

Travaux d'élèves (terminale GEN, année 2020-2021)

TRAVAIL PRELIMINAIRE	
Documents	Informations à tirer
<p>1^{ère} partie : Les océans, des espaces exploités et sillonnés</p> <p>Groupe A :</p> <p>Doc 1 : Carte manuel Hatier 2020, p 40.</p> <p>Doc 2 : Martine Valo, « Au Sénégal, la ruée des Russes et des Asiatiques sur la pêche artisanale », <i>Le Monde</i> 30 janvier 2014.</p> <p>Doc 3 : Isemar, « L'industrie de la croisière dans le monde, entre défis et croissance », 2019.</p> <p>Doc 4 : David Averbuch, « Forage et production offshore. Contexte et enjeux », IFP Energies nouvelles, 2019.</p>	<p style="text-align: center;"><u>Des ressources maritimes très diverses</u></p> <p><u>I - La pêche maritime</u></p> <p>• Doc 1 : principales zones de pêches : Côte Ouest Amérique, Europe, Afrique => ^{proche} des côtes Côte Sud et Est Asie => <u>Asie</u></p> <p>principaux pays pour pêche : Asie (Chine), (USA, Pérou, Norvège)</p> <p>• Doc 2 : Certaines puissances vont pêcher / s'implanter dans les zones de pêche de Dakar (Russie, Chine, Corée) où ils font une pêche excessive.</p> <p><u>II - Le tourisme maritime</u></p> <p>• Doc 3 : l'industrie de la croisière : Amérique Nord ⊕ Europe ≠ Asie</p> <ul style="list-style-type: none"> - Amérique Nord: très populaire (50% croisiéristes), ports d'embarquement importants - Europe (30% du marché des croisières), ports importants. - Asie -> Chine émerge dans le domaine des croisières (émergence d'une classe moyenne, ouverture de l'Etat chinois au tourisme) <p><u>III - Les ressources énergétiques</u></p> <p>• Doc 1 : zones d'exploitations offshore très concentrées (ex: Californie, Golfe de Guinée) également de nombreuses zones de ressources potentielles qui, si elles étaient exploitées, créeraient un rééquilibrage du marché du pétrole</p> <p>• Doc 4 : la production offshore est stratégique pour les compagnies pétrolières. Beaucoup des volumes d'hydrocarbure, découverts en 2017, sont issus de l'offshore.</p> <p>Ils comptent sur la technologie pour les productions offshore car:</p> <ul style="list-style-type: none"> - grande profondeur des eaux - mélange des gaz pétroles et eau est dangereux.

