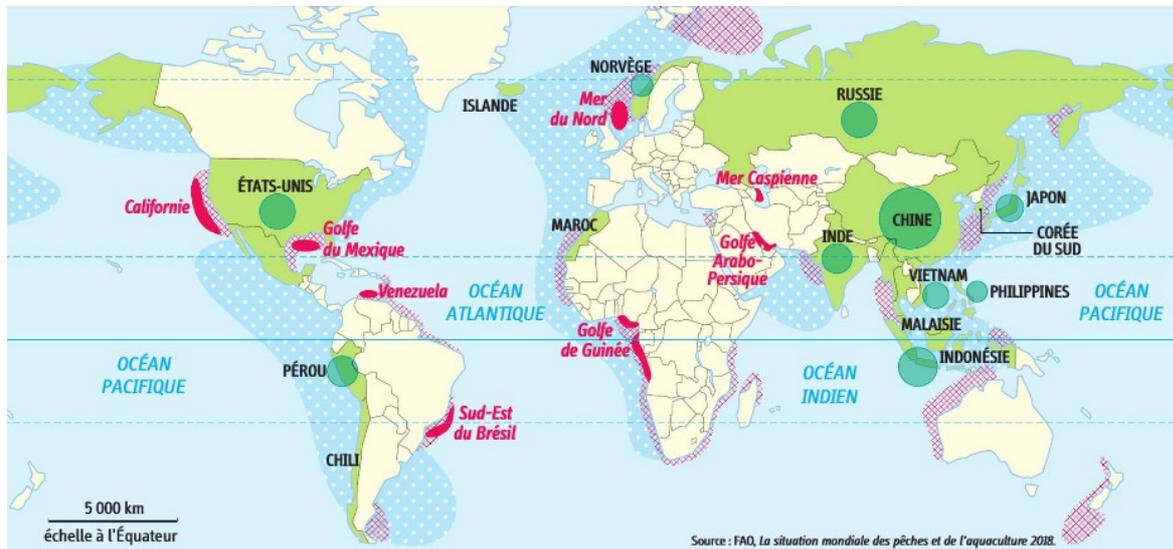


DOSSIER GROUPE A :

Partie I : les océans, des espaces exploités et sillonnés

Document 1 :



1. Pêche et aquaculture

principales zones de pêche

principaux pays producteurs de ressources halieutiques marines

les dix premiers pays pour la pêche en mer (captures en millions de tonnes, 2016)

2. Pétrole et gaz

zones d'exploitation offshore (en mer)

ressources potentielles

Source : manuel Hatier 2020, p 40.

Document 2 :

Sur la plage de Joal, important centre de pêche au sud de Dakar, des femmes observent le déchargement du poisson des pirogues à moteur, tout juste rentrées de mer. La journée n'a pas été bonne. Non seulement les filets sont presque vides, mais l'usine russe de transformation de poissons frais en farine, qui doit bientôt ouvrir sur le rivage sénégalais, va achever de ruiner leur activité de salage et de séchage. Ce métier - traditionnellement dévolu aux femmes - est essentiel pour conserver les produits de la mer et nourrir l'intérieur du pays. Mais, aujourd'hui encore, elles ne vont pas pouvoir acheter la moindre caisse de poissons. Plusieurs racontent qu'il leur arrive de rester un mois sans travailler.

La situation a fortement empiré depuis que des usines chinoises, coréennes, russes poussent comme des champignons sur la côte pour produire une farine destinée à l'aquaculture et à l'élevage asiatique et européen. Entre 2011 et 2014, onze unités se sont montées près des sites de débarquement de pêche artisanale, entre Kayar, au nord de Dakar, et Joal, soit environ un tiers du littoral sénégalais. (...) Des femmes transformatrices de Joal-Fadiouth appellent à une journée d'action. « Il y a cinq ans, des Coréens sont arrivés, ils ne prenaient que le symbium, ça ne nous gênait pas. Mais maintenant ils achètent la sardinelle fraîche, qu'est-ce que nous allons manger ? L'usine russe veut produire 46 tonnes de farine par jour : il va lui falloir 460 tonnes de poissons, alors qu'à Joal les pêcheurs n'en débarquent plus que 200 tonnes par jour depuis 2010 ! Nous allons mourir ! ». « *Le prix du poisson a déjà doublé en quelques années* », se plaint une transformatrice, Khadi Diagne. La concurrence des usines étrangères est d'autant plus mal vécue que la ressource diminue dans les eaux côtières longtemps poissonneuses en hiver. Le déclin a commencé à se faire sentir dans les années 1990 avec l'arrivée des grands chalutiers étrangers - qui pêchent illégalement ou avec des licences - et l'augmentation du nombre de pirogues. Au Sénégal, où la mer procure l'essentiel des protéines animales, la sécurité alimentaire de la population est désormais en jeu.

Le 16 janvier, le président de la République, Macky Sall, a reçu le secteur de la pêche sénégalais, inquiet des dangers qui le menacent. Des milliers de personnes - la filière fait travailler environ 600 000 habitants - sont venues soutenir la fermeté du ministre de la pêche, Haïdar Al-Ali, à l'égard de la pêche illégale. (...) « Il faut réfléchir ensemble pour faire revenir progressivement le poisson, insiste Diapa Diop, secrétaire nationale de la pêche artisanale au Sénégal. Il faut créer des aires marines protégées, des repos biologiques pour certaines espèces et revoir les agréments des usines. Si la population n'a plus assez à manger, il faut arrêter d'exporter ! »

[Martine Valo](#), « Au Sénégal, la ruée des Russes et des Asiatiques sur la pêche artisanale », *Le Monde* 30 janvier 2014.

Document 3 :

L'industrie de la croisière ne cesse de se démocratiser et de se différencier. Entre 2006 et 2017, le nombre de croisiéristes a été multiplié par deux.

Les Caraïbes avec 35,4 % de part de marché, la Méditerranée (15,8 %) et l'Europe du Nord (11,3 %) concentrent l'essentiel des croisiéristes. Mais des espaces maritimes de croisières secondaires émergent en Asie de l'Est, en Alaska et dans le Pacifique. Cependant, alors que le marché de la croisière croît lentement dans les Caraïbes et que l'Amérique du Nord recule, la Méditerranée et l'Europe du Nord progressent (+8 % par an depuis 2005) et la zone Pacifique s'affirme (+12,2 %).

Les croisiéristes proviennent majoritairement (50 %) d'Amérique du Nord (13,5 millions), dont 11 millions des États-Unis. En plus de constituer le marché le plus volumineux, l'Amérique du Nord concentre aussi les ports d'embarquement les plus importants en Floride. Pour leur part, les Européens occupent 30 % du marché total. Les passagers originaires du Royaume-Uni, de l'Allemagne, de l'Italie, de la France et de l'Espagne s'avèrent les plus nombreux. Les ports européens

qui accueillent le plus de croisiéristes en transit sont Barcelone, Civitavecchia (près de Rome) et Palma de Majorque. L'Australie est également un marché important.

Mais c'est la Chine qui constitue un véritable marché en explosion. Cet engouement des Chinois pour la croisière s'explique par l'ouverture de l'État chinois au tourisme et l'émergence d'une classe moyenne. La croisière devient un produit de distinction sociale dans une Chine où prendre des vacances et voyager à l'étranger n'est pas un acte banal. Les autres pays qui fournissent de nombreux croisiéristes en Asie sont Taïwan, le Japon, Singapour, Hong Kong mais aussi l'Inde. Les itinéraires sont bien souvent exclusivement asiatiques. Shanghai reste le principal port d'embarquement. L'effet de nouveauté marche à plein mais cette nouvelle clientèle chinoise qui porte désormais le marché sera-t-elle aussi fidèle que les Américains et les Européens ?

D'après Isemar, *L'Industrie de la croisière : entre défis et croissance*, septembre 2018 et rapport annuel de l'industrie des croisières, 2019.

Document 4 :

La production offshore reste stratégique pour les compagnies pétrolières internationales. Selon les prévisions actuelles, on estime qu'elle représentera 30 % de la production totale en hydrocarbures à l'horizon 2030 et 50 % des réserves à découvrir. 75 % des nouveaux volumes d'hydrocarbures découverts en 2017 sont issus de l'offshore. [...]

Les défis de la production offshore sont de :

- forer et produire en grandes profondeurs d'eau,
- transporter les fluides sur de longues distances dans un milieu à basse température sans former de bouchons d'hydrates ou de paraffines,
- pomper un mélange d'eau, de pétrole et de gaz avec des teneurs très variables en gaz,
- séparer les effluents (gaz, pétrole et eau) en fond de mer.

L'industrie pétrolière doit pouvoir s'appuyer sur des technologies qui permettent de forer et produire en offshore, tout en assurant la sécurité et en maîtrisant les coûts.

Daniel Averbuch, « Forage et production offshore. Contexte et enjeux », IFP Énergies nouvelles, consulté le 16 décembre 2019.

CONSIGNE :

- Reportez dans la colonne de droite du tableau les informations clef des documents.
- Classez ces informations par thème.
- A l'aide de ces informations, donnez un titre au dossier.

DOSSIER GROUPE B :

Partie I : les océans, des espaces exploités et sillonnés

Document 1 :

Il existe un lien très fort entre transport maritime et mondialisation. On peut affirmer que sans transport maritime, la mondialisation telle qu'on la connaît aujourd'hui n'aurait pas été possible. Au lendemain de la Seconde guerre mondiale, en 1950, alors que le plan Marshall était déjà effectif, on transportait un peu plus de 500 millions de tonnes de marchandises par voie maritime. Aujourd'hui, plus de 10 milliards de tonnes transitent chaque année par la mer !(...) Et c'est le transport maritime qui permet ces flux considérables : 80 % à 90 % en volume du transport de marchandises à l'échelle internationale se fait par la voie maritime.

Cela repose sur une très grande spécialisation des navires qui s'est mise en place progressivement avant et après la Seconde guerre mondiale. Elle a commencé avec les vrac, liquides (pétrole) et solides (charbon, grains...), et a trouvé un aboutissement avec la conteneurisation qui permet de « mettre le monde en boîtes ». Les conteneurs sont des boîtes entièrement normalisées à même d'être empilées sur les navires porte-conteneurs. Mais à l'intérieur de ces boîtes, il est possible de mettre absolument tous les types de marchandises, biens de consommation, produits semi-finis... La spécialisation des navires permet une très grande productivité de la manutention dans les ports : comme un avion, les navires restent très peu de temps dans les ports. De plus, cette spécialisation des navires a permis l'augmentation de leur taille, donc des économies d'échelle considérables. Aujourd'hui des navires porte-conteneurs transportent jusqu'à 20 000 boîtes, soit jusqu'à 200 000 tonnes des produits les plus divers. Cette productivité et cette économie d'échelle aboutissent à réduire les coûts de transport. (...) Les ports ont mené des travaux d'agrandissement pour accueillir ces nouveaux navires, adapter leurs outils de manutention, là encore avec des grands opérateurs de manutention à l'échelle mondiale. (...) Pour les ports, l'enjeu principal est d'adapter l'outil portuaire et, face à l'augmentation des flux en provenance de la mer, d'assurer les pré et post-acheminements, notamment pour les flux de conteneurs, à l'intérieur des terres. Ces acheminements à l'intérieur des terres ne peuvent plus se faire uniquement par voie routière et nécessitent des moyens massifiés, du type transport ferroviaire ou transport fluvial, tant les volumes importés ou exportés sont importants. (...)

