevées par le jury témoignant de capacités de réflexion et d'organisation des connaissances :

- Une méthodologie parfaitement appliquée : introduction structurée et argumentée, parfois avec une accroche pertinente. L'un d'entre eux débute son devoir par cette référence à Xi Jinping à propos des routes de la soie : « *pour devenir riche, commencez par construire une route* ».
- La capacité à mettre en relation des notions fondamentales : routes stratégiques et échanges (politique, économique, militaire, socio-culturel), routes stratégiques et internationalisation économique depuis 1913, stratégies politiques et difficile réalisation dans la durée du contrôle de ces routes stratégiques par les États. Des réflexions sur les niveaux de domination (hégémonie) et sur les types de gestion voire de gouvernance (avènement d'un droit de la mer et d'un droit des contrats, mutualisation des moyens, institutionnalisation d'instances comme le Conseil de l'Arctique, etc.) sont exceptionnellement mises à profit.
- La bonne exploitation des documents, cités pour soutenir la démonstration et les connaissances de fond.
- Des schémas sur les routes maritimes comme la route maritime à Bab el-Mandeb et en mer Rouge, la route du Collier de Perles depuis les années 2000, les gazoducs North Stream 1 et 2 (projet) en mer baltique de la Russie vers l'Allemagne, les axes de passage en mer d'Azov, en Arctique, en mer de Chine méridionale et au détroit de Malacca, au canal de Panama.

3.2.2 : Un niveau de raisonnement géographique, historique, géoéconomique et géopolitique

Le sujet, qui ne proposait pas de difficultés de compréhension, favorise l'esprit de synthèse et l'esprit de nuances. Les meilleures copies posent la question des routes stratégiques en termes de continuités et de ruptures, de domination durable et réversible, de domination ponctuelle (nœuds stratégiques) à l'échelle régionale et mondiale, de rivalités entre États et entre États/Acteurs non étatiques. Outre la perspective historique de long terme, elles s'appuient sur un raisonnement mettant en valeur les échelles d'analyse.

La construction de la démonstration du sujet conduit à suivre une **approche territorialisée** qu'un certain nombre de candidats a bien traitée. La notion de routes stratégiques fait appel à des lieux et à des espaces, à des échelles géographiques variables, généralement aux niveaux mondial, continent et régional. La plupart des candidats ont su montrer l'importance des points d'appui (bases) et des passages (détroits, canaux), mettre en relation les routes stratégiques, le développement économique par la connexion à la mondialisation et la domination territoriale par la maîtrise des zones d'influence. Certains exemples cités ont permis de conforter la démonstration : la stratégie chinoise du Collier de perles, celle des routes de la soie, la 1e ligne LGV en Afrique par Chine en 2018, etc.

D'autres qualités témoignant d'un **bon niveau de raisonnement dans la profondeur historique** peuvent aussi être soulignées. Certains candidats ont su maîtriser la temporalité du sujet en distinguant trois grandes évolutions : 1913-1945, 1945-1991, 1991 à 2022. La capacité à mettre en perspective la profondeur historique conduit souvent à dégager des dynamiques longues comme le rapport entre la puissance américaine et la défense de la libre circulation, le paradoxe de certaines postures stratégiques des puissances globalisées entre ouverture économique et nécessité de contrôler les routes stratégiques. Enfin, la démonstration qui devait commencer à 1913 s'appuie sur des exemples bien datés et expliqués comme ceux du blocus de Berlin en 1948, les crises iraniennes de 1959 et 1970 en lien avec la route du détroit d'Ormuz, l'enclave de Kaliningrad depuis 1991 et la route de l'information, le projet « route de la liberté » ou Asia Africa Growth Corridor (2016) entre l'Inde et le Japon élaboré contre la stratégie de domination territoriale de la République populaire de Chine, le dilemme de Malacca et le percement du canal de Kra en Thaïlande par la Chine, l'ouverture du câble sous-marins Camberra-Washington par les îles Kiribati (au centre de l'océan Pacifique) au détriment de la diplomatie chinoise. Certains devoirs ont manifesté une bonne maîtrise des traités et des conventions pour expliquer le statut de certains corridors ou axes de passage : la convention de Montreux de 1936 à propos des détroits du Bosphore et des Dardanelles, la convention de Montego Bay de 1994.