TRAVAIL PRELIMINAIRE

Documents	Informations à tirer
<p>1^{ère} partie : les océans, des espaces exploités et sillonnés</p> <p>Groupe B :</p> <p>Doc 1 : Antoine Frémont, « Les enjeux maritimes du monde et de la France », fondation Res Publica, 20 mars 2017.</p> <p>Doc 2 : Carte manuel Hatier 2020, pp 46-47, « Les espaces maritimes: hiérarchie et tensions ».</p> <p>Doc 3 : Carte manuel Hatier 2020 p 41, « Les câbles transocéaniques »; « Les câbles sous-marins, enjeu stratégique majeur », <i>Cols bleus</i>, 7 janvier 2019; Jean-Michel Gradt, « Internet, la lutte pour la suprématie se joue sous les océans », <i>Les Echos</i>, 6 avril 2019.</p> <p>Doc 4 : Dossier pp 366-367 manuel Hachette « Pourquoi le canal de Suez est-il contraint de s'élargir ? 3 docs : Carte (Courrier International, 2018). Schéma (caractéristiques du nouveau canal). Texte (M. C. Doceul et S. Tabarly, « Le canal de Suez, les nouvelles dimensions d'une voie de passage stratégique », <i>Géoconfluences</i>, 2018.</p> <p>Doc 5 : VIDEO, « JT France 2, Routes maritimes internationales, 15/09/2013 ».</p>	<p><u>DOC 1</u> : Le transport maritime a joué un grand rôle dans la mondialisation, en effet celle-ci ne serait pas autant avancée sans le transport maritime. Il représente 80% à 90% du transport de marchandises. Il a été amélioré grâce à la spécialisation des navires. Celle-ci a apporté une grande productivité de la navigation ainsi que l'augmentation de leur taille et donc des économies d'échelles considérables. Aujourd'hui, les navires porte-conteneurs sont un moyen important de transports maritimes. Le transport ferroviaire et fluvial sont aussi plus utilisés car les volumes importés sont trop importants.</p> <p><u>DOC 2</u> : la route principale passe plutôt par les pays développés et la route secondaire passe aussi bien par les pays développés que sous-développés. On a de grands flux de marchandise entre la région de la Chine et les Etats-Unis ainsi qu'entre Singapour et la région de l'Arabie Saoudite. Les plus grands ports (500 à 1 M de tonnes) sont situés dans ces régions de grands flux.</p> <p><u>DOC 3</u> : - Le document nous apprend que les câbles de télécommunication sous-marins relient les différentes régions du monde. - L'état s'occupe de surveiller l'installation des câbles pour une raison de souveraineté. D'autres grands pays rentrent en jeu comme les Etats-Unis avec les Gafami et d'un côté la Chine avec les Bats.</p> <p><u>DOC 4</u> : le canal de Suez constitue une grosse rente pour l'Egypte. Les travaux du canal vont permettre à l'Egypte d'augmenter son revenu sur les navires qui empruntent le canal. En 2013, l'Egypte compte en retirer 11,7 milliards d'euros. La Chine, la Russie et l'Espagne ont chacun pris une concession de quelques kilomètres.</p> <p><u>DOC 5</u> : le trajet vers le pôle Arctique va être plus rapide et donc plus rentable pour les pays.</p>

TRAVAIL PRELIMINAIRE

Documents	Informations à tirer
<p>1^{ère} partie : les océans, des espaces exploités et sillonnés</p> <p>Groupe C :</p> <p>Doc 1 : « Façade maritime », Géoconfluences, juin 2013</p> <p>Doc 2 : classement des 10 premiers ports mondiaux (2000-2018), https://www.hafen-hamburg.de</p> <p>Doc 3 : Vincent Calabrese, « La feederisation, une carte mondiale à jouer pour les petits ports », L'Antenne, les transports au quotidien, 14 Juin 2018. https://www.lantenne.com/La-feederisation-une-carte-mondiale-a-jouer-pour-les-petits-ports_a42994.html</p> <p>Doc 4 : Sophie Amsili, « Les îles Tonga coupées du monde », Les Echos, 23 janvier 2019.</p> <p>Doc 5 : CNUCED, « Afrique et maritimisation », 2018.</p> <p><u>les mers et océans = des espaces en recomposition :</u></p> <p>→ la concentration des activités maritimes avec les façades maritimes</p> <p>→ Des espaces maritimes</p>	<p><u>Doc 1 :</u></p> <p>Façade maritime : ensemble de ports maritimes qui fait interface entre un autre pays maritime et un arrière pays terrestre.</p> <p>Dans les façades maritimes, nous retrouvons des grands ports appelés "main ports" qui jouent un rôle clé dans les échanges internationaux.</p> <p>Quelques grandes façades : 1) la façade atlantique nommée "Northern Range" du port de Dunkerque à Hambourg.</p> <p>2) la façade orientale qui part de St Laurent en Amérique du Nord au golfe du Mexique.</p> <p>3) la façade Asie de l'Est et du Sud Est; de Singapour à la baie d'Along par des grands ports chinois et japonais.</p> <p>4) la façade occidentale de l'Amérique du Nord : du Puget Sound à la Californie.</p> <p>Il existe une concurrence entre ces façades. Ex: la façade en Asie de l'Est est celle de l'Atlantique au niveau de l'importance des trafics.</p> <p>En effet, nous pouvons observer dans le document 2 que en 2018, les ports avec les trafics les + importants se situent en Asie et + principalement en Chine. A Shanghai, le trafic a multiplié par 8 entre 2000 et 2018 passant de 5,8 mrd d'ETP à 46. Celui de Singapour a triplé passant de 17 m d'ETP à 36. Par ailleurs, le trafic de Hong-Kong entre 2000 et 2008 a sensiblement chuté, ce qui signifie peut-être que la Chine n'a pas voulu mettre de l'importance sur ce port.</p> <p><u>Doc 3 :</u> le thème principal est : les petits ports en cours d'extension et donc accélération du volume des conteneurs et leur diminution et donc augmentation des feeders sur les grandes lignes des ports. Beaucoup d'activités de feeders (Asie sud est, Europe, l'Afrique est...) les feeders ne font partie des HUB et par conséquent ne dessert pas les ports des marchés mondiaux. Comme le nombre de gros navires augmente les feeders doivent investir pour rester sur la course du marché. 700 ETP → dix ans / 1300 → aujourd'hui</p> <p>- très grand nombre de navires sont en service au sur les carnets de commande</p> <p><u>Doc 4 :</u> la rupture d'un câble sous-marin provoque interruption de toute connexion internet sur l'île Tonga (Archipel Fidji). Paralyse de l'économie : → paiement par CB → effectuer ou recevoir de l'argent de l'étranger - accès au cloud (documents, factures) → travail manuel (aéroport) → alerte la population en cas de risques météorologiques.</p>