Depuis les années 1970, le transport maritime conteneurisé ne cesse de se concentrer entre les mains de quelques opérateurs. Les 20 plus grands opérateurs contrôlent à eux seuls plus de 80% des services offerts. C'est une tendance lourde que la crise de 2008 n'a fait que renforcer. Avant la crise, les armateurs de lignes régulières avaient un carnet de commandes extrêmement important. La crise de 2008 s'est traduite par des surcapacités sur le marché, d'où une baisse très forte des prix du fret maritime et des mouvements de rachats, de fusions et d'acquisitions, beaucoup d'armateurs ayant commencé à perdre de l'argent. Par exemple, le troisième armement mondial, le franco-libanais CMA-CGM, dont le siège social est à Marseille, a racheté l'armement de Singapour, Neptune Orient Line (NOL).(...) Comme dans le transport aérien, les armateurs se regroupent entre eux pour mettre en commun leurs navires et faire ainsi des économies d'échelle. Ce mouvement de concentration pose des questions. Actuellement les prix du fret maritime sont bas. Mais ce processus de concentration n'aboutira-t-il pas dans les années futures à une dépendance des transitaires (ceux qui organisent les transports) et des chargeurs (ceux qui ont besoin de transporter leurs marchandises) face à un marché devenu oligopolistique qui pourra peser davantage sur les prix ? Il est intéressant d'observer que les trois plus grands armements mondiaux avaient voulu, en 2015, se réunir pour former une alliance. À eux trois ils auraient représenté plus d'un tiers du marché mondial des services conteneurisés. Ils sont passés devant les services veillant à la libre-concurrence : les États-Unis ont dit oui, l'Europe a dit oui et, pour la première fois, un pays a dit non : la Chine, qui, fortement exportatrice, ne voulait sans doute pas dépendre d'une alliance entre trois grands armements, a fortiori trois armements européens. (...) Selon que ces alliances décident de passer par un port ou de ne pas y passer, du jour au lendemain, un port central peut devenir un port périphérique. Pour les

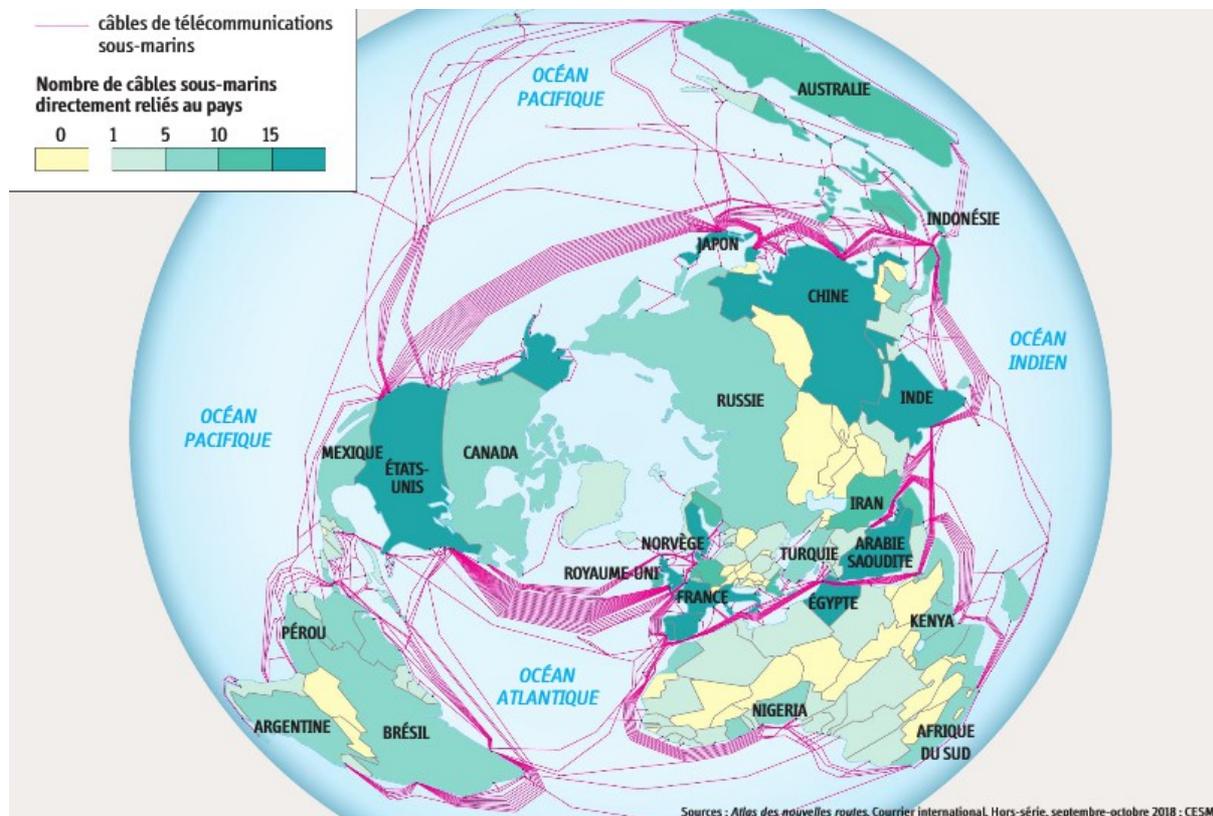
ports, l'enjeu est extrêmement important. Je pense aux ports français, notamment aux deux principaux, Le Havre et Marseille.

Intervention d'Antoine Frémont, Géographe, à la fondation Res Publica, au colloque « Les enjeux maritimes du monde et de la France », 20 mars 2017.

Document 2 :



Document 3a :



Documents 3b et 3c :

Afin de préserver ses intérêts, la France fait preuve d'une grande vigilance dans ce domaine. Si les entreprises telles qu'Orange Marine ou Alcatel Submarine Network, leaders mondiaux de la pose et de la maintenance, assurent elles-mêmes des contrôles réguliers afin de déceler et de localiser des éventuelles coupures ou dégradations, l'État assure également une surveillance renforcée. Il s'agit tout d'abord pour lui de protéger les câblers¹ qui travaillent dans les espaces maritimes français. [...] Pour opérer dans la zone économique exclusive² nationale, les navires scientifiques doivent déposer un dossier [...]. Parallèlement, la Marine nationale maintient dans le cadre de la Défense Maritime du Territoire, une surveillance attentive de nos approches. [...] Lorsqu'une intervention est requise, la Marine peut déployer la « cellule plongée humaine et intervention sous la mer » (Cephismer), [...] pour effectuer un diagnostic plus poussé et traiter d'éventuelles menaces.

« Les câbles sous-marins – Enjeu stratégique majeur », *Cols bleus*, 7 janvier 2019.

1. Navires spécialisés dans la pose, le relevage et l'entretien des câbles sous-marins. 2. Avec les territoires d'outre-mer, la France dispose du deuxième domaine maritime le plus étendu du monde.

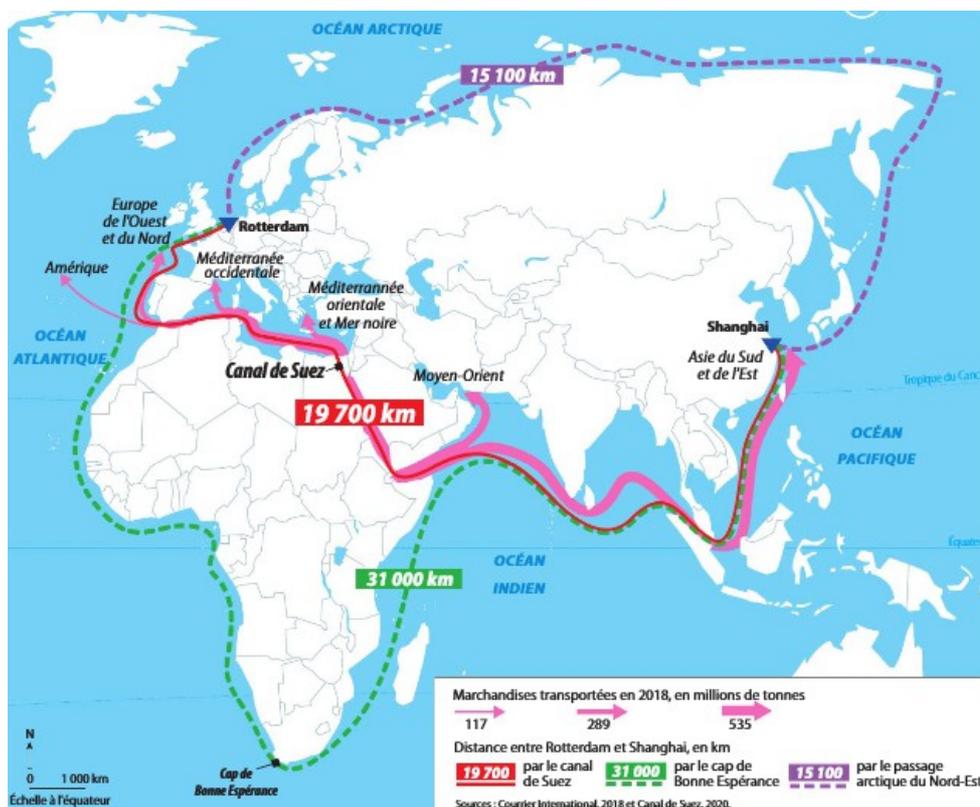
Dans cette bataille pour le primat sur la Toile, la donne a changé depuis deux ans avec l'irruption massive des grands fournisseurs de contenus. Deux camps s'affrontent : les GAFAMI américains (Google, Amazon, Facebook, Apple, Microsoft et IBM) d'un côté et les BATX chinois (Baidu, Alibaba, Tencent et Xiaomi) de l'autre. [...]

Ces géants du Net tirent aussi parti des récentes avancées technologiques. Dans le passé, un câble contenait 2 ou 3 paires de fibres optiques, on en loge désormais 12 voire 16 pour un coût divisé par quatre : 250 millions d'euros pour un câble transatlantique contre 1 milliard début 2000.

Opérationnel depuis février, « Marea » – 6 600 km de câbles entre Virginia Beach (Virginie) et Bilbao (Espagne) – a été déployé par Facebook et Microsoft, en collaboration avec l'opérateur télécom espagnol Telxius. Il représente à lui seul 50 % de la capacité existante sur l'axe États-Unis-Europe.

