

Organisation de l'activité

3 étapes :

- Travail sur dossier en amont
- Questions orientées.
- Remplissage d'une carte mentale.
- Rappel méthodologique + réalisation du croquis

Base : classe de 32.

Classe divisée en 3 parties :

1^{ère} partie : Des espaces exploités et traversés

Groupe A : Des espaces exploités, des ressources multiples

Groupe B : Des espaces traversés par des flux divers et concentrés

Groupe C : Des espaces en recomposition

2^{ème} partie : Des espaces de rivalités et de tensions

Groupe D : De multiples activités illégales

Groupe E : Des espaces partagés, enjeux de conflits de souveraineté

Groupe F : Rivalités de puissance et contrôle des points de passage

3^{ème} partie : Des espaces à la fois menacés et protégés

Groupe G : Des milieux menacés

Groupe H : Des milieux à protéger

TRAVAIL PRELIMINAIRE

Documents

Informations à tirer

1^{ère} partie : Les océans, des espaces exploités et sillonnés

Groupe A :

Doc 1 : Carte manuel Hatier 2020, p 40.

Doc 2 : [Martine Valo](#), « Au Sénégal, la ruée des Russes et des Asiatiques sur la pêche artisanale », *Le Monde* 30 janvier 2014.

Doc 3 : Isemar, « L'industrie de la croisière dans le monde, entre défis et croissance », 2019.

Doc 4 : David Averbuch, « Forage et production off shore. Contexte et enjeux », IFP Energies nouvelles, 2019.

TRAVAIL PRELIMINAIRE

Documents

Informations à tirer

1^{ère} partie : les océans, des espaces exploités et sillonnés

Groupe B :

Doc 1 : Antoine Frémont, « Les enjeux maritimes du monde et de la France », fondation *Res Publica*, 20 mars 2017.

Doc 2 : Carte manuel Hatier 2020, pp 46-47, « Les espaces maritimes: hiérarchie et tensions ».

Doc 3 : Carte manuel Hatier 2020 p 41, « Les câbles transocéaniques » ; « Les câbles sous-marins, enjeu stratégique majeur », *Cols bleus*, 7 janvier 2019 ; Jean-Michel Gradt, « Internet, la lutte pour la suprématie se joue sous les océans », *Les Echos*, 6 avril 2019.

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 », *Géocofluences*, 2018.

Doc 5 : VIDEO, « JT France 2, Routes maritimes internationales, 15/09/2013 ».

TRAVAIL PRELIMINAIRE

Documents

Informations à tirer

1^{ère} partie : les océans, des espaces exploités et sillonnés

Groupe C :

Doc 1 : « Façade maritime », *Géococonfluences*, juin 2013

Doc 2 : classement des 10 premiers ports mondiaux (2000-2018), <https://www.hafen-hamburg.de>

Doc 3 : Vincent Calabrèse, « 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

Doc 4 : Sophie Amsili, « Les Iles Tonga coupées du monde », *Les Echos*, 23 janvier 2019.

Doc 5 : CNUCED, « Afrique et maritimisation », 2018.

TRAVAIL PRELIMINAIRE

Documents

Informations à tirer

2^{ème} partie : rivalités et tensions

Groupe D :

Doc 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>.

Doc 2 : [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>

Doc 3 : Carte de la piraterie dans le monde, : manuel terminale voie technologique Nathan, p 119.

Doc 4 : VIDEO, « Comment lutter contre la piraterie ? », *Terrabellum*, 13 juin 2020.

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

TRAVAIL PRELIMINAIRE

Documents

Informations à tirer

2^{ème} partie : rivalités et tensions

Groupe E :

Doc 1 : Schéma sur la délimitation juridique des espaces maritimes (manuel Hatier 2020, pp 371).

Doc 2 : Carte sur l'appropriation des océans (manuel Hatier 2020, p 381).

Doc 3 : 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>

Doc 4 : Reitzer, « Les enjeux stratégiques en mer de Chine méridionale », Assemblée Nationale, 2019 + carte mer de Chine, *Géopolitique de la mer de Chine*, 2018.

TRAVAIL PRELIMINAIRE

Documents

Informations à tirer

2^{ème} partie : rivalités et tensions

Groupe F :

Doc 1 : Carte sur les ambitions chinoises en mer de Chine (Grands dossiers de *Diplomatie*, n°53, 2019).

Doc 2 : Vincent Satgé, « Chine et Etats-Unis : vers un passage de relais ? », *Geostrategia*, CSFRS, 6 mai 2019.
<https://www.geostrategia.fr/chine-et-etats-unis-vers-un-passage-de-relais/>

Doc 3 : Carte sur l'Océan Indien (*Diplomatie*, octobre-novembre 2019) + Alexandre Sheldon-Duplay, *Diplomatie* octobre-novembre 2019.