Doc 5: Commerce intercontinental en Afrique représente que 2,7% du commerce mondial. Cependant il contribue de façon importante à l'économie maritime mondiale en volume: 7% des exportations 5% des importations. Problème: commerce maritime africain possède une concentration importante d'échanges mais une faible diversification aucun port africain dans les 100 premiers ports à conteneur du monde. Solution: ports à conteneurs et réseau de transports de l'arrière pays doivent être modernisés et augmentation de leur productivité.

TRAVAIL PRELIMINAIRE

Documents	Informations à tirer
<p>2^{ème} partie : rivalités et tensions</p> <p>Groupe D :</p> <p>Doc 1 : VIDEO, « L'Italie face aux filières criminelles du trafic de migrants », <i>France24</i>, 10 février 2015. https://www.france24.com/fr/20150210-focus-italie-mediterranee-traffic-filiere-enquete-migrants-clandestins.</p> <p>Doc 2 : Laurent Lagneau, « Les États-Unis renforcent leurs opérations anti-drogues en Amérique du Sud. Avec le Venezuela dans le viseur ? », <i>www.opex360.com</i>. http://www.opex360.com/2020/04/02/les-etats-unis-renforcent-leurs-operations-anti-drogues-en-amerique-du-sud-avec-le-venezuela-dans-le-viseur</p> <p>Doc 3 : Carte de la piraterie dans le monde, : manuel terminale voie technologique Nathan, p 119.</p> <p>Doc 4 : VIDEO, « Comment lutter contre la piraterie ? », <i>Terraviva</i>, 13 juin 2020. https://www.youtube.com/watch?v=dtYu4v7A0Bo</p> <p style="text-align: center;"><u>Le commerce illégal mondial</u></p> <p>I - Le trafic des migrants II - Des opérations anti-drogues III - La piraterie</p>	<p>1. Trafics humains (de migrants) / Développement des moyens utilisés / Passage par les réseaux sociaux /</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sommes exorbitantes demandées aux migrants (5500 \$ adultes) • Une famille peut déboursier + de 15 000 \$ • En 2014 on a + de 170 000 migrants débarquent sur les côtes italiennes <p>2. Macro-terrorisme et trafic de drogue:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Concerne principalement Amérique et Afrique • Macro-terroristes en contact avec des groupes criminels et jihadistes qui financent leurs activités. • Exemples: Colombie (nouveaux cartels), Président du Venezuela inculpé pour macro-terrorisme <p>3. Zones de piraterie à proximité des principaux ports mondiaux → passages stratégiques</p> <ul style="list-style-type: none"> - alliances de certains pays pour lutter contre la piraterie: France, États-Unis, Canada, Chine, Inde - principales zones de piraterie: Caraïbes, golfe de Guinée, canal de Suez et Asie du Sud <p>4. Les actes de piraterie menacent la sécurité maritime : prises d'otages, [↑] des prix, morts, blessés, etc).</p> <p>piraterie = acte illicite de violence, perturbation ou vols un autre navire piraterie moderne = à partir de la chute de l'URSS / basculement des flux commerciaux vers l'Asie dans les années 90.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Asie du Sud = ♥ de la piraterie / la piraterie est un moyen de subsistance * 2000-2015 → + grand nombre d'attaques Somalie ⇒ détroit de Malacca (navires de pêche, voiliers, cargots, etc : pas de préférence pour attaquer) • La piraterie est aussi présente au Sud du Brésil, dans les Caraïbes / Bientôt le Golfe de Guinée = ♥ piraterie <p>→ Essayer de maintenir les pirates en vie pour des juges après ⇒ France, les autres sont moins "gentils"</p> <p>* PIRATERIE = GUERRE ASYMETRIQUE</p> <p><i>Notes marginales:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Pour combattre le macro-terrorisme: • US Southern Command (commandement militaire américain) sa présence dans sa zone • Trump lance une opération anti-drogue en Amérique latine • Chiffres: - 11% des sous-marins de macro-terroristes sont interceptés par les gardes-côtes américains