Jean-Michel Gradt, « Internet : la lutte pour la suprématie se joue sous les océans », *Les Échos*, 6 avril 2019.

Document 4a :



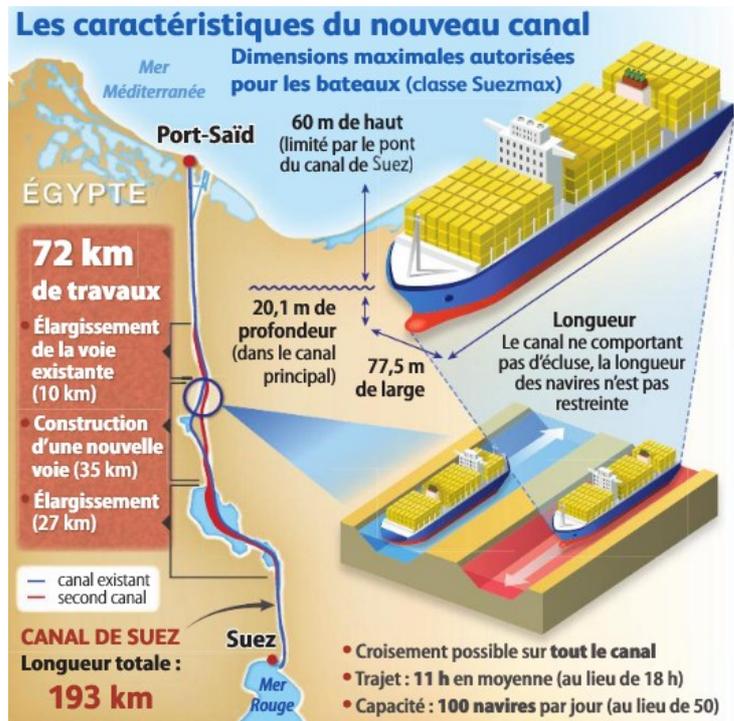
Document 4b et 4c :

Les enjeux du canal de Suez pour l'Égypte

L'œil du géographe Les redevances du canal de Suez constituent une rente pour l'Égypte. En 2014, avant les travaux du canal, celui-ci rapportait 4,7 milliards d'euros, soit 1,9 % du PIB et 31 % des recettes en devises du pays. Les tarifs de transit sont établis par l'Autorité du canal. Un navire de 18 000 conteneurs paie environ 730 000 euros chaque passage. Les travaux conduits sur le canal ont pour objectif d'augmenter le revenu qu'en tire le pays. En effet, la fluidification du trafic permise par la nouvelle voie laisse espérer une augmentation conséquente du passage des navires et des recettes correspondantes. Le gouvernement égyptien compte sur une croissance des revenus du nouveau canal à 11,7 milliards d'euros en 2023. Mais l'évolution du trafic constatée entre 2015 et 2017 ne confirme pas pour l'instant les espoirs placés dans la modernisation du canal.

Pourtant, depuis 2015, l'axe du canal de Suez est devenu une **zone franche** de 460 km², destinée à attirer toute entreprise. Les autorités égyptiennes attendent du nouveau canal qu'il stimule la transformation de la zone en un centre mondial logistique, industriel, et de services pour le commerce international. Pour l'instant, les Chinois ont pris une concession sur 7 km² qui s'inscrit dans leur « nouvelle route de la soie maritime », la Russie s'implante sur 5 km² à Port-Saïd, l'Espagne négocie 4 km², ce qui représente toutefois une part encore modeste de l'immense zone.

M.-C. Doceul et S. Tabarly, « Le canal de Suez, les nouvelles dimensions d'une voie de passage stratégique », *Géocoïnfluences*, 2018.



Document 5 :

VIDEO, « JT France 2, Routes maritimes internationales, 15/09/2013 »

<https://www.youtube.com/watch?v=UUknJ60j6Ys>

CONSIGNE :

- Reportez dans la colonne de droite du tableau les informations clés des documents.
- Classez ces informations par thème.
- A l'aide de ces informations, donnez un titre au dossier.

DOSSIER GROUPE C :

Partie I : les océans, des espaces exploités et sillonnés

Document 1 :

Une façade, océanique ou maritime, est une bande de quelques dizaines à plusieurs centaines de kilomètres de large à partir du littoral. Cet espace est avant tout fonctionnel et ne peut se réduire à des limites arbitrairement fixées. Il s'agit d'un ensemble de ports faisant interface entre un avant-pays maritime et un arrière-pays terrestre. Les ports, notamment les *main ports* (Anvers, Rotterdam, Singapour, etc.) jouent un rôle clef dans l'interface terre-mer des façades et constituent des points nodaux incontournables des échanges internationaux et domestiques. Leurs infrastructures ont dû s'adapter, au fil du temps, aux évolutions économiques et technologiques. Leurs performances dépendent de la qualité et de l'étendue de leurs avant-pays et arrière-pays. L'idée de fenêtre peut s'appliquer aux cas où la façade est particulièrement étroite.

On peut identifier quelques grandes façades maritimes dans le monde :

- Dans l'Atlantique, la *Northern Range* ou range nord-ouest ou range nord-européen, façade maritime de la mer du Nord de Dunkerque à Hambourg dans laquelle on englobe parfois Le Havre. L'Europe rhénane, qui inclut différents États (Suisse, Allemagne, France, Benelux), cœur économique de l'Union européenne, constitue l'essentiel de son arrière-pays. Cette façade est distancée aujourd'hui par la façade de l'Asie de l'Est et du Sud-Est.

- La façade orientale de l'Amérique du Nord, du Saint-Laurent au golfe du Mexique, est une autre interface importante.

Dans le Pacifique :

- La façade occidentale de l'Amérique du Nord, du Puget Sound à la Californie.

- La façade d'Asie de l'Est et du Sud-Est qui développe à un rythme élevé son potentiel, sa puissance. De Singapour à la Corée, en passant par les grands ports chinois, taiwanais, japonais, son avant-pays est d'échelle mondiale et son arrière-pays gagne peu à peu la Chine continentale en profondeur.

Article « façade maritime », *Géoconfluences*, juin 2013.

Document 2 :

Classement en 2000			Classement en 2018		
Port	Pays	Trafic*	Port	Pays	Trafic
Hong Kong	Chine	18	Shanghai	Chine	42
Singapour	Singapour	17	Singapour	Singapour	36
Busan	Corée du Sud	7,5	Ningbo	Chine	26
Kiaohsiung	Taiwan	7,4	Shenzhen	Chine	25
Rotterdam	Pays-Bas	6,2	Guangzhou	Chine	22
Shanghai	Chine	5,6	Busan	Corée du Sud	21,5
Los Angeles	Etats-Unis	4,8	Hong Kong	Chine	19,6
Long Beach	Etats-Unis	4,6	Qingdao	Chine	19,3
Hambourg	Allemagne	4,2	Tianjin	Chine	16
Anvers	Belgique	4	Jebel Ali	Dubaï	15

* En millions d'EVP.

Source : <https://www.hafen-hamburg.de>

Document 3 :

Dans son nouveau rapport sur le transbordement et le *feeder*, Dynamar s'interroge : « avec l'augmentation de la taille des navires, le nombre de ports d'escales diminue-t-il ? ». « Pas vraiment », répond-il. En revanche, le consultant estime que chaque escale de navire produit un volume de conteneurs de plus en plus important, mais que leur nombre diminue. D'où une plus grande proportion de feeders venant affluer sur les grandes lignes et accroître leur capacité si, toutefois, les ports de destination le permettent, ajoute le document. (...) Selon Dynamar, les régions mondiales où les armateurs exploitent des services feeders sont nombreuses. Le consultant en répertorie huit. Et de mentionner l'Asie du Nord-Est et du Sud-Est, l'Europe du Nord, la Méditerranée, le sous-continent indien, le Moyen-Orient, l'Amérique latine et l'Afrique sub-saharienne. Autant de marchés qui ne sont donc pas uniquement desservis par des « méga-carriers ». Les feeders représentent un trafic global de 24 millions d'EVP pour la vingtaine de ports de transbordements mondiaux. (...) Les ports n'affichant pas un rôle de hub ne peuvent par conséquent pas redouter d'être exclus du marché mondial du conteneur puisque nombre d'entre eux sont desservis par des feeders. Depuis quelques années, les navires géants augmentent régulièrement de taille. Du coup, les unités affectées au *feeder*, elles aussi, ont vu également leur taille progresser. Et les ports secondaires souhaitant rester dans la course ont dû mettre la main au portefeuille pour pouvoir accueillir ces navires. Dans cette catégorie de navires, les unités de 700 EVP il y a dix ans affichent une capacité de 1 300 EVP de nos jours. Dans le secteur des méga-carriers, le rapport cite l'exemple du « Emma Maersk », le premier porte-conteneurs géant au monde il y a dix ans avec sa capacité de 15.600 EVP. À ce jour, poursuit le rapport, 622 navires d'une capacité unitaire allant jusqu'à 23 500 EVP sont actuellement en service ou figurent dans les carnets de commande.

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

Au milieu de l'océan Pacifique, les 100 000 habitants des îles Tonga sont brutalement revenus à l'ère pré-Internet depuis trois jours. La rupture d'un câble sous-marin qui relie l'archipel aux Fidji voisines a interrompu toutes les connexions Internet. Laissant pour seule alternative une liaison par satellite à la maigre bande passante. [...] Impossible de payer par carte bancaire dans les commerces ou d'effectuer un transfert d'argent avec l'étranger. « En ce moment, on ne peut plus du tout faire de transaction avec l'étranger », rapporte [la] propriétaire d'une entreprise d'import-export à Tonga. Elle ne peut plus accéder à ses factures qui sont stockées sur le cloud, ajoute-t-elle. Une paralysie qui affecte aussi les nombreuses familles dépendant de l'argent envoyé par leurs proches expatriés. Dans les aéroports de cet archipel de plus de 30 îles, les compagnies aériennes sont contraintes d'enregistrer les passagers manuellement. Elles ne peuvent plus non plus prendre de réservations. Autre victime de ce black-out, les bureaux chargés de la gestion des risques météorologiques se disent inquiets de ne plus pouvoir alerter la population en cas d'urgence.

Sophie Amsili, « Les îles Tonga coupées du monde après une panne géante d'Internet », *Les Échos*, 23 janvier 2019.

L'Afrique : une faible intégration à la maritimisation

Le commerce intercontinental de l'Afrique est lourdement tributaire des navires et des ports. Si le continent représente quelque 2,7 % du commerce mondial en valeur, il contribue bien davantage au commerce maritime mondial en volume, puisqu'il compte pour 7 % dans les exportations et 5 % dans les importations par voie maritime. Le commerce maritime africain est façonné par la forte concentration des échanges du continent et leur faible diversification. C'est ainsi qu'en 2017, 40 % des marchandises exportées par mer étaient constituées de pétrole brut, alors que plus des deux tiers des importations étaient composées de marchandises conteneurisées.