- Des **copies soignées et claires**, certaines présentant des schémas de synthèse utiles et démonstratifs.

- La **maîtrise de la technique de la dissertation** : introduction concise et claire, développement structuré, conclusion pertinente rédigés dans un style précis.

- Des **références scientifiques et littéraires bien maîtrisées,** sans exagération et en rapport avec le sujet, pour appuyer la démonstration.

3.2.3 : Un exemple de traitement du sujet

Depuis l'Antiquité, nul empire ne peut se développer et se maintenir sans le contrôle des routes stratégiques. Les empires perse (VIe-IVe siècles avant JC) et romain (I^{e} siècle av. JC-V^{e} ap. JC) s'appuient sur des réseaux organisés et denses de communication pour assurer leur défense, leur rayonnement politique comme leur prospérité économique. A partir de 1913, qui marque la veille du premier conflit mondial, tous les États aspirant à se construire comme puissance mondiale tendent à développer des stratégies de projection de puissance et de forces. Celles-ci sont liées directement au contrôle des axes de communication qu'ils soient terrestres, maritimes ou aériens. Le Royaume-Uni contrôle la route des Indes entre 1913 à 1947 à partir d'un ensemble de bases et de capacités militaires. Les États-Unis et l'URSS s'affrontent indirectement pour le contrôle de ces routes stratégiques, comme le canal de Suez ou les détroits danois, entre 1945 et 1991. A la fois politique, économique et militaire, ces routes se définissent comme un axe de communication de premier ordre, en l'occurrence pour un État, parce qu'elles apportent une capacité de contrôle d'un espace, un moyen d'approvisionnement pour relier des centres de gravité, une possibilité de projection de puissance et de forces à l'échelle mondiale sinon régionale (comme un continent). Elles sont donc au cœur des rivalités de pouvoirs entre les États depuis 1913 qui tendent à s'imposer à l'échelle mondiale. Routes des Indes pour le Royaume-Uni, routes de la mondialisation pour les États-Unis, Nouvelle route de la soie pour la Chine plus récemment, les exemples de contrôle de ces axes de communication sont nombreux. Comment les routes stratégiques sont-elles des enjeux de rivalités et d'affrontements entre les États qui aspirent au rang de puissance mondiale et globale ? Trois aspects peuvent être mis en évidence : le contrôle des routes stratégiques comme expression de la puissance des États, les capacités de rayonnement et de domination mondiale qu'elles peuvent procurer, leur enjeu permanent dans toutes les formes de conflictualités entre les puissances.

Concernant la structure du plan, plusieurs développements pouvaient être suivis. L'un d'entre eux pouvait s'organiser de la manière suivante :

I- Le nécessaire contrôle des routes stratégiques, expression de la puissance des États

1. Des axes de communication structurant les grands empires et des États puissants
- Les routes stratégiques sont des axes de développement et de puissance pour les États.
- Les routes stratégiques sont aussi des axes d'échanges de nature diverse.
- Les différentes routes suivent une organisation en réseaux souvent similaire dans le temps à l'échelle planétaire ou à l'échelle régionale (documents).

2. Des routes stratégiques à la base de toute puissance mondiale
- Les routes stratégiques permettent la projection de forces et la projection de puissance.
- Le contrôle des routes stratégiques est un des attributs de puissance pour tout État.
- Ces routes stratégiques sont en interconnexion pour former des réseaux de pouvoirs.

3. Des routes stratégiques dans tous les milieux géographiques
- Des routes stratégiques conçues et construites d'abord dans les espaces terrestres.
- Les routes stratégiques sont aussi maritimes et fluviales.
- Ces routes stratégiques s'inscrivent dans tous les autres espaces.