Doc 4 : 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

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>

TRAVAIL PRELIMINAIRE

Documents

Informations à tirer

3^{ème} partie : dégradation et protection

Groupe G :

Doc 1 : Le continent plastique (manuel Magnard 2020, pp 62-63)

Doc 2 : « La surpêche menace les océans », *AFP*, 3 mai 2019.

Doc 3 : Guillaume Vuilleme, « Le naufrage du Wakashio remettra-t-il en cause les pavillons de complaisance ? », *La Tribune*, 17 septembre 2020.

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

TRAVAIL PRELIMINAIRE

Documents

Informations à tirer

3^{ème} partie : dégradation et protection

Groupe H :

Doc 1 : La lutte contre le plastique.

3 docts :

Jean-François Ghiglione, directeur de recherche au CNRS, « Prélèvements de micro-plastiques », *oceanstaraexpedition.org*, 2014.

BoyanSlat, « Pourquoi le nettoyage du continent de plastique s'avère bien plus compliqué que prévu », *francetvinfo*, 8 janvier 2019.

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

Doc 2 : « La surpêche menace les océans », *AFP*, 3 mai 2019.

Doc 3 : Guillaume Vuilleme, « Le naufrage du Wakashio remettra-t-il en cause les pavillons de complaisance ? », *La Tribune*, 17 septembre 2020.

Doc 4 : Carte protection mers et océans, ONU, 2017.

Doc 5 : Monot Paris, *Géographie des océans*, Bréal, 2018.

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 off shore. Contexte et enjeux », IFP Energies nouvelles, 2019.</p> <p>PROPOSITION DE TITRE :</p> <p><i>Des espaces exploités, des ressources multiples</i></p>	<p>1^{ère} partie : les océans, des espaces exploités et sillonnés</p> <p>Groupe A :</p> <p>Doc 1 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Principaux pays de pêche en Asie orientale. - Zones de pêche proches des continents. - 2 types de ressources marines : les captures et l'aquaculture. - Nombre limité de zones de pétrole <i>off shore</i>. - Si zones potentielles exploitées, rééquilibrage en faveur Arctique et Asie et Afrique est. <p>Doc 2 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2 types de captures, traditionnelle et industrielle. - Nombreuses usines de transformation de poissons russes, chinoises, coréennes qui se développent au Sénégal. - Difficultés populations, conséquences sociales. - Pays industriels (notamment UE) qui empiètent sur ZEE africaines. <p>Doc 3 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Forte augmentation du nombre de croisiéristes (X 2 en 10 ans, de 2006 à 2017). - Concentration de l'activité (1/3 Caraïbes, 1/4 Europe dont 15% Méditerranée). - Concentration des croisiéristes : 50% Amérique du Nord, 30% Européens. - Concentration des ports : en Méditerranée Barcelone ou Civitavecchia. - Dynamiques différentes : faible croissance des croisières dans les Caraïbes, progression plus soutenue pour l'Europe du Nord et la Méditerranée, progression forte en mer de Chine (accroissement de la classe moyenne chinoise) avec Shanghai comme port de départ principal. <p>Doc 4 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Importance de l'exploitation pétrolière off shore : 30% de la production d'hydrocarbures mondiale en 2030, 75% des nouvelles découvertes de gisements d'hydrocarbures en 2017. - Difficulté technique et dangerosité de ce mode d'exploitation : grande profondeurs marines (forte pression), longue distance de transport, matière composite (pétrole + eau +air). <p>SYNTHESE :</p> <p>3 grands types de ressources :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ressources halieutiques (pêche/aquaculture), pillages des ressources en Afrique par les pays développés/émergents. - Ressources pétrolières et gazières ou autres : nodules polymétalliques, terres rares, etc... : réserves importantes mais exploitation difficile. - Tourisme (croisières).