Les ports africains représentent 4 % du volume du trafic mondial portuaire de marchandises conteneurisées. Le transport maritime et les ports africains ne sont pas toujours conformes aux tendances et aux normes mondiales. Hormis quatre terminaux à conteneurs situés au Maroc, en Égypte et en Afrique du Sud, aucun port africain ne figure sur la liste des 100 premiers ports à conteneurs du monde. Les ports à conteneurs et les réseaux de transport de l'arrière-pays doivent moderniser leurs infrastructures et augmenter leur productivité ; la productivité moyenne est d'environ 20 mouvements par grue et par heure en Afrique de l'Ouest, 25 à 30 en Afrique du Sud, et 35 à 40 en Asie.

Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement, octobre 2018.

CONSIGNE :

- Reportez dans la colonne de droite du tableau les informations clefs des documents.
- Classez ces informations par thème.
- A l'aide de ces informations, donnez un titre au dossier.

DOSSIER GROUPE D :

Partie II : rivalité et tensions

Document 1 :

VIDEO, « L'Italie face aux filières criminelles du trafic de migrants », *France24*, 10 février 2015.

<https://www.france24.com/fr/20150210-focus-italie-mediterranee-traffic-filieres-enquete-migrants-clandestins>

Document 2 :

N'étant pas, jusqu'à présent, le commandement militaire américain le mieux loti en termes de capacités et de financements, l'US Southern Command, dont la zone des opérations s'étend des Caraïbes jusqu'à l'Antarctique, va voir sa situation changer très prochainement. Son chef, l'amiral Craig Failer, avait déjà annoncé la couleur le 12 mars dernier, lors d'une conférence de presse donnée au Pentagone. « Nous verrons une augmentation de la présence militaire américaine dans la zone. Cela se traduira par une présence accrue de navires, d'avions et de forces de sécurité » afin de « rassurer les alliés et contrer une série de menaces, dont le narcoterrorisme ». Organisé depuis certains pays d'Amérique du Sud, le trafic de drogue(s) concerne l'Amérique du Nord mais aussi l'Afrique, qui est une plaque tournante servant à alimenter le marché européen. Ce qui permet de financer les activités des groupes terroristes. « De nombreux groupes criminels auxquels il convient d'attribuer l'appellation de narco terroristes sévissent dans les pays du sahel et ont une relation étroite aussi bien avec des groupes criminels impliqués dans la production et le trafic de drogues, notamment en provenance d'Amérique latine qu'avec des groupes jihadistes dont ils financent directement ou indirectement les activités », a ainsi récemment souligné le contrôleur général de police Boubacar Issaka Oumarou, de l'Office Central de Répression du Trafic Illicite de Stupéfiants [OCRTIS] du Niger. Par ailleurs, le Hezbollah libanais a trouvé un moyen de financer ses opérations en s'impliquant dans le trafic de produits stupéfiants, grâce à une diaspora libanaise bien implantée en Amérique latine. (...) Le 1^{er} avril, le président Trump a annoncé le lancement d'une vaste opération anti-drogue en Amérique du Sud. (...) Le chef du Pentagone, Mark Esper, a précisé que les renforts mis à la disposition de l'US SOUTHCOM permettraient à ce dernier de « quasiment doubler » ses capacités à « mener des opérations antidrogues dans la région », que ce soit dans les Caraïbes ou dans le Pacifique. Et d'ajouter que M. Trump avait ordonné l'envoi de navires de combat et d'avions de surveillance supplémentaire, sans en donner le détail, et que cette opération seraient « soutenues par 22 pays partenaires ». Mais M. Esper s'en est surtout pris à Nicolas Maduro, le président vénézuélien, lequel a, la semaine passée, été inculpé avec une quinzaine de ses proches pour « narcoterrorisme » par la justice américaine. Et le tout assorti d'une prime de 15 millions de dollars promise pour son arrestation. (...) Cela étant, le Venezuela n'est pas le seul pays d'Amérique latine concerné par le trafic de drogue. Par exemple, la Colombie, par ailleurs alliée des États-Unis, abrite des cartels puissants. On peut avoir une idée de l'importance des flux avec les saisies effectuées par les forces navales régionales [et la Marine nationale en fait régulièrement état aux Antilles] ainsi qu'avec le nombre de submersibles artisanaux qui, utilisés par les trafiquants, sont repérés chaque année. L'an passé, 36 ont été détectés, dont un en... Espagne. Seulement 11% de ces « sous-marins » transportant de la drogue seraient interceptés, par les gardes-côtes américains.

[Laurent Lagneau](#), « Les États-Unis renforcent leurs opérations anti-drogues en Amérique du Sud. Avec le Venezuela dans le viseur ? », www.opex360.com.

<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>

Document 3 :



Source : manuel terminale voie technologique Nathan, p 119.

Document 4 :

VIDEO, « Comment lutter contre la piraterie ? », *Terrabellum*, 13 juin 2020.

<https://www.youtube.com/watch?v=dtYu4v7A0Bo>

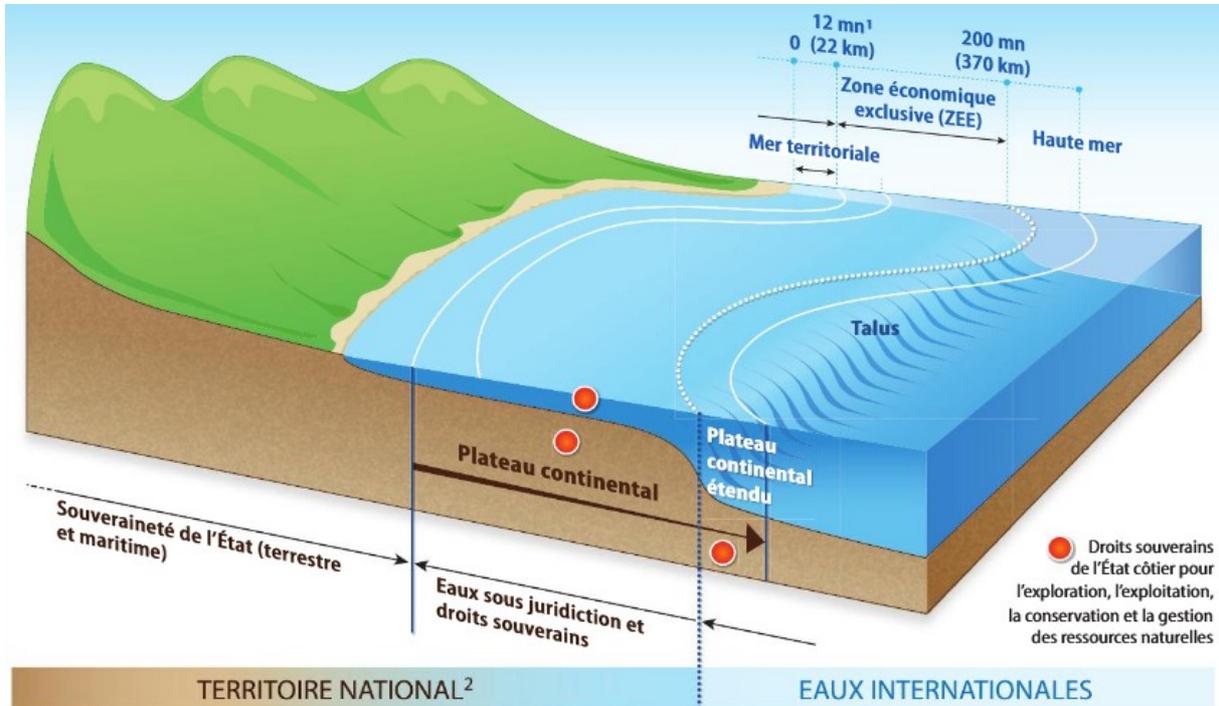
CONSIGNE :

- Reportez dans la colonne de droite du tableau les informations clés des documents.
- Classez ces informations par thème.
- A l'aide de ces informations, donnez un titre au dossier.

DOSSIER GROUPE E :

Partie II : rivalité et tensions

Document 1 : statuts juridiques des océans

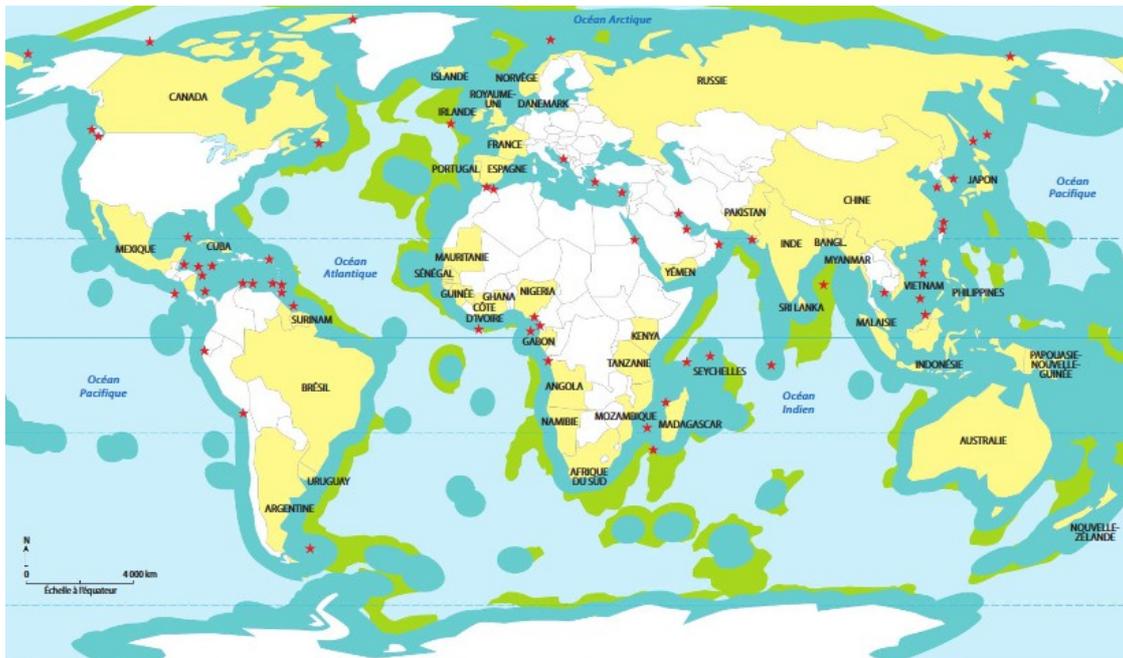


1. 1 mille nautique (mn) = 1 852 mètres

2. Dans cet espace maritime, l'État côtier doit autoriser le passage « inoffensif » des navires de guerre et marchands en transit, à condition que ceux-ci ne lui fassent pas de tort.

Source : Sciences Po, 2020.

Document 2 :



Sources : L. Carnou, Atlas de la mondialisation, 2018 et ONU, 2020.