TRAVAIL PRELIMINAIRE

Documents	Informations à tirer
<p>2^{ème} partie : rivalités et tensions</p> <p>Groupe E :</p> <p>Doc 1 : Schéma sur la délimitation juridique des espaces maritimes (manuel Hatier 2020, pp 371).</p> <p>Doc 2 : Carte sur l'appropriation des océans (manuel Hatier 2020, p 381).</p> <p>Doc 3 : Emile Bouvier, « Tensions entre la Turquie, la France et la Grèce en Méditerranée orientale », <i>Les clefs du Moyen-Orient</i>, 17/08/2020. https://www.lescledumoyenorient.com/Tensions-entre-la-Turquie-la-France-et-la-Grece-en-Mediterranee-orientale.html</p> <p>Doc 4 : Reitzer, « Les enjeux stratégiques en mer de Chine méridionale », Assemblée Nationale, 2019 + carte mer de Chine, <i>Géopolitique de la mer de Chine</i>, 2018.</p>	<p>1) 2 types : - mers territoriales (contrôle total), ZEE (mers sous un état, mais + libre; possibilité de passer mais pas puiser les ressources) - mers internationales, totalement libres</p> <p>2) On remarque que les ZEE appartiennent aux Etats littoraux. Certains demandent une extension de leurs ZEE notamment dans l'Arctique (Russie et Canada principalement). On voit bien les tensions pour leurs délimitations, notamment entre les deux Amériques et d'Asie Pacifique.</p> <p>3) Conflit entre la Grèce et la Turquie → réserves de gaz naturels + hydrocarbures. Plus un respect des droits maritimes — conséquence possible : affrontement militaire. Place de la France : côté de la Grèce NAVTEX est une alerte navale visant à prévenir que la Turquie envoie un navire pour forage exploratoire. Pdv géographique : la Grèce possède des îles autour de la Turquie donc elle ne peut étendre ses ZEE. Émergence d'accords extérieurs mais dont les ZEE empiètent les unes sur les autres sans considérations</p> <p>4) L'importance économique de la région Asie-Pacifique est immense (45% PIB mondial). Les détroits, notamment le détroit de Malacca, sont extrêmement précieux pour le Japon pour leurs importations d'hydrocarbures (80%) mais aussi pour la Chine qui y passe 99% de ses échanges mondiaux. La piraterie représente un grand danger pour le commerce mondial. → la maritime est cruciale pour les échanges mondiaux et l'exploitation des ressources maritimes est importante et très convoitée par les pays proches de la mer de Chine ainsi que des territoires</p> <p>-----</p> <p>Axes I — l'océan, un territoire fractionné II — la ZEE : une zone convoitée et source de conflits III — les échanges maritimes, conséquence de discorde politique.</p> <p>Titre principal — L'océan : espace fragmenté aux enjeux politiques</p>