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 <i>Res Publica</i>, 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 (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>PROPOSITION DE TITRE :</p> <p><i>Des espaces traversés par des flux divers et concentrés</i></p>	<p>1^{ère} partie : les océans, des espaces exploités et sillonnés</p> <p>Groupe B :</p> <p>Doc 1 : - Depuis 1950, progression exponentielle du transport maritime, effectué par des armateurs, 500 millions de tonnes en 1950, 10 milliards en 2015. - Spécialisation des navires depuis 1950 : pétroliers ou méthaniers (pondéreux solides comme le charbon ou les grains), puis conteneurisation. 4 avantages : possibilité de transporter tout type de marchandises ; capacité de charge plus importante ; gain de temps lors du chargement et du déchargement ; boîtes standardisées que l'on peut charger et décharger dans tous les ports du monde. - Augmentation de la taille des navires (20 000 boîtes pour les plus gros porte-conteneurs, soit 200 000 tonnes). - Augmentation de la taille des ports et de la productivité de la manutention dans les ports (appareils de levage, plateformes multimodales). - Diversification des liaisons vers l'hinterland (canaux, voies ferrées, routes) pour améliorer les pré et post-acheminements. - Concentration croissante du transport maritime, marché oligopolistique : rachat de l'armateur singapourien <i>Neptune Orient Line</i> (NOL) par le franco-libanais <i>CMA-CGM</i> ; tentative d'association entre les 3 premiers armateurs, <i>Maersk</i>, <i>MSC</i> et <i>CMA-CGM</i>. - Risque de dépendance des transitaires, des chargeurs et des ports vis-à-vis des armateurs.</p> <p>Doc 2 : - Flux les plus importants concentrés sur 3 grandes routes : Pacifique Nord (28 millions d'EVP en 2018), Europe du Nord-ouest-Asie orientale par l'Océan Indien (25 millions) et l'Atlantique Nord (8 millions). - Points de passage importants, notamment pour les flux pétroliers. Ex : canal de Suez, détroits de Bab el Mandeb ou Malacca. - 3 façades maritimes majeures : Façade atlantique des Etats-Unis/Northern Range/Asie orientale. Centralité de l'Asie orientale et de la Chine dans le commerce maritime (point de départ et d'arrivée des 2 routes les plus fréquentées, nombreux hubs).</p> <p>Doc 3 : - Tracé des câbles transocéaniques correspond aux grandes routes maritimes. - Les câbles sont très surveillés par les Etats, comme la France. Ex : la France (Marine nationale, CEPHISMER). - Puissances FTN : infrastructures électroniques (Orange), fournisseurs de contenu (GAFAM américains et BATX chinois).</p> <p>Doc 4 : - Avantage du canal de Suez : liaison Europe-Asie orientale plus rapide que par le cap de Bonne Espérance (20 000 km entre Rotterdam et Shanghai contre 31 000). Inconvénient : il est situé dans une zone de tensions : piraterie somalienne, organisations terroristes dans le Sinaï, guerre civile au Yémen. - Elargissement du canal pour 3 raisons : fluidifier le trafic (100 navires/jour contre 50), accroître les recettes, développer une vaste zone franche de 460 km².</p> <p>Doc 5 : - 2 axes privilégiés : voie du Nord-Est, reliant la Scandinavie à l'Asie orientale, et voie du Nord-Ouest reliant le nord-est des Etats-Unis à l'Asie orientale. - Augmentation du trafic : 4 navires en 2010, 46 en 2012. A nuancer : moins d'une journée sur le canal de Suez.</p>

- Avantages : routes beaucoup plus courtes (48 jours pour Dalian-Rotterdam par le canal de Suez, 35 jours par la route du nord-est), zones sûres (nord du Canada ou de la Russie) alors que les routes passant par Suez ou Panama traversent des zones instables, pas de péages.

- Inconvénients : routes praticables qu'une partie de l'année (3 mois/an), dangers des icebergs, utilisation nécessaire de brise-glaces, navires à coques renforcées, pilotes expérimentés, pb de rentabilité (CMA-CGM considère que cette voie ne sera pas rentable avant 30 ans).

SYNTHESE :

- Forte croissance du trafic maritime : 500 millions de tonnes en 1950, 10 milliards en 2015. Evolution des navires (spécialisation, conteneurisation) et des ports (taille croissante, augmentation de la productivité, essor des liaisons avec l'hinterland).

- Concentration du transport maritime : géographique (concentration du trafic sur quelques grandes routes maritimes et points de passage comme le canal de Suez) et économique (structure oligopolistique du transport maritime. Ex : CMA-CGM).

- Tracé des câbles transocéaniques correspond aux grandes routes maritimes. Forte implication des Etats et des FTN.