Document 3 :

ARTICLE, Emile Bouvier, « Tensions entre la Turquie, la France et la Grèce en Méditerranée orientale », *Les clefs du Moyen-Orient*, 17/08/2020.

<https://www.lesclesdumoyenorient.com/Tensions-entre-la-Turquie-la-France-et-la-Grece-en-Mediterranee-orientale.html>

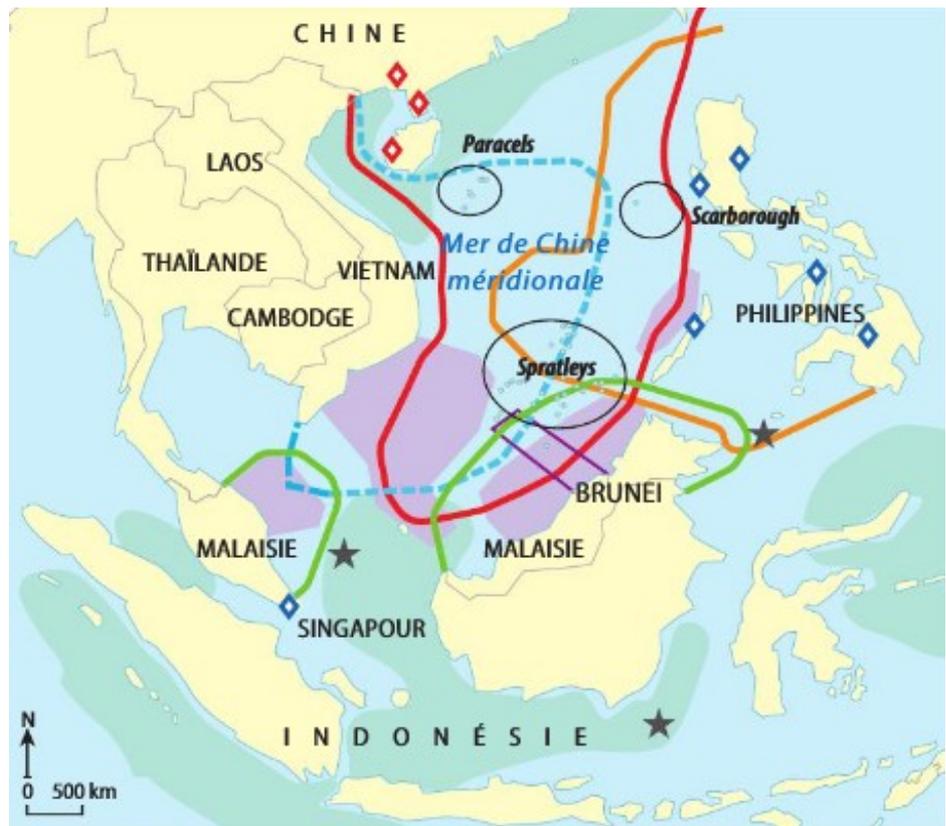
Une mer aux forts enjeux économiques et stratégiques

La région Asie-Pacifique est et restera, pour les décennies à venir, le poumon de l'économie mondiale. Elle abrite les deux tiers de la population mondiale, pèse 45 % du PIB mondial et génère près de 60 % de la croissance de l'économie de la planète.

La mer de Chine méridionale se situe au cœur de cette zone dont elle est une artère vitale. Près de 200 navires marchands franchissent chaque jour le détroit de Malacca, avant de poursuivre leur route à travers la mer de Chine. Ce système est donc extrêmement sensible à la fluidité des flux maritimes.

La libre circulation maritime est la condition de la bonne santé du commerce mondial. La route qui relie l'Asie au Moyen-Orient est essentielle pour l'Asie, qui importe 65 % de son pétrole de cette région. Les détroits de Malacca et de Lombok sont cruciaux pour l'économie japonaise car 80 % des importations en hydrocarbures du pays y transitent. Quant à la Chine, la quasi-totalité de son commerce extérieur (90 %) passe par le détroit de Malacca. Ainsi, une rupture des approvisionnements via la mer de Chine aurait des conséquences dramatiques pour cette région. De même, l'axe mer de Chine - océan Indien - Suez - Méditerranée - Manche est vital pour l'Europe. C'est en effet la route principale pour son commerce maritime, qui représente 50 % de ce qu'elle achète et vend. La maîtrise de cet axe maritime est donc devenue un enjeu stratégique essentiel pour notre continent.

D. O et J.-L. Reitzer,
« Les enjeux stratégiques
en mer de Chine méridionale »,
Assemblée nationale, 2019.



1. Un espace maritime revendiqué

limite des ZEE revendiquées par

- la Chine
- les Philippines
- le Vietnam
- la Malaisie
- Brunei

○ îlot ou archipel disputé entre États riverains

2. Un espace maritime convoité

- hydrocarbures
- pêche intensive
- ★ piraterie
- ◆ américaine
- ◆ chinoise

Sources : É. Mottet, F. Lasserre et B. Courmont, *Géopolitique de la mer de Chine méridionale*, 2018, Globalfishingwatch.org, 2019 et Iris, 2019.

CONSIGNE :

- Reportez dans la colonne de droite du tableau les informations clés des documents.
- Classez ces informations par thème.
- A l'aide de ces informations, donnez un titre au dossier.

DOSSIER GROUPE F :

Partie II : rivalité et tensions

Document 1 :



Document 2 :

« Fuguoqiangbing » : « enrichir le pays, renforcer l'armée ». Cette maxime chinoise, tirée de l'époque des Royaumes combattants, est la formule typiquement employée par les réformistes chinois depuis Deng Xiaoping. Enrichir le pays, il semble que cela ait été largement entrepris. Non seulement la Chine est devenue la 2^{ème} économie mondiale en termes de produit intérieur brut (PIB). (...) Renforcer l'armée, cela semble bien engagé également. (...) Bien que longtemps reconnue comme l'armée la plus grande du monde, forte de ses 2,2 millions de soldats et de ses cohortes de blindés (9 000 unités), l'Armée populaire de libération (APL) a souffert d'une image d'armée de paysans-soldats dont la valeur opérationnelle restait très incertaine. (...) Souhaitée par les cadres du Parti communiste après la guerre sino-vietnamienne de 1979 (...) une réforme militaire a été entreprise sous la houlette du secrétaire général du parti, Deng Xiaoping. (...) Ainsi, l'augmentation annuelle du budget de défense chinois a été portée à deux chiffres depuis la fin de la décennie 1990. (...) Les résultats technico-opérationnels de cette montée en puissance sont marquants. C'est tout d'abord la création d'un groupe aéronaval structuré autour du porte-avions Liaoning (racheté à la Russie et modernisé par la Chine) qui est déclaré prêt au combat en novembre 2016, tandis que 2 autres sont en cours de construction indigène. (...) La Chine, comprenant la nécessité d'accentuer sa puissance stratégique sous-marine, a mis au point un SNLE de troisième génération prévu pour 2020-2025. (...)

Pour autant, les États-Unis restent incontestablement l'hégémon mondial et régional. (...) Les dépenses chinoises avoisinent les 215 milliards de dollars en 2016, soit environ 1/3 de celles des États-Unis mais toutefois 4 fois plus que celles de pays comme la France ou le Royaume-Uni. (...) Sur le plan conventionnel, ne serait-ce que quantitativement, la différence est flagrante : la flotte américaine représente la somme des 17 marines qui suivent, dont 14 sont alliées. (...) Si la Chine dispose d'ores et déjà d'un porte-avions, les États-Unis, eux, en ont 11 de capacité unitaire très supérieure. Concernant les capacités de projection, les Américains disposent d'un large réseau d'environ 600 bases de par le monde leur permettant de pré-déployer des dizaines de milliers d'hommes et d'en accueillir, en cas de besoin, des centaines de milliers. La Chine n'a pas, pour l'instant, de véritable stratégie expéditionnaire. Sa stratégie du « collier de perles » qui se veut avant tout économique, pourrait néanmoins lui assurer des points d'ancrage militaire sur les côtes de l'océan Indien. Djibouti fait figure d'exception avec 400 soldats installés mais ce nombre devrait considérablement augmenter dans la décennie à venir. En termes d'alliances stratégiques, alors que la moitié des pays du monde peut être considérée comme alliée ou amie des États-Unis, la Chine ne peut en dire autant. Les alliances militaires formelles le montrent clairement : là où les États-Unis totalisent quelque 50 alliances militaires, la Chine ne dispose que d'un traité d'assistance avec la Corée du Nord, en 1960. Quant à l'alliance sino-russe, qui peut être suggérée par les récents exercices militaires joints et d'importantes exportations d'armements, elle ne résiste pas aux nombreux points de conflits potentiels entre les deux géants asiatiques.

Outre ce surclassement par les Américains, les Chinois doivent aussi gérer des faiblesses criantes même si elles tendent à diminuer. (...) Pour le porte-avions Liaoning comme pour le chasseur J-15, l'inspiration russe est très forte (Su-33), vu qu'il s'agit avant tout d'innovations incrémentales à une technologie conçue hors de Chine. (...) La Chine ne semble pas en mesure, par le seul équilibre des armes, d'imposer aux États-Unis une forme de « Yalta du Pacifique » qui s'appuierait sur un découpage convenu de zones d'influences et d'accès libre. De fait, la Chine ne dispose actuellement que d'un porte-avions quand 6 porte-avions américains de classe Nimitz, tels l'USS Ronald Reagan, sont présents dans le Pacifique. (...) La Chine n'a pas connu de conflit armé depuis la guerre de 1979, contrairement aux États-Unis qui se sont régulièrement engagés et continuent de le faire dans de nombreuses opérations à travers le monde. En outre, en termes d'alliances stratégiques et de conflits généralisés, la Chine devrait composer avec de nombreux et anciens alliés américains présents dans son voisinage, tels la Corée du Sud (alliance contractée en 1953), le Japon (1960) ou les pays de l'ANZUS (1951).

Malgré son déclassement militaire vis-à-vis de l'hyperpuissance américaine, la Chine est reconnue comme un acteur géopolitique et militaire de tout premier plan que les États-Unis ne peuvent ignorer dans leur ambition dans le Sud-Est asiatique. (...) Les missiles nucléaires DF-21 et DF-26 auraient été adaptés pour les transformer en arme conventionnelle hypersonique capable de traiter des cibles stratégiques dans un rayon de quelques milliers de kilomètres (on parle de 4 000). On pense bien entendu à la capacité de destruction de porte-avions même si, à ce jour, aucun test ne semble avoir été entrepris sur des cibles mobiles. Mais le surnom de « tueurs de porte-avions » a immédiatement été donné à ces missiles balistiques et les États-Unis prennent très au sérieux cette menace d'interdiction des eaux du Sud-Est asiatique. Si les États-Unis venaient à s'engager dans un conflit lourd contre la Chine, il est fort probable que l'issue leur soit favorable s'il demeure non nucléaire. Néanmoins, cette option étant plutôt improbable, l'armée chinoise se fixe pour objectif de contenir une offensive d'ampleur limitée avec une opposition qui découragerait les États-Unis d'engager plus avant leurs forces. (...) Au-delà, la stratégie de la « tache d'huile » mise en œuvre par Pékin, aussi bien en mer de Chine que sur l'axe du « collier de perles », pourrait bien rendre caduque la stratégie navale américaine, supérieure technologiquement mais ne pouvant assurer une domination globale des océans.