TRAVAIL PRELIMINAIRE

Documents	Informations à tirer
<p>2^{ème} partie : rivalités et tensions</p> <p>Groupe F :</p> <p>Doc 1 : Carte sur les ambitions chinoises en mer de Chine (Grands dossiers de <i>Diplomatie</i>, n°53, 2019).</p> <p>Doc 2 : Vincent Satgé, « Chine et Etats-Unis : vers un passage de relais ? », <i>Geostrategie</i>, CSFRS, 6 mai 2019. https://www.geostrategie.fr/chine-et-etats-unis-vers-un-passage-de-relais/</p> <p>Doc 3 : Carte sur l'Océan Indien (<i>Diplomatie</i>, octobre-novembre 2019) + Alexandre Sheldon-Duplay, <i>Diplomatie</i> octobre-novembre 2019.</p> <p>Doc 4 : VIDEO, « Pourquoi le détroit d'Ormuz est-il stratégique ? », <i>Le Monde</i>, 21 juin 2019 https://www.lemonde.fr/international/video/2019/06/21/iran-etats-unis-pourquoi-le-detroit-d-ormuz-est-il-strategique_5479931_3210.html</p> <p>Doc 5 : Pierre-Olivier Beyrand, « Le canal de Kra, symbole des ambitions expansionnistes chinoises », 4 juin 2018. https://portail-ie.fr/analysis/1842/le-canal-de-kra-symbole-des-ambitions-expansionnistes-chinoises-les-nouvelles-routes-de-la-soie-12</p>	<p>Document 1: carte des ambitions militaires de la Chine dans le Pacifique, expression de sa zone de contrôle maritime et rivalité avec les Etats-Unis et les pays voisins. Projet de repousser l'influence américaine et d'intervenir militairement sur une zone de plus en plus large.</p> <p>Document 2: rivalité militaire entre la Chine et les Etats-Unis, en terme de force militaire, de dépense, et d'alliance. Avantage des Etats-Unis mais la Chine demeure une menace (nucléaire + impossibilité du contrôle total des océans pour les Etats-Unis)</p> <p>Document 3: la marine Indienne (Indian Navy) cherche à se doter d'une vision stratégique autonome.</p> <p>2 objectifs: → dispose d'un éventail de la puissance tout en privilégiant la coopération maritime (développer ses partenariats de sécurité avec les grandes puissances) France, Grande-Bretagne et Etats-Unis. → la diplomatie navale Indienne devient plus active avec les états de la région.</p> <p>L'Inde opte pour les principes, Look east et Act east qui autorise à se déployer dans les mers de Chine pour des exercices avec les voisins. prévisions: l'Inde d'ici 202022 devrait disposer d'une flotte de 160 bâtiments dont 3 porte-avions, 60 unités de combat majeures, 400 avions et 3 sous-marins.</p> <p>Document 3G: carte montrant l'océan Indien avec ses principaux pays côtiers.</p> <p>L'Inde est le croisement de toutes les principales routes du commerce mondial.</p> <p>Document 4a: La carte nous montre le détroit d'Ormuz, couloir maritime de 40km, passage obligé dans le commerce de pétrole international. Il se fait rejoindre le Golfe Persique (abrite les ports et raffineries des plus grands producteurs de pétrole, e.g. Iran) et les eaux internationales il est donc sous la protection des membres puissants (e.g. France, Etats-Unis, Grande-Bretagne). Cependant l'Iran qui course la partie nord du détroit menace de le fermer, ce qui crée des tensions avec les Etats-Unis (attaques, accusation). Ce détroit est d'importance primordiale car sans lui le cours du pétrole pourrait chuter.</p> <p>Document 5: Chine très dépendante du détroit de Malacca pour le commerce international (notamment vers l'Europe), contrôlé par l'US Navy en cas de crise entre ces deux nations (Chine et USA), les USA ont la possibilité de bloquer le commerce maritime Chine.</p> <p>Deux solutions pour le gouvernement Chinois: → équilibrer le rapport de force militaire → créer une nouvelle route commerciale (solution privilégiée)</p> <p>Projet de création d'un canal en Thaïlande; avantage pour la Chine, elle s'émancipe de la pression des US à Malacca, et raccourcit la route vers l'Europe</p> <p>Enjeu: Si USA ne peuvent plus réguler le trafic Chinois (pas de sanctions possibles) → la Chine pourrait adopter une stratégie plus agressive</p> <p>conséquence sur les pays tiers: → Chine perte pour Singapour (-50% de trafic) → Sri Lanka gagnant → Thaïlande: nouveau centre des tensions géopolitiques</p> <p>Autres:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. L'importance stratégique du contrôle des routes commerciales maritimes II. Le déclin expansionniste de la Chine face à l'hégémonie américaine III. Le rôle du monde: à la fois acteur décisif et victime collatérale