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 », <i>Géocofluences</i>, juin 2013</p> <p>Doc 2 : classement des 10 premiers ports mondiaux (2000-2018), https://www.hafen-hamburg.de</p> <p>Doc 3 : Vincent Calabrèse, « La feederisation, une carte mondiale à jouer pour les petits ports », <i>L'Antenne, les transports au quotidien</i>, 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 Iles Tonga coupées du monde », <i>Les Echos</i>, 23 janvier 2019.</p> <p>Doc 5 : CNUCED, « Afrique et maritimisation », 2018.</p> <p>PROPOSITION DE TITRE :</p> <p><i>Des espaces en recomposition</i></p>	<p>1^{ère} partie : les océans, des espaces exploités et sillonnés</p> <p>Groupe C :</p> <p>Doc 1 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ensemble de ports faisant interface entre un avant-pays maritime et un arrière-pays terrestre. - Distinction entre les <i>main ports</i> (Anvers, Rotterdam, Singapour, etc...) et les ports secondaires pratiquant le <i>feederling</i>. - 4 grandes façades maritimes dans le monde : <i>Northern Range</i> de Dunkerque à Hambourg, Asie de l'Est et du Sud-Est ; façade orientale de l'Amérique du Nord, du Saint-Laurent au golfe du Mexique ; façade occidentale de l'Amérique du Nord, du Puget Sound à la Californie. - Montée en puissance de la façade d'Asie de l'Est et du Sud-Est (essor des ports chinois, taiwanais, japonais), avant-pays d'échelle mondiale et arrière-pays qui gagne peu à peu la Chine continentale en profondeur. <p>Doc 2 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Déclassement des ports occidentaux : en 2000, pour le trafic conteneurs, 5 ports occidentaux (3 européens, 2 américains) parmi les 10 premiers, Rotterdam au 5^{ème} rang, devant Shanghai, mais déjà loin de Hong Kong et Singapour ; en 2018, plus de ports occidentaux dans les 10 premiers ports à conteneurs mondiaux. Le 1^{er}, Rotterdam, est au 11^{ème} rang, avec un trafic de 14 millions d'EVP, 3 fois moins que Shanghai. - Domination écrasante des ports asiatiques : en 2000, l'Asie orientale était déjà bien placée dans le trafic conteneurs avec 5 ports sur les 10 premiers, dont 4 aux premiers rangs (Hong Kong, Singapour, loin devant avec 18 et 17 millions d'EVP, puis Busan et Kiaohsiung) ; en 2018, sur les 10 premiers ports à conteneurs du monde, 9 sont asiatiques. - Montée en puissance de la Chine : 7 ports parmi les 10 premiers, au nord du pays (Qingdao, 8^{ème}, Tianjin, 9^{ème}), au centre (Shanghai, 1^{er}, Ningbo, 3^{ème}) ou au sud (Shenzhen, 4^{ème}, Guangzhou, 5^{ème} et Hong Kong, 7^{ème}). <p>Doc 3 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Evolution du <i>feederling</i> ou cabotage : moins d'escales dans les ports secondaires, mais avec un chargement plus important : unités de 700 EVP passe à 1 300 en 2020 (pour les mega carriers, même course au gigantisme, avec des navires chargeant jusqu'à 23 500 EVP. - 8 régions mondiales où les armateurs exploitent des services feeders : 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. - Trafic important : 24 millions d'EVP pour la vingtaine de ports de transbordements mondiaux. - Augmentation de la taille des navires faisant du <i>feederling</i> depuis 20 ans. - Nécessité pour les ports secondaires d'investir. <p>Doc 4 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'Afrique pèse peu dans le commerce maritime : 7% des exportations et 5% des importations par voie maritime en 2018. - Son trafic présente 2 caractéristiques : il manque de diversité et est déséquilibré : exportations de produits bruts, notamment du pétrole brut (40% des exportations), importations de produits manufacturés (2/3 des importations). - Seulement 4 ports africains parmi les 100 premiers : Tanger, Port-Saïd, Durban et Alexandrie. Dans ces ports, la productivité est moindre que dans les ports européens ou asiatiques. <p>Doc 5 :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Gravité de la rupture d'un câble transocéanique pour des archipels isolés comme les Iles Tonga :

-Plus de paiement par carte bancaire, de transferts d'argent, de réservation sur les vols, etc...

SYNTHESE :

- 4 grandes façades maritimes : Façade atlantique des E-U/façade pacifique des E-U/Northern Range/Asie orientale ; distinction *main ports* ou *hubs*/ports secondaires pratiquant le *feederling*.
- Renversement des rapports de force : déclasserment des ports occidentaux (5 parmi les 10 premiers ports à conteneurs en 2000, aucun en 2018), montée en puissance de la façade est-asiatique (5 ports sur les 10 premiers en 2000, 9 sur 10 en 2020).
- Marginalisation de nombreuses régions du monde, comme l'Afrique subsaharienne.