À partir de 2006, l'*Indian Navy* s'est dotée d'une vision stratégique autonome, dont deux objectifs sont de disposer de tout un éventail de la puissance tout en privilégiant la coopération maritime. Ainsi, l'Inde développe ses partenariats de sécurité avec les grandes puissances : exercices Varuna et Konkan avec la France et la Grande-Bretagne, exercices Malabar avec les États-Unis. Depuis 2003, l'*Indian Navy* effectue l'exercice Indra avec le partenaire russe.

Outre les grandes puissances, la diplomatie navale indienne devient plus active avec les États de la région en suivant les principes du «*Look East*» puis du «*Act East*», qui l'autorisent à se déployer dans les mers de Chine pour des exercices avec les riverains.

D'ici 2022, l'Inde devrait disposer d'une flotte de 160 bâtiments dont 3 porte-avions, 60 unités de combat majeures, 400 avions, 3 sous-marins.

Alexandre Sheldon-Duplax, *Diplomatie*, octobre-novembre 2019.



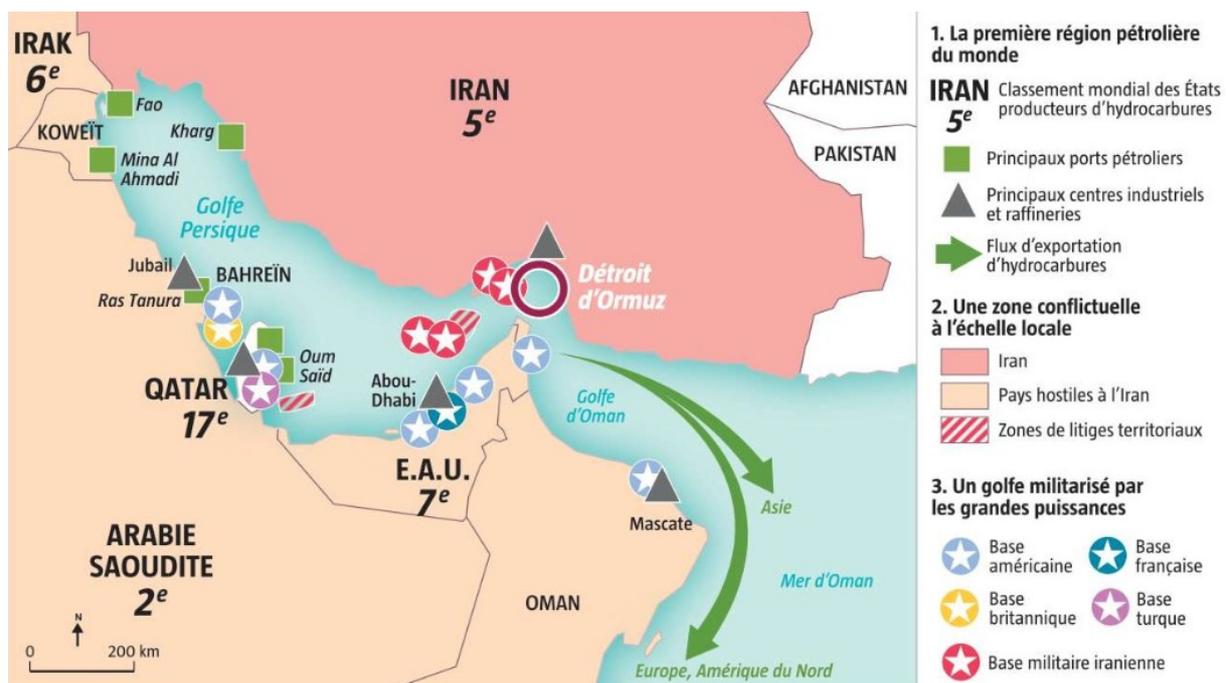
Régions stratégiques pour les grandes puissances

- Principales routes du commerce mondial
- Détroits stratégiques
- Zone de piraterie
- Base américaine

Réseaux de bases militaires, ports ou points d'appui commerciaux autour de l'océan Indien

- Inde
- Base militaire indienne
- Base française offrant l'accès à la Marine indienne
- Infrastructure portuaire financée par l'Inde
- Engagement de l'Inde contre la piraterie
- Chine
- Base militaire chinoise
- Infrastructure portuaire financée par la Chine
- Route maritime du projet OBOR (*One Belt One Road*)
- Patrouille chinoise anti-piraterie

Document 4a :



1. La première région pétrolière du monde

- IRAN 5^e** Classement mondial des États producteurs d'hydrocarbures
- Principaux ports pétroliers
 - Principaux centres industriels et raffineries
 - Flux d'exportation d'hydrocarbures

2. Une zone conflictuelle à l'échelle locale

- Iran
- Pays hostiles à l'Iran
- Zones de litiges territoriaux

3. Un golfe militarisé par les grandes puissances

- Base américaine
- Base britannique
- Base militaire iranienne
- Base française
- Base turque

Document 4b :

VIDEO, « Pourquoi le détroit d'Ormuz est-il stratégique ? », *Le Monde*, 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

Document 5 :

ARTICLE, 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>

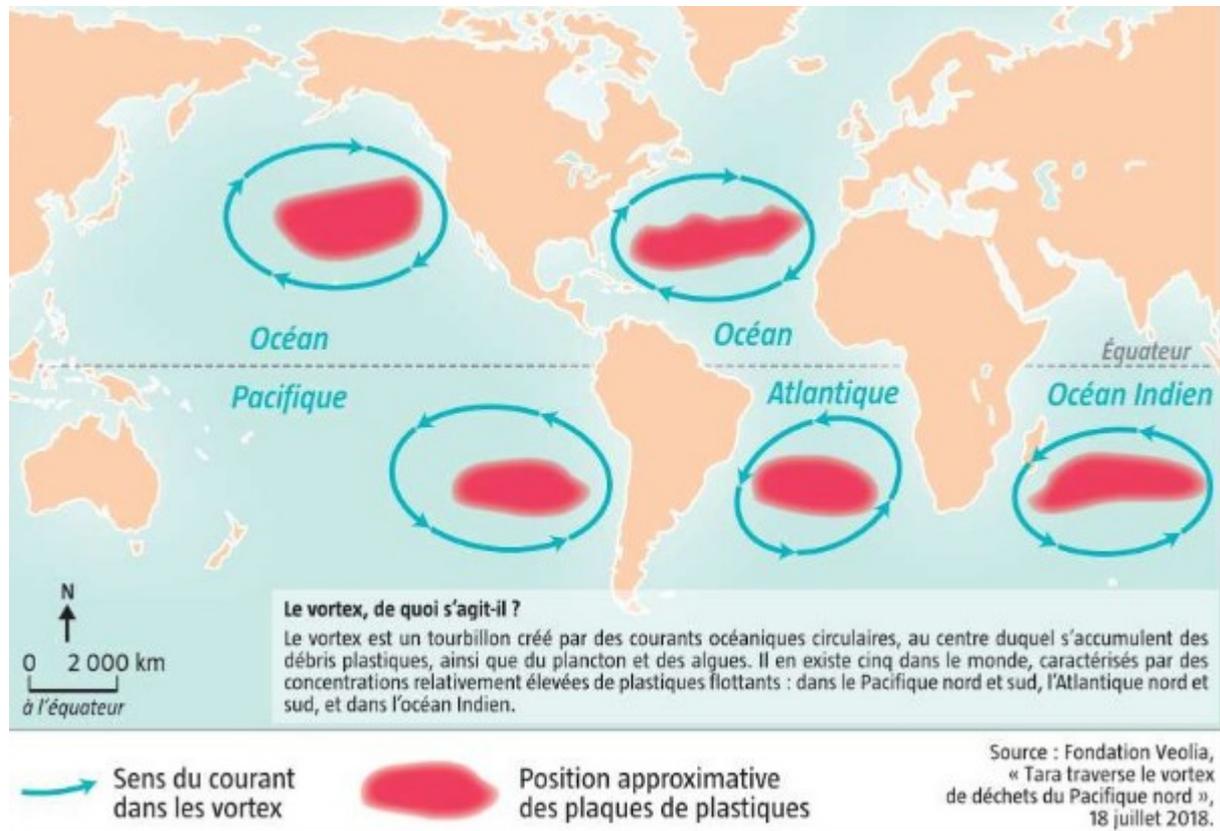
CONSIGNE :

- Reportez dans la colonne de droite du tableau les informations clefs des documents.
- Classez ces informations par thème.
- A l'aide de ces informations, donnez un titre au dossier.

DOSSIER GROUPE G :

Partie III : dégradations et protection

Document 1 :



Document 2 :

Les techniques de pêche ne cessent de s'améliorer, au risque de vider la mer d'une partie de ses ressources. En 2017, 92,5 millions de tonnes de poissons et de fruits de mer ont été capturés dans le monde, soit 4 fois plus qu'en 1950, selon l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO). Cette progression s'explique par l'accroissement de la population, et par une consommation en hausse par habitant.

Mais les ressources de la mer ne sont pas inépuisables : un pic de captures de poissons a été atteint en 1996, selon la FAO et depuis, elles stagnent. Un tiers des stocks de poissons sont surexploités dans le monde, avertit la FAO. Cela ne signifie pas que les espèces concernées peuvent disparaître, car un stock de poissons correspond à une population dans une zone géographique donnée.

En revanche, cette situation peut menacer leur pêche à l'avenir. Des stocks surexploités « peuvent tomber à des niveaux d'abondance tellement faibles qu'il n'est plus rentable de les pêcher », explique Didier Gascuel, chercheur et membre du conseil scientifique de l'institut de recherche Ifremer. « L'histoire des pêches est une longue fuite en avant : moins il y a de poissons dans la mer, plus on invente des moyens efficaces pour aller les pêcher », poursuit-il. Aujourd'hui, les chalutiers assurent la moitié des captures mondiales, mais ils ne sont pas toujours sélectifs avec leurs filets en forme d'entonnoir. La situation est pire pour le chalutage de fond : le filet est lesté, une technique critiquée par des ONG. « On laboure le fond des océans pour pêcher des poissons sans distinction, avec un impact sur les coraux, les éponges », critique Frédéric Le Manach, de l'association Bloom à l'origine d'une campagne contre la pêche en eaux profondes, interdite par l'Union européenne en 2016.

La palangre - une ligne avec des milliers d'hameçons qui peuvent aussi attraper oiseaux ou tortues - ou les dispositifs de concentration de poissons (DCP) sont aussi mises à l'index.

