

Modèle CCYC : ©DNE

Nom de famille (naissance) :

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

Prénom(s) :

N° candidat :

N° d'inscription :



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Né(e) le :

(Les numéros figurent sur la convocation.)

1..1

ÉVALUATION

CLASSE : terminale

VOIE : ☒ Générale ☐ Technologique ☐ Toutes voies (LV)

ENSEIGNEMENT : histoire-géographie

DURÉE DE L'ÉPREUVE : 2 h

Niveaux visés (LV) : LVA LVB

CALCULATRICE AUTORISÉE : ☐ Oui ☒ Non

DICTIONNAIRE AUTORISÉ : ☐ Oui ☒ Non

Les candidats doivent traiter les deux parties du sujet

☐ Ce sujet contient des parties à rendre par le candidat avec sa copie. De ce fait, il ne peut être dupliqué et doit être imprimé pour chaque candidat afin d'assurer ensuite sa bonne numérisation.

☐ Ce sujet intègre des éléments en couleur. S'il est choisi par l'équipe pédagogique, il est nécessaire que chaque élève dispose d'une impression en couleur.

☐ Ce sujet contient des pièces jointes de type audio ou vidéo qu'il faudra télécharger et jouer le jour de l'épreuve.

Nombre total de pages : 3



Première partie : question problématisée (10 points)

Comment le libéralisme économique et culturel transforme en profondeur la France (1974-1988) ?

Deuxième partie : analyse de document (10 points)

En analysant le document, vous présenterez les atouts et les défis de la France comme puissance maritime.

L'étude du document constitue le cœur de votre travail et nécessite pour être menée de s'appuyer sur vos connaissances.

Document : « Quelle puissance la France tire-t-elle de son espace maritime ? »

Les enjeux d'une zone économique exclusive sont fondamentaux pour plusieurs raisons. Ils représentent une dimension stratégique de premier plan. Ces zones regorgent de ressources énergétiques (matières premières), de potentiel d'énergie maritime renouvelable (éolien), de ressources biologiques, animales et végétales avec un potentiel de croissance monumental dans le cosmétique, l'industriel... et de découvertes scientifiques. Tout est encore à découvrir. D'ailleurs, pour transporter les matières énergétiques stratégiques comme les hydrocarbures, le transport maritime est le moyen le plus fiable et le moins coûteux. En effet, d'autres systèmes d'approvisionnement existent mais ils sont soumis aux aléas des accords diplomatiques et à des coûts (oléoducs ou gazoducs). La mondialisation d'une façon générale repose plus que jamais sur les flux maritimes (90% des échanges mondiaux). Même les informations sont transmises par la voie maritime. Les flux transitent via des câbles sous-marins qu'il est indispensable de protéger. La rupture d'un de ces flux serait en effet problématique pour l'économie mondiale (ordres boursiers par exemple). Leur maîtrise et leur protection deviennent donc un enjeu de pouvoir.

Le développement des crises et des conflits pour la revendication de la maîtrise de ressources est plus que probable. « D'une façon ou d'une autre, on peut se poser la question du maintien dans la sphère française de certains territoires maritimes. D'ici 20 ou 30 ans, si nous n'exploitons pas économiquement, il y aura des revendications de nos territoires d'outre-mer par exemple. Il faut investir dans le domaine militaire mais aussi au niveau de l'économie », met en garde Bernard Planchais, ancien directeur général délégué de DCNS – aujourd'hui Naval Group¹ – et actuellement directeur associé du cabinet Stratorg.

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

Conséquence directe de cet enjeu de domination économique et donc politique sur les espaces maritimes, les différents pays investissent de plus en plus dans leur marine nationale. Le budget qui lui est consacré en France fait régulièrement l'objet de critiques. «La France investit en valeur absolue dans la Marine nationale. Il y a une légère augmentation du budget. Mais à côté d'elle, la Chine met à l'eau l'équivalent en volume et en tonnage (nombre de bateaux) de notre Marine tous les quatre ans (bâtiments de surface et sous-marins). Face à cela, les autres pays d'Asie ont peur (Malaisie, Philippines, Australie etc.). D'ailleurs, l'investissement de l'Australie dans les sous-marins français est une réaction à la pression chinoise.

Note :

¹ Naval Group : groupe industriel français spécialisé dans l'industrie navale de défense et les énergies marines renouvelables

Source : Marie Théobald « Quelle puissance la France tire-t-elle de son espace maritime ? », *Le Figaro*, 14 juillet 2018.