II- Le contrôle nécessaire des routes stratégiques, facteur de rayonnement et de domination mondiale

1. Des réseaux de routes stratégiques pour la domination militaire
- Des réseaux indispensables à la maîtrise des empires politiques comme économiques.
- Des stratégies de contrôle territorial pour les puissances dans les conflits.
- Des réseaux divers qui se sont mis en place pour des finalités différentes selon le contexte géopolitique.

2. Des routes stratégiques pour assurer la puissance économique
- Des réseaux de routes élaborés pour dominer l'économie mondiale, révélateurs des rapports de forces entre le monde occidental, le monde asiatique et l'Eurasie.
- Le basculement des routes stratégiques vers l'Asie depuis les années 1970.
- Les routes stratégiques structurent des réseaux d'échanges entre des territoires et participent aux rivalités économiques entre puissances mondiales.

3. Des routes stratégiques, autre pilier des politiques d'influence
- L'importance des représentations géopolitiques.
- Une puissance politique assurée par des axes de développement : les axes stratégiques et les corridors économiques de la route de la soie.
- Des routes imaginées, forces fédératrices et représentations géopolitiques.

III- Des routes stratégiques, sources de conflictualités et de rivalités permanentes

1. Des routes stratégiques toujours au centre de rivalités entre les États
- Des formes de rivalités variables.
- Contourner l'incertitude stratégique : anticiper pour défendre ses intérêts vitaux.
- Ces stratégies de contrôle des grands axes de communication sont devenues centrales avec le développement du droit international qui tend à territorialiser les domaines de souveraineté.

2. Des rivalités permanentes pour le contrôle des zones pivots et nœuds stratégiques incontournables
- La priorité stratégique : contrôler les zones pivots.
- Des zones pivots et nœuds stratégiques à la source de rapports de forces permanents.
- L'importance des bases stratégiques.

3. Des routes stratégiques, sources de conflictualités régionales
- Ces routes stratégiques sont objets de convoitises et sources de conflictualités régionales depuis 1913.
- Dans toutes les guerres qu'elles soient mondiales ou régionales, les routes maritimes sont des champs de rivalités réguliers.
- Des exemples nombreux à travers le monde.

D'autres types de plans sont également envisageables. Le plan chronologique se révèle difficile à mettre en œuvre au risque de présenter des banalités sans rigueur historique. Il est plutôt préféré des plans thématiques conduisant à un raisonnement historique, géographique et géopolitique pertinent. Certains candidats ont ainsi présenté des plans originaux et cohérents :

Exemple 1 :
I- Le contrôle des routes stratégiques, vecteur de domination mondiale pour les États depuis 1913 (sécurité, commerce, domination)
II- Les stratégies multiples menées par les États qui ont déterminé des puissances mondiales et d'autres vulnérables
III- Le contrôle difficile des routes stratégiques, source de tensions

Exemple 2 : I- Les routes stratégiques ont une importance considérable pour les États II- Devenues un moyen de puissance et de domination dans de multiples domaines III- Permettant une augmentation de la concurrence entre les États
Exemple 3 : I- Les routes stratégiques, vecteur de domination mondiale pour les États II- Le contrôle des routes, sources de tensions et de rivalités III- Le contrôles des routes n'est pas toujours vecteur de domination mondiale selon les États
Exemple 4 : I- Maîtrise de routes stratégiques enjeu essentiel de domination mondiale II- Diversification des routes et arrivée d'autres acteurs bousculent situation établie et développent tensions III- Bouleversement relatif et stratégie des États pour contrôler les routes stratégiques

3.3 : Les principaux défauts remarqués dans les copies

Le président de jury invite les candidats à bien lire l'énoncé du sujet et à faire preuve d'esprit d'analyse et de synthèse. Un certain nombre de défauts et de lacunes pouvaient être évités à la fois sur le fond et sur la forme.