L'UE a carrément interdit la pêche électrique à partir de 2021, une pratique controversée effectuée principalement par les Pays-Bas. C'est « un nouveau coup dur pour les pêcheurs néerlandais (qui) réduit à néant les perspectives d'avenir de leurs entreprises », s'affole VisNed, principale organisation de pêcheurs du pays.

Face à la surexploitation, ONG et scientifiques plaident pour une pêche plus raisonnée. « La pêche est un enjeu de sécurité alimentaire », en particulier dans des pays pauvres, rappelle François Chartier, en charge du dossier chez Greenpeace. Les pêches sont régulées au niveau des pays, de l'Union européenne ou encore d'organisations régionales de gestion des pêches (ORGP). Mais « il est difficile de faire adopter des mesures rigoureuses » au sein de ces dernières, vu le poids des industries de la pêche, déplore François Chartier.

Réduire la flotte n'est qu'une partie de la solution alors que les navires restants sont de plus en plus puissants. « Il faut limiter la capture et mettre en place des quotas », assène Didier Gascuel. Pour les ONG, il faut lutter contre la pêche illégale, les subventions encourageant la surpêche, remettre en cause la pêche minotière qui sert à nourrir d'autres animaux, promouvoir les méthodes de pêche passives (casiers, filets fixes...), mettre en place des aires marines protégées, créer des labels plus stricts, soutenir les pêcheries permettant aux stocks de se reconstituer et qui créent des emplois.

« Récupérer les stocks surexploités permettrait d'augmenter la production d'environ 25% », indique Manuel Barange, de la FAO, à l'AFP.

Le changement climatique risque de ne pas arranger les choses. Il « va provoquer une certaine redistribution dans les stocks de poissons » et il est à craindre que « les régions tropicales et les petits Etats insulaires doivent probablement faire face aux impacts les plus négatifs, tandis que les régions polaires bénéficieront d'augmentations », avertit Manuel Barange.

« La surpêche menace les océans », AFP, 3 mai 2019.

Document 3 :

Début août, le *Wakashio*, un navire japonais battant pavillon panaméen, échoué au large de l'Île Maurice, commençait à se fissurer, libérant du fuel et dévastant un littoral protégé. Un mois plus tard, la population mauricienne est au bord de l'insurrection, fort mécontente de la gestion de cet événement par les diverses parties prenantes. Cette marée noire, qui survient après bien d'autres catastrophes en mer, soulève des questions fondamentales pour le secteur du transport maritime.

Tout d'abord, celle des pavillons de complaisance. Leur part dans la flotte mondiale a explosé depuis 40 ans : ils représentent aujourd'hui plus de 75% de la flotte mondiale. Ces pavillons de complaisance correspondent le plus souvent à des micro-États qui, contre paiement, autorisent des navires étrangers à arborer leur pavillon. Un navire qui bat pavillon du Panama est considéré comme panaméen, donc soumis aux règles de ce pays, quand bien même il n'ira jamais au Panama. La plupart des pavillons de complaisance n'appliquent pas, ou peu, les normes de sécurité, environnementales, et de droit du travail, en vigueur ailleurs. Le naufrage du *Wakashio* est un parfait exemple, puisque son accident est d'abord lié à une erreur humaine - s'approcher trop près des côtes - dont on peut penser qu'elle fait suite au manque de formation ou aux trop longues heures de travail de l'équipage. En outre, les pavillons de complaisance permettent quasi-systématiquement de détenir les navires au sein de sociétés-écrans qui sont de pures coquilles vides : elles ne possèdent pas d'autres actifs et leurs propriétaires ultimes sont difficilement identifiables. Une première mesure serait d'exiger une transparence complète sur les personnes et les sociétés à qui bénéficient effectivement des navires sous pavillons de complaisance, de manière à pouvoir établir clairement les chaînes de responsabilités.

Un second problème, plus technique mais tout aussi fondamental, est celui du régime qui encadre cette responsabilité. En droit international, le transport maritime bénéficie d'un régime exceptionnel qui le favorise considérablement : chaque propriétaire de navire a la possibilité de limiter sa propre responsabilité pour les dommages qu'il pourrait causer du fait de son activité. Dans le cas du *Wakashio*, le propriétaire et ses assureurs ne paieront pas plus de 66 millions de dollars, quand bien même les dommages directs et indirects représenteront des centaines de millions de dollars. Le reste sera à la charge des mauriciens, et provoque aujourd'hui leur colère. Ce système donne des incitations

désastreuses, parce qu'il permet aux propriétaires et aux armateurs de faire payer à la société des décisions malheureuses : privatisation des profits, socialisation des pertes. Une réforme s'impose, pour remettre en cause ce régime dérogatoire : les propriétaires de navires doivent pouvoir être tenus pleinement responsables des conséquences néfastes que leur activité peut causer. Certes, le coût des assurances maritimes se renchérit, et certains navires ne pourront peut-être plus opérer. Mais une réduction du volume des échanges maritimes est peut-être le prix à payer pour éviter le saccage de l'environnement.

Enfin, quand bien même la capacité à faire payer les transporteurs maritimes en cas de dommage serait pleinement rétablie, tout ne sera pas réglé. En effet, certains dommages causés par les marées noires ne sont pas quantifiables : ainsi en va-t-il de destructions permanentes de milieux naturels ou d'atteintes à la biodiversité. Ce point est essentiel dans le cas du *Wakashio*, dont le naufrage a sérieusement affecté des populations protégées de baleines et d'oiseaux endémiques. De tels dégâts ne sont pas réparables par une somme d'argent, quelle qu'elle soit. Lorsque des choses non monnayables sont en jeu, la meilleure réponse reste l'interdiction du transit de navires dans une zone suffisamment large. À nouveau, cela renchérit le prix du transport et réduira les flux. Mais tout ce qui transite par les mers est-il vraiment nécessaire ? On sait par exemple que des tonnes de poisson pêché en Écosse est envoyé en Chine pour être vidé, puis réexpédié vers l'Écosse pour être vendu en supermarché. Il est temps que les vrais coûts du transport maritime soient payés.

Guillaume Vuilleme, « Le naufrage du Wakashio remettra-t-il en cause les pavillons de complaisance ? », *La Tribune*, 17 septembre 2020.

<https://www.latribune.fr/opinions/tribunes/le-naufrage-du-wakashio-remettra-t-il-en-cause-les-pavillons-de-complaisance-857449.html>

Document 4 :

VIDEO, « 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

CONSIGNE :

- Reportez dans la colonne de droite du tableau les informations clefs des documents.
- Classez ces informations par thème.
- A l'aide de ces informations, donnez un titre au dossier.

DOSSIER GROUPE H :

Partie III : dégradations et protection

Document 1 : la lutte contre le plastique

“ Pour l’instant, on ne connaît vraiment rien au niveau de ces plastiques. [...] Est-ce qu’il y a, par exemple, des bactéries pathogènes qui vont être déplacées d’un endroit à un autre à cause de ces plastiques? On cherche également à savoir si ces bactéries vont être capables de dégrader ces plastiques. Un plastique normalement ça dure à peu près cent ans dans l’environnement marin et on pense que l’on doit pouvoir améliorer cette dégradation. ”

« Prélèvements de micro plastiques », *oceans taraexpeditions.org*, 9 juin 2014

“ Nous avons pensé qu’au lieu de poursuivre le plastique, nous pouvons le laisser venir à nous, à l’aide de grandes barrières flottantes (un système en forme de fer à cheval dérivant dans l’océan et piégeant le plastique). Elles permettront à l’océan de se nettoyer de lui-même en utilisant les courants océaniques à notre avantage. ”

« Pourquoi le nettoyage du continent de plastique s’avère bien plus compliqué que prévu », *francetvinfo.fr/Brut*, 8 janvier 2019.

“ Nous avons pris des engagements d’avoir 100 % de plastique recyclé d’ici 2025 ce qui est une vraie transformation à la fois de la production et de la distribution, de l’utilisation des matières plastiques [...]. Nous prendrons dans les prochaines semaines une loi [...] qui vise [...] à réduire la production de déchets qui sont non biodégradables, mais aussi d’améliorer [...] notre capacité à recycler. ”

« Biodiversité : Emmanuel Macron annonce qu’il y aura 100 % de plastique recyclé d’ici 2025 », *BFM TV*, 6 mai 2019.

Document 2 :

Les techniques de pêche ne cessent de s’améliorer, au risque de vider la mer d’une partie de ses ressources. En 2017, 92,5 millions de tonnes de poissons et de fruits de mer ont été capturés dans le monde, soit 4 fois plus qu’en 1950, selon l’Organisation des Nations unies pour l’alimentation et l’agriculture (FAO). Cette progression s’explique par l’accroissement de la population, et par une consommation en hausse par habitant.

Mais les ressources de la mer ne sont pas inépuisables : un pic de captures de poissons a été atteint en 1996, selon la FAO et depuis, elles stagnent. Un tiers des stocks de poissons sont surexploités dans le monde, avertit la FAO. Cela ne signifie pas que les espèces concernées peuvent disparaître, car un stock de poissons correspond à une population dans une zone géographique donnée.

En revanche, cette situation peut menacer leur pêche à l’avenir. Des stocks surexploités « peuvent tomber à des niveaux d’abondance tellement faibles qu’il n’est plus rentable de les pêcher », explique Didier Gascuel, chercheur et membre du conseil scientifique de l’institut de recherche Ifremer. « L’histoire des pêches est une longue fuite en avant : moins il y a de poissons dans la mer, plus on invente des moyens efficaces pour aller les pêcher », poursuit-il. Aujourd’hui, les chalutiers assurent la moitié des captures mondiales, mais ils ne sont pas toujours sélectifs avec leurs filets en forme d’entonnoir. La situation est pire pour le chalutage de fond : le filet est lesté, une technique critiquée par des ONG. « On laboure le fond des océans pour pêcher des poissons sans distinction, avec un impact sur les coraux, les éponges », critique Frédéric Le Manach, de l’association Bloom à l’origine d’une campagne contre la pêche en eaux profondes, interdite par l’Union européenne en 2016.

La palangre - une ligne avec des milliers d’hameçons qui peuvent aussi attraper oiseaux ou tortues - ou les dispositifs de concentration de poissons (DCP) sont aussi mises à l’index.

L’UE a carrément interdit la pêche électrique à partir de 2021, une pratique controversée effectuée principalement par les Pays-Bas. C’est « un nouveau coup dur pour les pêcheurs néerlandais (qui) réduit à néant les perspectives d’avenir de leurs entreprises », s’affole VisNed, principale organisation de pêcheurs du pays.

Face à la surexploitation, ONG et scientifiques plaident pour une pêche plus raisonnée. « La pêche est un enjeu de sécurité alimentaire », en particulier dans des pays pauvres, rappelle François Chartier, en charge du dossier chez Greenpeace. Les pêches sont régulées au niveau des pays, de l’Union européenne ou encore d’organisations régionales de gestion des pêches (ORGP). Mais « il est difficile de faire adopter des mesures rigoureuses » au sein de ces dernières, vu le poids des industries de la pêche, déplore François Chartier.