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-filieres-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 ? », 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</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>Terrabellum</i>, 13 juin 2020. https://www.youtube.com/watch?v=dtYu4v7A0Bo</p> <p>PROPOSITION DE TITRE :</p> <p><i>De multiples activités illégales réprimées de façon variable</i></p>	<p>2^{ème} partie : rivalités et tensions</p> <p>Groupe D :</p> <p>Doc 1 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réseaux de trafiquants organisent le passage de la Méditerranée entre la Libye et l'Italie. - Plusieurs régions de départ : Libye, Turquie. - Prix variables : 1 000/2 000 dollars depuis la Libye, 4 000 depuis la Turquie. - Voyages vendus sur les réseaux sociaux, lignes sécurisées. Ex : agence de Mersin en Turquie. - Stratégies évolutives : d'abord de canoës pneumatiques, puis navires marchands. But : augmenter les volumes pour maximiser les profits. - Terme passeur recouvre une multitude de profils : gîte de réseau ou pilote de navire (souvent migrant lui-même). - Revenus générés par les migrations clandestines : 7 milliards de dollars. Ex : un trajet par cargo avec 300/400 personnes procure un bénéfice de 3 à 4 millions d'euros. - Réaction des Etats : action de la marine militaire italienne pour interrompre les flux, surveillance de Frontex, sauvetage. <p>Doc 2 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Importance du trafic de drogue dans les Caraïbes : flux massifs vers les E-U et l'Europe via l'Afrique de l'Ouest, moyens considérables (sous-marins). - Militarisation de la lutte anti-drogue : US Southern Command, marine nationale française. - Liens avec des organisations terroristes. - Action des E-U avant tout tournée vers le Venezuela, la Colombie est ménagée (alliée des E-U). <p>Doc 3 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 4 grandes zones de piraterie : mer des Caraïbes ; golfe de Guinée ; corne de l'Afrique (golfe d'Aden et côte de la Somalie) ; mer de Chine. - Causes : proximité de grandes routes commerciales ; pauvreté des populations ; absence d'un pouvoir étatique fort. - Conséquences : augmentation des primes d'assurance ; coopération entre les puissances navales (Ex : Opération <i>Atalante</i> menée par l'UE en 2008 et <i>Ocean Shield</i> menée par l'OTAN en 2009 au large de la Somalie) ; durcissement de la législation contre la piraterie. <p>Doc 4 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Conséquences négatives de la piraterie : morts de gens de mer, hausse des primes d'assurance, perturbation du commerce et de la navigation, augmentation du prix des produits, aide humanitaire contrariée. - Définition de la CNUDM : « acte illicite de violence, détention, déprédation commis par l'équipage d'un navire privé contre un autre navire et ses passagers ». - Facteurs de la croissance de la piraterie : fin de la guerre froide et de la rivalité navale E-U/URSS ; affaiblissement de la Triade (75% du PIB mondial en 1990, 30% en 2016), basculement du commerce mondial vers l'Asie à partir des années 1990, conteneurisation. - Pratique ancienne (flibuste dès le XVII^{ème} siècle, piraterie en mer de Chine sous les Ming). Résurgence après la crise asiatique de 1997, puis dans les années 2000. Plusieurs centaines d'attaques. - Evolution de la nature de la piraterie : d'abord gains limités (argent, pièces détachées, matériel hifi), puis rapprochement avec les réseaux terroristes (prise d'otages, surtout en Somalie). - Réaction militaire des puissances à la fin des années 2000 : E-U, France, mais aussi Chine, Russie, Inde, Japon. Moyen pour ces puissances de renforcer leur présence près des points stratégiques. - Traitement des pirates très différents suivant le statut juridique des intervenants : sociétés privées, forces conventionnelles occidentales ou autres.

SYNTHESE :

3 grandes activités illégales :

- Migrations clandestines : massives (plusieurs centaines de milliers de migrants en Méditerranée en 2014-2016), profils des passeurs divers, stratégies évolutives, revenus colossaux.
- Trafic de drogue : quantité massives, organisations puissantes qui gangrèment les Etats (Colombie, Venezuela), mobilisation des Etats contre le trafic.
- Piraterie : 4 grandes zones, causes multiples (routes commerciales, pauvreté des populations, absence d'un pouvoir étatique fort).