3.3.1 : Des difficultés à définir la notion essentielle de « routes stratégiques » en rapport avec celle de « domination mondiale »

Le jury invite les candidats à réfléchir au sens des mots du sujet avant de procéder à la rédaction d'un plan détaillé au brouillon. Certaines erreurs d'interprétation sont sources d'égarement dans la réflexion conduisant à un hors-sujet. Certaines copies manquent de les définir correctement. Se poser la question « Qu'est-ce qu'une route stratégique ? » est la première démarche à opérer. De cette absence de rigueur intellectuelle au commencement du devoir sont apparues des définitions liées à la puissance dans son rapport à la mondialisation. Par exemple, l'un des candidats donne à comprendre cette définition de manière trop allusive et généraliste : « *support sur lequel transite un flux lié aux intérêts vitaux d'un État, la multiplicité des flux…* »

Lorsque la définition de la notion essentielle était donnée, il n'apparaissait aucune mise en rapport avec celle de « vecteur de domination mondiale ». Le sens essentiel du sujet n'apparaît pas ainsi maîtrisé conduisant à des problématiques maladroites. Certains candidats les ont ainsi formulé de manière allusive : « *Quels sont les facteurs de puissance que le contrôle des routes stratégiques apporte aux puissances ?* » ; « *Ces routes ont-elles pour unique objectif le renforcement et le développement de l'économie, ou servent-elles également des volontés impérialistes ?* » ; « *Comment la mondialisation intensifie la conflictualité autour du contrôle des routes stratégiques en vue de la domination mondiale ?* » ; « *En quoi ces routes stratégiques sont des vecteurs et permet la domination mondiale ?* ».

Au final, de ces lacunes méthodologiques, la réflexion est susceptible de traiter le sujet sous l'angle des relations internationales (et non de la géopolitique), en commençant aux années 1990 et en traitant de la nouvelle hiérarchie des puissances par les routes stratégiques.

3.3.2 : Une démonstration mal comprise qui conduit à un plan maladroit

Le jury relève que l'une des grandes faiblesses des copies est l'absence de démonstration. Si un grand nombre de candidats ont fait preuve de connaissances, parfois abondantes, les informations ne sont pas hiérarchisées et donnent lieu à une simple description de faits, à une énumération dans des paragraphes confus sans rapport l'un à l'autre. Certains candidats exposent ainsi des faits d'une période historique à l'autre sans expliquer le sens à comprendre. Il manque trop souvent au niveau des paragraphes des arguments précis, efficaces qui justifieraient le fait de varier les approches et de traverser les époques historiques. Il faudrait également éviter des formules comme « *il est évident* », « *il est clair* » qui dispensent de questionner le sujet.

D'une problématique mal assimilée, il résulte des plans maladroits en deux ou trois parties. Le plan thématique, qui est pourtant recommandé, peut manquer de démonstration. Il en est ainsi des plans : 1) les routes maritimes, 2) les autres routes, 3) de nouveaux acteurs ou de nouveaux défis ou 1) les facteurs économiques, 2) les facteurs militaires, 3) les autres facteurs. Le plan chronologique pouvait donner lieu à des développements déséquilibrés et à une argumentation généraliste : 1) 1913 à la fin de la Guerre froide, 2) la mondialisation qui marque une rupture, 3) depuis 2001.

D'autres plans maladroits significatifs se distinguent : 1) les puissances mondiales ont organisé les échanges et les routes, 2) facteurs de connexion de ces États aux routes, 3) les routes stratégiques sources de puissance ; 1) les États cherchent à contrôler les routes stratégiques, 2) les causes de cette volonté, 3) les enjeux pour les États qui cherchent à dominer le monde. D'autres plans tendent à devenir trop restrictifs ou trop allusifs : 1) les routes stratégiques, vecteur de domination mondiale, 2) les limites et les vulnérabilités ; 1) le monde sous domination occidentale entre 1913 et 1990, 2) la redistribution de la puissance entre 1990 et aujourd'hui, 3) les nouveaux défis aujourd'hui.