TRAVAIL PRELIMINAIRE

Documents	Informations à tirer
<p>3^{ème} partie : dégradation et protection</p> <p>Groupe G :</p> <p>Doc 1 : Le continent plastique (manuel Magnard 2020, pp 62-63)</p> <p>Doc 2 : « La surpêche menace les océans », AFP, 3 mai 2019.</p> <p>Doc 3 : Guillaume Vuilleme, « Le naufrage du Wakashio remettra-t-il en cause les pavillons de complaisance ? », La Tribune, 17 septembre 2020.</p> <p>Doc 4 : « Dernier rapport du GIEC : les océans et la cryosphère en péril », Franceinfo, 26 juin 2019. https://www.francetvinfo.fr/meteo/climat/video-dernier-rapport-du-giec-les-océans-et-la-cryosphere-en-peril_3633037.html</p>	<p><u>DOC. 1 :</u> - LES COURANTS Océaniques contiennent des débris plastiques (ayant été jetés dans les cours d'eau et mers du monde entier) - ces courants désignent des courants océaniques circulaire qui forment des vortex et les débris s'accumulent dans ces vortex formant d'immense plaque (4000 km) qui épaississent les océans (faune et flore) et détruisent les fonds marins il y en a sur chaque océan et la dégradation de ces plaques peut prendre au minimum des milliers d'années car ces plaques s'agrandissent perpétuellement</p> <p><u>DOC. 3 :</u> - 75% de la flotte mondiale : BATEAUX PETROLIERS une part importante de ces bateaux se met sous la législation d'un pays (existe sur les lois maritime / la composition de l'équipage / son traitement en échange d'importantes sommes => facilité de navigation pour n'importe qui) - conséquence : augmentation des accidents, création de marée noire, - problème : les sanctions financières limitable, déchet irréparable (environnement)</p> <p><u>Doc 2 :</u> Industrie de la pêche ds le monde → très importante, peut important → demande augmente car la popo augmente, et la consommation augmente. → surexploitation des stocks de poissons. Stocks : popo dans une zone géographique donnée ≠ techniques de pêche + ou - impactantes pr l'environnement : chalutage de fond, palangre, pêche électrique, minotière, ...</p> <p><u>Prb :</u> - impact sur les coraux (chalutage de fond) - espèces de poissons pêchés et tués mais pas consommés (pris ds les filets) - impact autres animaux (tortues, oiseaux, ...)</p> <p><u>Solutions :</u> réduire la flotte, mettre en place des quotas, lutter contre la pêche illégale / la surpêche, méthodes de pêche passives, aires marines protégées, récupérer les stocks surexploités.</p> <p><u>Doc 1 :</u> Océans : 71% du globe gaze à effet de serre provoque une baisse de la productivité primaire des océans et fait baisser le potentiel de pêche (surt régions tropicales) L'océan a absorbé 30% de l'excès de chaleur et le CO₂ a provoqué une acidification (O₂ 10, 1000m blanchiment des coraux tropicaux (mort) prolifération des algues vertes (mauvais)</p> <p><u>Cryosphère :</u> calotte glaciaire Groënland - 280 gigatonnes entre 2006-2015</p> <p><u>Conséquences / prévisions :</u> - montée des mers - dégradation de la vie marine</p> <p><u>Axes :</u> 1- Surexploitation des ressources de l'océan 2- Dégradation directe 3- " indirecte</p>