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.lesclesdumoyenorient.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>PROPOSITION DE TITRE :</p> <p><i>Des espaces partagés, enjeux de conflits de souveraineté</i></p>	<p>2^{ème} partie : rivalités et tensions</p> <p>Groupe E :</p> <p>Doc 1 : Depuis Montego Bay (1973-1982), division juridique des océans en 4 : eaux territoriales (jusqu'à 12 milles nautiques : droits souverains intégraux), ZEE (jusqu'à 200 milles : priorité pour l'exploitation des ressources), plateau continental juridique (jusqu'à 350 milles : droits identique à la ZEE) ; eaux internationales (64 % de la surface des océans : droit du pays dont le navire porte le pavillon).</p> <p>Doc 2 : - Importance des zones « détenues » par les Etats, surtout en Méditerranée, mer de Chine. - Nombreux Etats réclamant une extension de leur ZEE. - Nombreuses tensions liées aux délimitations des ZEE, surtout en mer de Chine, golfe de Guinée et Caraïbes.</p> <p>Doc 3 : - Situation de départ : vaste ZEE de la Grèce en Méditerranée orientale (îles égéennes + Crète). - Initiatives turques et grecques : Novembre 2019 : accord Turquie-Libye créant une ZEE spéciale qui ignore la ZEE de la Grèce et de Chypre. Juillet 2020 : la Turquie annonce son intention d'explorer les possibles réserves gazières contenues en Méditerranée orientale. Pb : ces réserves se trouvent en partie dans la ZEE grecque (près de l'île de Kestellorizo). Juillet-août : la Grèce met ses forces militaires en alerte et signe avec l'Egypte un accord d'exploitation commune des ressources de la Méditerranée orientale près de Chypre. Août 2020 : la Turquie réplique en envoyant l'Oruc Reis prospecter entre Chypre et la Crète, escorté par des navires de guerre. - Attitude des autres puissances : soutien ferme de la France à la Grèce (manœuvres navales conjointes, envoi de 2 rafales à Chypre), soutien de l'Egypte. L'UE, et notamment l'Allemagne, de même que les E-U, restent neutres, se contentant d'appeler au dialogue. - Crise grave car elle s'ajoute à des tensions préexistantes : contentieux historique Grèce-Turquie, crise des migrants, conversion de l'Eglise Ste Sophie en mosquée en juillet 2020, questions des migrants.</p> <p>Doc 4 : - Mer de Chine riche en ressources halieutiques et en hydrocarbures. - Région très importante pour l'économie mondiale : les pays riverains pèsent 45% du PIB mondial. Importance du détroit de Malacca : 200 navires/jour, 65% des importations de pétrole de l'Asie orientale, 80% de celles du Japon, 90% du commerce extérieur de la Chine, 50% du commerce extérieur de l'UE. - Nombreuses tensions liées aux délimitations de ZEE (Spratleys, Paracels), présence de bases militaires chinoises ou américaines dans la région.</p> <p>SYNTHESE :</p> <p>- Forte appropriation des océans (1/3 environ) par les Etats. - 4 statuts juridiques : eaux territoriales ; ZEE ; plateau continental juridique ; eaux internationales. - Nombreuses tensions liées aux délimitations des ZEE. Ex : mer de Chine ou Méditerranée orientale.</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>Geostrategia</i>, CSFRS, 6 mai 2019. https://www.geostrategia.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>PROPOSITION DE TITRE :</p> <p>Rivalités de puissance et contrôle des points de passage</p>	<p>2^{ème} partie : rivalités et tensions</p> <p>Groupe F :</p> <p>Doc 1 : Ambitions croissantes de la Chine : 2010 : contrôler les eaux proches des côtes chinoises, en exclure Taiwan et le Japon. 2010-2020 : marine chinoise de plus en plus présente jusqu'à la seconde chaîne d'îles. Ex : Guam. 2020-2040 : devenir une puissance navale mondiale.</p> <p>Doc 2 : - Points forts de la Chine sur le plan naval et militaire : forte augmentation du budget de défense de la Chine : au-delà de +10% annuel dans les années 2010, 215 milliards \$ en 2016, 4 fois plus que la France ou le Royaume-Uni, plus que les dépenses de défense combinées du Japon, de la Corée du Sud et de l'Inde, création d'un groupe aéronaval structuré autour du porte-avions Liaoning en 2012 (racheté à la Russie et modernisé par la Chine) ; construction de 2 autres porte-avions. Mise au point d'un SNLE de troisième génération, prévu pour 2020-2025, missiles nucléaires DF-21 et DF-26 « tueurs de porte-avions », stratégie du « collier de perles » dans l'Océan Indien. - Hégémonie encore nette des E-U : 6 flottes réparties dans tous les océans, 11 porte-avions, dont 6 porte-avions de classe Nimitz (propulsion nucléaire) dans le Pacifique. La flotte américaine représente la somme des 17 marines qui suivent, dont 14 sont alliées ; 600 bases partout dans le monde. Ex : Diego Garcia (Océan indien), Okinawa (Japon), Guantanamo (Cuba) ; près de 50 alliances militaires bi ou multilatérales (OTAN, ANZUS) dont de nombreux alliés en mer de Chine (Corée du Sud depuis 1953, Japon depuis 1960 ou pays de l'ANZUS depuis 1951). - Points faibles de la Chine : peu d'alliés (1 seul traité d'assistance avec la Corée du Nord), fragilité de la coopération sino-russe ; stratégie du « collier de perles » encore économique (à part la base militaire de Djibouti) ; retard technologique (porte-avions Liaoning et missiles achetés à la Russie).</p> <p>Doc 3 : - Océan indien traversé par une importante route maritime (Europe-Asie orientale). - Présence de plusieurs points de passage importants : détroits de Malacca et de la Sonde (Asie du sud-est), détroits d'Ormuz et de Bab el Mandeb (péninsule arabique), canal du Mozambique (Afrique orientale). - Expansion navale de l'Inde : infrastructures portuaires (Bangladesh, Iran, EAU), bases (Seychelles, EAU, îles Andaman), renforcement de la flotte (160 navires, 3 porte-avions, 400 avions en 2022), exercices militaires dans l'océan indien, mais aussi en mer de Chine (« Act East »), coopération avec les marines occidentales (France, Royaume-Uni, E-U) ou la Russie. - Expansion navale chinoise : bases en mer de Chine sur les archipels contestés (Spratleys, Paracels, commandement sur l'île d'Hainan), Infrastructures dans de nombreux ports (Afrique orientale avec la Tanzanie et le Kenya, mer Rouge, Pakistan, Sri Lanka, Bangladesh, Myanmar, Thaïlande), projet OBOR ou « routes de la soie ».</p> <p>Doc 4 : Situation géographique et juridique du Golfe Persique et du détroit d'Ormuz. Golfe Persique : une mer peu profonde, large de 200 km seulement, coincée entre l'Iran et la péninsule arabique ; détroit d'Ormuz : peu profond et large de 40 km seulement. Zone importante sur le plan économique : 1/3 du trafic pétrolier et 1/5^{ème} du trafic gazier mondial. Zone militarisée : nombreuses bases militaires (E-U au Koweït, Qatar, EAU, Oman, Bahreïn ; Royaume-Uni à Bahreïn, France aux EAU, Turquie au Qatar). Attaques nombreuses dans les années 1980 (guerre Iran/Irak) : 240 pétroliers attaqués, 55 coulés. Nouvelles tensions en juin 2019 : 2 attaques contre des pétroliers en mer d'Oman, craintes du monde entier de voir une guerre entre les E-U et l'Iran. 3 raisons : question du nucléaire iranien (accord de 2015 remis en cause par Donald Trump en 2018), contentieux historique (affaire des otages en 1979-1980), expansionnisme iranien au Moyen-Orient (Irak, Syrie, Liban, Yémen).</p> <p>Doc 5 : - Projet du canal de Kra en Thaïlande soutenu par la Chine. But : creuser un canal de direction est/ouest sur l'isthme thaïlandais pour relier l'océan Indien et l'océan Pacifique. - 2 buts : sortir du « dilemme de Malacca » (Hu Jintao), c'est-à-dire de la trop forte dépendance de la Chine vis-à-vis du détroit de Malacca, véritable <i>lifeline</i> de la Chine (75% des importations chinoises de pétrole) sous le contrôle de l'US Navy ; jalon dans le gigantesque projet de nouvelles routes de la soie, projet permettant à la Chine de distribuer ses produits au monde entier par des routes contrôlées. - 2 bénéficiaires : Thaïlande (nouvelle plaque tournante du commerce mondial) et Sri Lanka (nouveau hub dans l'Océan Indien. Construction d'un nouveau port à Colombo).</p>