Les plans maladroits révèlent inévitablement la pauvreté de la réflexion à différents niveaux :

1) Sur le plan historique, il est demandé aux candidats de faire preuve d'une plus grande rigueur dans la datation des faits, l'enchaînement des informations et la maîtrise des connaissances historiques. Un grand nombre de candidats ont manqué de développer la révolution des transports depuis 1913. Trop peu de candidats se sont intéressés aux routes coloniales et continentales avant 1945, et encore moins aux routes stratégiques dans les guerres mondiales, ou même à celle de la Guerre froide (à l'exception du canal de Suez dont la « crise » de 1956 donne lieu à des interprétations très diverses). Les guerres mondiales sont trop souvent ignorées tandis que la Guerre Froide est traitée de manière particulièrement superficielle. Le manque de profondeur historique est un défaut qui est trop souvent apparu dans la plupart des copies donnant une « dimension impressionniste » de l'analyse. Enfin, le raisonnement relatif aux ruptures et aux continuités se distingue par sa pauvreté. Par exemple, la continuité entre le réseau des câbles télégraphiques sous-marins en 1913 et celui des fibres optiques aujourd'hui est rarement abordée. Le basculement du trafic maritime de l'Atlantique au Pacifique au début des années 1980 est ignoré de la majorité des candidats.

2) Sur le plan géopolitique, la dimension militaire du sujet est parfois totalement absente tandis que la mondialisation ne comporte que des enjeux économiques et commerciaux. La dérive vers une analyse des évolutions géoéconomiques du XXe siècle est un défaut souvent remarqué par les membres du jury. Le projet des nouvelles routes de la soie chinoises est très rarement analysé en termes géopolitiques et de stratégies de « domination mondiale ». Certains candidats ont tendance à décrire les routes sans s'interroger sur la question posée par le sujet « vecteur de domination mondiale ». L'idée de « domination » n'est que rarement au cœur de l'argumentation, qui se focalise volontiers sur la dépendance des États aux routes stratégiques pour des raisons économiques et commerciales. Quant aux stratégies de contrôle des routes stratégiques, les manœuvres d'interdiction ou de blocus, comme la stratégie de déni d'accès et d'interdiction de zone (A2AD) menée par certains États émergents (Chine, Russie) ne sont pas traitées.

3) Sur le plan géographique, certains candidats manquent de maîtriser le raisonnement multiscalaire (de la région au monde), des connaissances précises sur les localisations donnant à comprendre une certaine abstraction des routes stratégiques. Celles-ci sont trop souvent axées sur les voies maritimes en oubliant l'existence des routes terrestres et aériennes ainsi que des routes de l'énergie (gazoduc, oléoducs). Des types de routes sont également oubliés comme les autoroutes et les chemins de fer. Il est rarement fait mention des questions d'aménagement du territoire par la maîtrise des routes stratégiques comme vecteur de domination à l'échelle nationale (Landbridge étatsunien, transamazonienne, etc.) tandis que la notion d'interface n'est quasiment jamais évoquée. Certaines notions géographiques pouvaient être abordées : corridor, axe circumterrestre, carrefour, plate-forme, point d'ancrage, effet tunnel et siphon, enclavement, polarisation, littoralisation, poldérisation, façade, trafic, logique de desserte *point to point* à une logique de trafic en étoiles, *main ports* et ports d'éclatement, nœud, *tramping*, *track*, *hub and spoke*, *check point*, sécurisation, verrou stratégique, point critique (André Vigarié), JAT/*Just in Time*, maritimité (Tristan Lecoq), marinisation des économies (Pierre Papon). Enfin, des espaces sont tout simplement absents du traitement du sujet : l'Amérique du Sud, l'Océanie, l'Europe, l'Asie centrale, l'Arctique. Les références aux grandes villes ou les ports que relient les routes stratégiques demeurent exceptionnelles.

Un nombre important de devoirs révèle encore une maîtrise partielle de la méthodologie. De nombreuses amorces en introduction sont mal rédigées. Un candidat écrit ainsi : « *En 2021, le Canal de Suez a été bouché pendant plusieurs jours après qu'un bateau s'est coincé dans celui-ci perpendiculairement au point de passage de la dorsale maritime mondiale* ».