Réduire la flotte n’est qu’une partie de la solution alors que les navires restants sont de plus en plus puissants. « Il faut limiter la capture et mettre en place des quotas », assène Didier

Gascuel. Pour les ONG, il faut lutter contre la pêche illégale, les subventions encourageant la surpêche, remettre en cause la pêche minotière qui sert à nourrir d'autres animaux, promouvoir les méthodes de pêche passives (casiers, filets fixes...), mettre en place des aires marines protégées, créer des labels plus stricts, soutenir les pêcheries permettant aux stocks de se reconstituer et qui créent des emplois.

« Récupérer les stocks surexploités permettrait d'augmenter la production d'environ 25% », indique Manuel Barange, de la FAO, à l'AFP.

Le changement climatique risque de ne pas arranger les choses. Il « va provoquer une certaine redistribution dans les stocks de poissons » et il est à craindre que « les régions tropicales et les petits Etats insulaires doivent probablement faire face aux impacts les plus négatifs, tandis que les régions polaires bénéficieront d'augmentations », avertit Manuel Barange.

« La surpêche menace les océans », AFP, 3 mai 2019.

Document 3 :

Début août, le *Wakashio*, un navire japonais battant pavillon panaméen, échoué au large de l'île Maurice, commençait à se fissurer, libérant du fuel et dévastant un littoral protégé. Un mois plus tard, la population mauricienne est au bord de l'insurrection, fort mécontente de la gestion de cet événement par les diverses parties prenantes. Cette marée noire, qui survient après bien d'autres catastrophes en mer, soulève des questions fondamentales pour le secteur du transport maritime.

Tout d'abord, celle des pavillons de complaisance. Leur part dans la flotte mondiale a explosé depuis 40 ans : ils représentent aujourd'hui plus de 75% de la flotte mondiale. Ces pavillons de complaisance correspondent le plus souvent à des micro-États qui, contre paiement, autorisent des navires étrangers à arborer leur pavillon. Un navire qui bat pavillon du Panama est considéré comme panaméen, donc soumis aux règles de ce pays, quand bien même il n'ira jamais au Panama. La plupart des pavillons de complaisance n'appliquent pas, ou peu, les normes de sécurité, environnementales, et de droit du travail, en vigueur ailleurs. Le naufrage du *Wakashio* est un parfait exemple, puisque son accident est d'abord lié à une erreur humaine - s'approcher trop près des côtes - dont on peut penser qu'elle fait suite au manque de formation ou aux trop longues heures de travail de l'équipage. En outre, les pavillons de complaisance permettent quasi-systématiquement de détenir les navires au sein de sociétés-écrans qui sont de pures coquilles vides : elles ne possèdent pas d'autres actifs et leurs propriétaires ultimes sont difficilement identifiables. Une première mesure serait d'exiger une transparence complète sur les personnes et les sociétés à qui bénéficient effectivement des navires sous pavillons de complaisance, de manière à pouvoir établir clairement les chaînes de responsabilités.

Un second problème, plus technique mais tout aussi fondamental, est celui du régime qui encadre cette responsabilité. En droit international, le transport maritime bénéficie d'un régime exceptionnel qui le favorise considérablement : chaque propriétaire de navire a la possibilité de limiter sa propre responsabilité pour les dommages qu'il pourrait causer du fait de son activité. Dans le cas du *Wakashio*, le propriétaire et ses assureurs ne paieront pas plus de 66 millions de dollars, quand bien même les dommages directs et indirects représenteront des centaines de millions de dollars. Le reste sera à la charge des mauriciens, et provoque aujourd'hui leur colère. Ce système donne des incitations désastreuses, parce qu'il permet aux propriétaires et aux armateurs de faire payer à la société des décisions malheureuses : privatisation des profits, socialisation des pertes. Une réforme s'impose, pour remettre en cause ce régime dérogatoire : les propriétaires de navires doivent pouvoir être tenus pleinement responsables des conséquences néfastes que leur activité peut causer. Certes, le coût des assurances maritimes se renchérira, et certains navires ne pourront peut-être plus opérer. Mais une réduction du volume des échanges maritimes est peut-être le prix à payer pour éviter le saccage de l'environnement.

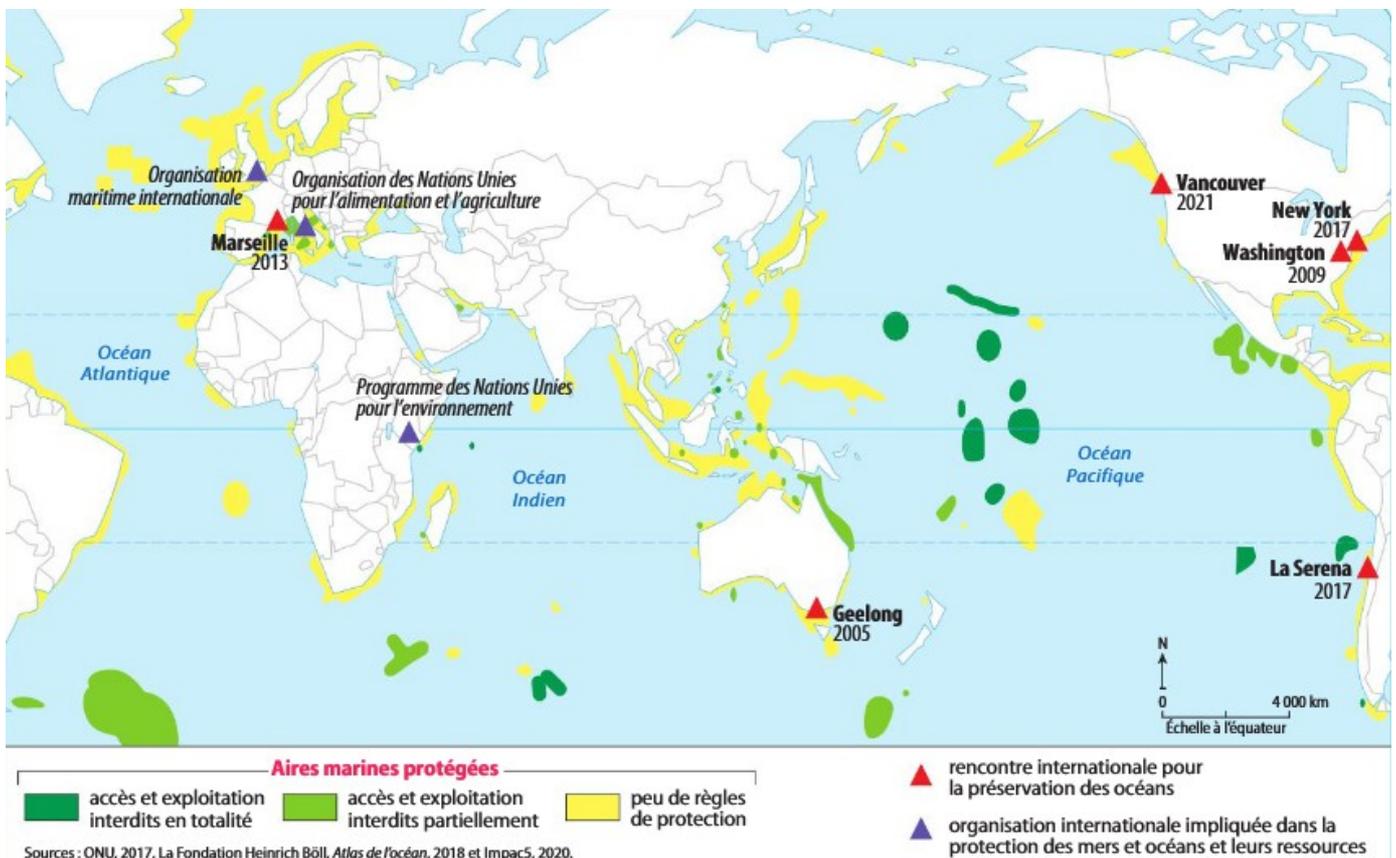
Enfin, quand bien même la capacité à faire payer les transporteurs maritimes en cas de dommage serait pleinement rétablie, tout ne sera pas réglé. En effet, certains dommages causés par les marées noires ne sont pas quantifiables : ainsi en va-t-il de destructions permanentes de milieux naturels ou d'atteintes à la biodiversité. Ce point est essentiel dans le cas du *Wakashio*, dont le naufrage a sérieusement affecté des populations protégées de

baleines et d'oiseaux endémiques. De tels dégâts ne sont pas réparables par une somme d'argent, quelle qu'elle soit. Lorsque des choses non monnayables sont en jeu, la meilleure réponse reste l'interdiction du transit de navires dans une zone suffisamment large. À nouveau, cela renchérit le prix du transport et réduira les flux. Mais tout ce qui transite par les mers est-il vraiment nécessaire ? On sait par exemple que des tonnes de poisson pêché en Écosse est envoyé en Chine pour être vidé, puis réexpédié vers l'Écosse pour être vendu en supermarché. Il est temps que les vrais coûts du transport maritime soient payés.

Guillaume Vuilleme, « Le naufrage du Wakashio remettra-t-il en cause les pavillons de complaisance ? », *La Tribune*, 17 septembre 2020.

<https://www.latribune.fr/opinions/tribunes/le-naufage-du-wakashio-remettra-t-il-en-cause-les-pavillons-de-complaisance-857449.html>

Document 4 :



Une protection des océans pensée à différentes échelles

L'œil du géographe Les différentes mesures en faveur d'une protection des espaces maritimes et des composantes marines, décidées par des autorités nationales ou fédérales, sont relayées par les instances internationales. Le Patrimoine mondial de l'humanité s'attache à un classement pour reconnaître la valeur des territoires à l'image de la Grande Barrière de Corail (Australie). L'Unesco, qui les répertorie, développe d'autres actions, comme les années internationales. L'océan a été le thème de l'année 1998. L'ONU a par ailleurs institué une journée mondiale des océans, qui se tient tous les 8 juin depuis 2009. Cette volonté de gouvernance mondiale trouve des relais à des échelons régionaux. Les réalisations en faveur de la pêche durable en témoignent. La Commission interaméricaine du thon tropical est un dernier exemple d'organisme régional, qui veille à la gestion de multiples thonidés. Vingt entités sont réunies dans cette association qui met en présence l'Union européenne et des pays au domaine maritime important comme le Canada ou les États-Unis. Un écho local aux principes de la durabilité se repère enfin. Le port de Marseille est par exemple doté d'un PGEN (Plan de gestion des espaces naturels) depuis 2004.

A. Monot et F. Paris, *Géographie des mers et des océans*, Bréal, 2018.

CONSIGNE :

- Reportez dans la colonne de droite du tableau les informations clefs des documents.
- Classez ces informations par thème.
- A l'aide de ces informations, donnez un titre au dossier.