Titre :
 La dégradation des océans par l'activité humaine

TRAVAIL PRELIMINAIRE

Documents	Informations à tirer
<p>3^{ème} partie : dégradation et protection</p> <p>Groupe H :</p> <p>Doc 1 : La lutte contre le plastique. 3 docs : Jean-François Ghiglione, directeur de recherche au CNRS, « Prélèvements de micro-plastiques », <i>oceanstaraexpedition.org</i>, 2014. BoyanSlat, « Pourquoi le nettoyage du continent de plastique s'avère bien plus compliqué que prévu », <i>francetvinfo</i>, 8 janvier 2019. Emmanuel Macron, « Biodiversité : Emmanuel Macron annonce qu'il y aura 100% de plastique recyclé d'ici 2025 », <i>BFM TV</i>, 6 mai 2019.</p> <p>Doc 2 : « La surpêche menace les océans », <i>AFP</i>, 3 mai 2019.</p> <p>Doc 3 : Guillaume Vuilleme, « Le naufrage du Wakashio remettra-t-il en cause les pavillons de complaisance ? », <i>La Tribune</i>, 17 septembre 2020.</p> <p>Doc 4 : Carte protection mers et océans, ONU, 2017.</p> <p>Doc 5 : Monot Paris, <i>Géographie des océans</i>, Bréal, 2018.</p>	<p><u>Document n°1: La lutte contre le plastique.</u></p> <p>Différents procédés sont mis en place pour lutter contre ces plastiques. Il y a d'abord la diminution de la production de déchets non biodégradables mis en place par Emmanuel Macron. Il s'engage aussi à avoir d'ici 2025, 100% de plastiques recyclés afin d'améliorer notre capacité à recycler. Ensuite, un dispositif de récupération des plastiques à l'aide d'un système flottant dérivant dans l'océan en utilisant les courants océaniques et piégeant le plastique. Et enfin la dégradation de ces plastiques grâce à des bactéries capables d'améliorer la durée de dégradation de déchets plastiques sachant qu'ils mettent environ 100 ans dans l'environnement mais avant de disparaître complètement.</p> <p><u>Document n°2 : La surpêche menace les océans</u></p> <ul style="list-style-type: none"> → les causes : L'accroissement de la population ; la hausse de la consommation par habitant → les techniques critiques pour les ONG : les filets en forme entonnoir et lestés (en eau profonde) ; pêche électrique et illégale ; La palangue avec des hampeurs. → les enjeux : menace de la pêche dans l'avenir ; changement climatique ; sécurité alimentaire. → Solutions pour une pêche raisonnable : limiter la pêche ; lutter contre la pêche illégale et minoritaire ; créer des labels plus stricts ; promouvoir les méthodes de pêche passives ; mettre en place des aires marines protégées <p><u>Document 3 :</u></p> <p>Pose la question et montre les problèmes des pavillons de complaisance :</p> <ul style="list-style-type: none"> - représentent 75% de la flotte mondiale - n'appliquent pas ou peu les règles de sécurité, environnementales et de droit du travail en vigueur dans les autres pays - les propriétaires des bateaux sont presque inidentifiables ce qui les protège et leur permet de ne pas assumer en cas d'accident <p>Plusieurs idées ont été émises dans le document pour remédier à ces problèmes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - exiger une transparence totale sur les personnes et sociétés à qui bénéficient les navires sous pavillons de complaisance pour pouvoir établir clairement les chaînes de responsabilité - réduire le volume d'échanges maritimes - interdire le transit des navires dans une zone suffisamment large. <p><u>Document 4 :</u></p> <p>Sur la carte nous pouvons voir qu'il y a différentes aires marines protégées avec des règles de protection plus ou moins importantes. Au fil du temps, des organisations ont été mise en place dans le monde pour la préservation des océans</p> <p><u>Document 5 :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> → Protection des espaces maritimes à l'échelle nationale, régional ou internationale (à différentes échelles). <ul style="list-style-type: none"> ↳ l'ONU ↳ l'UNESCO (patrimoine mondiale de l'humanité) → classement → En faveur de la pêche durable : ex : Port de Marseille doté d'un plan de gestion des espaces naturels ; la commission interaméricaine du thon tropical (UE, Canada, EU...) → Journée mondiale des océans tous les 8 juin depuis 2009.