Certains devoirs comprennent à peine cinq ou six pages alors que le sujet appelait potentiellement à une argumentation étendue. Dans certains cas, l'introduction est apparue trop longue (plus d'une page recto-verso) avant de poser la problématique, suivie d'un développement superficiel et sans démonstration. D'autres achèvent le développement par une conclusion qui ne répond à aucune problématique.

Enfin, l'absence de connaissances sur le sujet ne permet pas de construire une démonstration pertinente et sérieuse. Certains candidats ont eu tendance à paraphraser les documents proposés qui sont une aide au raisonnement et non l'objet même de la dissertation.

D'autres font preuve d'un grand nombre de citations et de références, parfois en anglais, qui apportent peu au traitement du sujet et révèlent les faiblesses d'une réflexion personnelle. Il est à noter que Sir Walter Raleigh a été souvent mis à contribution pour les accroches d'introduction.

3.3.3 : Des défauts de forme révélant un manque de rigueur dans l'expression écrite

Les membres du jury ont relevé des défauts de forme dans les copies en trop grand nombre. Il est vivement recommandé de se relire en fin d'épreuve et de corriger des erreurs qui pourraient être facilement évitées.

Certaines copies ont ainsi présenté des fautes d'orthographes et des lacunes syntaxiques (phrases sans verbe, ponctuation hasardeuse) dommageables à la qualité d'ensemble. Les membres du jury ont relevé des fautes dans l'expression écrite qui pouvaient être largement évitées par une relecture attentive de la copie : sur les noms propres (« Sillicon Valley » (Silicon Valley), « Pyrée » (Pirée), « opération Atlante » (qui eut bien lieu en Indochine en 1954, au lieu de l'opération Atalanta menée par l'Union européenne au large des côtes somaliennes depuis 2008) ; sur les noms communs (« péninsul », « cannaux », « traffic », « millitaire », « états » (sans majuscule), etc.). Trop de noms propres sont rédigés sans majuscule, notamment pour les mers et océans et pour Première et Seconde Guerre mondiale.

Des banalités révélant une faiblesse des connaissances sur le sujet auraient dû être évitées : « *un conteneur brise-glace* », « *la Chine qui développe des routes glacières* », « *la doctrine Roosevelt* » (au lieu de Monroe), « *Spykman, conseiller de Carter* », « *la RDA met en place le blocus de Berlin* », « *le blocus de Berlin contre l'Allemagne nazie* », « le détroit de *Bab el Mandel* » ou de « *Baden Mandel* », « *le port de Marseille-Faus* », « *l'Espagne qui aurait encore peur d'une invasion comme sous Napoléon, refuserait de faire un écartement compatible des rails avec la France* ». Nombre de candidats citent, généralement en introduction, le blocage du canal de Suez, en mars 2021, par le porte-conteneurs « Greenpeace » ou « Evergrand » (au lieu de Ever Given).

Parallèlement, il est toujours recommandé de soigner la présentation générale de la copie. Certains devoirs ont une apparence « brouillonne », voire illisible, suscitant une impression peu positive pour le correcteur au premier abord. Ils ne respectent pas les normes de présentation pourtant censées être assimilées. Celles-ci sont de moins en moins organisées autour de paragraphes et présentent un bloc monolithique, des annonces de plan laborieuses en fin d'introduction, des passages de transition trop longs et qui perdent leur fonction d'origine, des sauts à la ligne récurrents qui déstabilisent la lecture de la structure du devoir. Ces défauts peuvent être corrigés par une plus grande rigueur dans l'organisation de la gestion du temps de travail et dans la préparation de la rédaction.

4 – Conseils aux futurs candidats

Le président du jury renouvelle les conseils donnés l'année passée aux futurs candidats. Il est recommandé de s'exercer aux techniques méthodologiques avec régularité. Il convient aussi de maîtriser les connaissances sur l'ensemble des modules et de ne pas faire l'impasse sur certaines questions importantes du programme du concours. Les sujets à dimension géopolitique s'appuient sur une profondeur historique dont les fondements apparaissent traités au cours des deux années de la classe préparatoire.