- 2 perdants : Singapour (baisse du trafic sur Malacca) et les E-U (échec de leur stratégie de *containment* contre la Chine).

SYNTHESE :

- Domination des mers par la marine américaine.
- Montée en puissance des plusieurs pays : Chine (flotte, contrôle des routes maritimes, stratégie du « collier de perles », et Inde.
- Tensions sur les points de passage. Ex : détroit d'Ormuz (E-U/Iran) ou détroit de Malacca et canal de Kra (Chine).

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 », <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 : « Dernier rapport du GIEC : les océans et la cryosphère en péril », <i>Franceinfo</i>, 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>PROPOSITION DE TITRE :</p> <p>Des milieux menacés</p>	<p>3^{ème} partie : dégradation et protection</p> <p>Groupe G :</p> <p>Doc 1 : Pollution plastique importante des océans. 2 dans le Pacifique, 2 dans l'Atlantique, 1 dans l'océan Indien.</p> <p>Doc 2 : - Forte augmentation des captures dans le monde : X 4 entre 1950 et 2017. 2 causes : accroissement de la population et consommation en hausse par habitant. - Surexploitation d'1/3 des stocks de poissons. Conséquence : stagnation des captures depuis 1996. - 1/2 des pêches mondiales faite par des chalutiers. Filets entonnoirs, chalutage de fond, pêche électrique occasionnent des ravages. - Action des organisations régionales (UE) ou des ONG pour réguler la pêche : interdiction par l'UE de la pêche en eaux profondes en 2016, de la pêche électrique en 2021, demandes de quotas, de mesures contre la pêche illégale, d'interdiction de la pêche minotière, promotion des méthodes de pêche passive, création d'aires marines protégées par les ONG. - Impact du changement climatique : baisse des ressources halieutiques dans les zones tropicales, augmentation dans les régions polaires.</p> <p>Doc 3 : - Forte croissance des pavillons de complaisance depuis 40 ans. En 2020, plus de 75% de la flotte mondiale. - Les pavillons de complaisance sont souvent des micro-États qui, contre paiement, autorisent des navires étrangers à arborer leur pavillon. Ils n'appliquent pas, ou peu, les normes de sécurité, environnementales, et de droit du travail, en vigueur ailleurs. Les navires sont détenus par des sociétés écrans. - Conséquence : naufrages et marée noire à cause de la vétusté des navires ou de l'incompétence d'une partie de l'équipage. Ex : le Wakashio au large de l'île Maurice en 2020. - Mesures à prendre : exiger la 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 ; tenir les propriétaires de navires pour pleinement responsables des conséquences néfastes que leur activité peut causer ; interdiction du transit de navires dans une zone suffisamment large.</p> <p>Doc 4 : - Depuis 1970, les océans ont absorbé 90% de l'excès de chaleur dû au changement climatique. Depuis 1993, la vitesse de réchauffement des océans X 2. - Acidification des eaux et baisse de la quantité d'oxygène entre 0 et 1000 m de profondeur. - Baisse de la productivité primaire. Baisse pour les pêches dans les régions tropicales. - Blanchiment des récifs de coraux tropicaux. Dégradation de 70 à 90% de ces récifs si le réchauffement atteint 1,5°C depuis la révolution industrielle (probable entre 2030 et 2050), de 100% si le réchauffement est de 2°C. . - Dégradation de la flore littorale (mangroves) ou de la faune (moules). - Augmentation du niveau des mers à causes de la dilatation des océans et de la fonte des glaces. Hausse de 1 m d'ici à 2300 si le réchauffement est de 1,5°C, - Urgence à diminuer les émissions de gaz à effet de serre. Certains changements sont cependant irréversibles. Il faut améliorer la résilience des sociétés.</p> <p>SYNTHESE :</p>

- | | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none">- Diminution des ressources halieutiques due à la surpêche.- Dégradation directe dues aux activités productives (déchets plastiques) ou au transport maritime (pavillons de complaisance).- Dégradation indirecte due au changement climatique (diminution des ressources primaires dans les zones tropicales, blanchiment des récifs coralliens, dégradation des mangroves). |
|--|---|

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.</p> <p>3 docts :</p> <p>Jean-François Ghiglione, directeur de recherche au CNRS, « Prélèvements de micro-plastiques », <i>oceanstaraexpedition.org</i>, 2014.</p> <p>BoyanSlat, « Pourquoi le nettoyage du continent de plastique s'avère bien plus compliqué que prévu », <i>francetvinfo</i>, 8 janvier 2019.</p> <p>Emmanuel Macron, « Biodiversité : Emmanuel Macron annonce qu'il y aura 100% de plastique recyclé d'ici 2025 », BFM TV, 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>PROPOSITION DE TITRE :</p> <p>Des milieux à protéger</p>	<p>3^{ème} partie : dégradation et protection</p> <p>Groupe H :</p> <p>Doc 1 : Plusieurs pistes pour lutter contre le plastique :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bactéries consommant le plastique pour limiter sa durée de vie (100 ans). - Grandes barrières flottantes en forme de fer à cheval pour drainer le plastique. - 100% de plastiques recyclables d'ici 2025. <p>Doc 2 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Forte augmentation des captures dans le monde : X 4 entre 1950 et 2017. 2 causes : accroissement de la population et consommation en hausse par habitant. - Surexploitation d'1/3 des stocks de poissons. Conséquence : stagnation des captures depuis 1996. - 1/2 des pêches mondiales faite par des chalutiers. Filets entonnoirs, chalutage de fond, pêche électrique occasionnent des ravages. - Action des organisations régionales (UE) ou des ONG pour réguler la pêche : interdiction par l'UE de la pêche en eaux profondes en 2016, de la pêche électrique en 2021, demandes de quotas, de mesures contre la pêche illégale, d'interdiction de la pêche minotière, promotion des méthodes de pêche passive, création d'aires marines protégées par les ONG. - Impact du changement climatique : baisse des ressources halieutiques dans les zones tropicales, augmentation dans les régions polaires. <p>Doc 3 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Forte croissance des pavillons de complaisance depuis 40 ans. En 2020, plus de 75% de la flotte mondiale. - Les pavillons de complaisance sont souvent des micro-États qui, contre paiement, autorisent des navires étrangers à arborer leur pavillon. Ils n'appliquent pas, ou peu, les normes de sécurité, environnementales, et de droit du travail, en vigueur ailleurs. Les navires sont détenus par des sociétés écrans. - Conséquence : naufrages et marée noire à cause de la vétusté des navires ou de l'incompétence d'une partie de l'équipage. Ex : le Wakashio au large de l'île Maurice en 2020. - Mesures à prendre : exiger la 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 ; tenir les propriétaires de navires pour pleinement responsables des conséquences néfastes que leur activité peut causer ; interdiction du transit de navires dans une zone suffisamment large. <p>Doc 4 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aires marines protégées. Plusieurs niveaux de protection : Totale : accès et exploitation interdits. Ex : Papahānaumokuākea (Îles Hawaï, E-U) ou Nazca Marine Park (Chili) dans le Pacifique. Partielle : accès et exploitation réglementés. Ex : Prince Edward Islands (Afrique du Sud) dans l'Océan Indien ou South Georgia and South Sandwich Islands (Grande-Bretagne) dans l'Atlantique Sud. Les zones dans lesquelles il n'y pas ou peu de règles de protection prévalent. - Rencontres régulières pour discuter de la protection des océans : Marseille, 2013 ; New York, 2017 ou Vancouver, 2021. - 3 organisations des Nations Unies dédiées ou partiellement dédiées à la protection des océans : le Programme des Nations Unies pour l'Environnement (Nairobi), l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture ou FAO (Rome) et l'Organisation maritime internationale (Londres).

Doc 5 : Protection des océans multiscalaire :

- ONU : UNESCO (grande barrière de Corail), journée mondiale des océans (8 juin).
- Echelle continentale. Ex : Commission interaméricaine du thon tropical.
- Echelle locale. Ex : port de Marseille doté d'un PGEN ou Plan de gestion des espaces naturels depuis 2004.

SYNTHESE :

- Pistes techniques : bactéries anti-plastiques, barrières flottantes.
- Actions multiscalaires des pouvoirs publics : ONU, ensembles régionaux, états, régions, villes.
- Action des ONG qui dénoncent (pavillons de complaisance, pêche illégale) et proposent.