La qualité de travail du candidat est évaluée à sa capacité à conduire une réflexion sur un sujet donné. Le traitement d'un sujet révèle la maîtrise d'un raisonnement en histoire, géographie et géopolitique, la capacité critique qui apparaît dans l'organisation du plan, la précision de l'argumentation (comme la datation et la localisation des faits cités), la qualité de l'esprit de synthèse qui permet de retenir les connaissances indispensables au traitement du sujet (en évitant de réciter des connaissances acquises en cours en dehors du sujet). Il est recommandé de renforcer les connaissances académiques par des lectures extérieures comme la presse ou certains essais.

Un soin tout particulier doit être apporté à l'organisation de **l'introduction**. La première partie de l'introduction sert à formuler l'intitulé du sujet et à amener l'attention du lecteur à la problématique de votre devoir. Elle doit démontrer que vous avez compris le sens du sujet. Elle se compose de plusieurs ensembles qui s'enchaînent graduellement : une présentation très brève du contexte du sujet en délimitant son cadre spatial et temporel ; la définition des termes essentiels du sujet qui s'effectue avec nuance et réflexion car de votre capacité à définir justement les termes clefs dépend la pertinence de votre problématique ; le sens général du sujet de sorte que l'annonce de votre problématique soit préparée par cette première partie de l'introduction. Cette première partie est suivie de la problématique. Celle-ci se présente par une **seule interrogation** qui constitue le point de départ de votre réflexion. Tout votre plan doit ensuite tendre à y répondre. C'est pourquoi une introduction sans problématique pertinente conduit généralement du moins à un hors-sujet sinon à un devoir où les connaissances sont platement récitées. Votre plan doit donc être démonstratif et construit autour d'un problème. Il doit être dynamique et aller vers une idée claire : disserter, c'est démontrer. Toute introduction s'achève par l'annonce du plan. Cette dernière partie de l'introduction constitue la colonne vertébrale de votre devoir. Elle doit démontrer que votre argumentation répond rigoureusement à la problématique.

Toute dissertation est une démonstration qui demande de maîtriser les fondements méthodologiques pour la construction du développement : les localisations et la datation des faits ; un plan démonstratif utilisant un plan en adéquation avec le sujet ; des exemples diversifiés ; une réflexion portant sur des échelles géographiques différentes et des temporalités insistant sur les césures (selon le sujet). Concernant les références bibliographiques, il est toujours important de les employer à bon escient en évitant de les multiplier. L'intérêt est que la référence bibliographique ou la citation apporte un élément renforçant la démonstration.

Il est recommandé, enfin, de suivre plusieurs principes fondamentaux de l'organisation du devoir. Le premier est celui de **l'équilibre des parties**. Votre dissertation doit représenter un ensemble cohérent et logique. La longueur de votre devoir participe de cet effort visant à présenter un tout harmonieux, agréable à l'esprit. La règle de l'équilibre de vos parties doit être

rigoureusement suivie : un plan déséquilibré (longue première partie, dernière partie bâclée) est le symptôme d'un mauvais plan, donc d'une mauvaise démarche. Un plan en trois parties se compose généralement de trois sous-parties dans chacune d'entre elles ; un plan en deux parties (chacune en deux sous-parties).

Le second renvoie à la **gestion de votre temps de travail**. La règle d'équilibre de vos parties dépend étroitement de votre capacité à vous organiser en temps limité. Il est généralement envisagé de prévoir un premier temps de réflexion (plan détaillé au brouillon). Il convient ensuite de rédiger le développement directement sur votre copie. Enfin, vous devez réserver un temps de rédaction de la conclusion et de relecture de votre devoir.

Le troisième porte sur les **passages de transition** qui sont parfois négligés dans les copies. Chaque partie se termine par un paragraphe de transition de quelques lignes dont l'objet est de vous permettre de constituer le devoir, en douceur. Il n'est en rien un résumé de ce qui précède, mais une manière d'enchaîner le raisonnement avec la partie suivante. Afin de rendre cette **rédaction harmonieuse**, il convient « d'aérer » votre devoir pour le rendre plus lisible : sauter une ligne entre chaque partie, aller à la ligne entre chaque sous-partie.