

Pistes pour l'enseignement

Suggestions pédagogiques et fiches pratiques pour

Cargos – La face cachée du fret

Film documentaire de Denis Delestrac

60 minutes (version courte), dès 14 ans

Thèmes : transport maritime, consommation, mondialisation, commerce mondial, écologie, océans et mers, climat, droits humains

Degré scolaire : cycle 3, degré sec. II (formation professionnelle, gymnases, écoles de culture générale), formation d'adultes



Production : Polar Star Films en co-production avec La Compagnie des Taxi Brousse, Espagne/France ; en collaboration avec TSR

Caméra : Jordi Esgleas Marroi

Montage : Dragomir Bajalica, Jean de Garrigues, Ibon Olaskoaga

Son : Thibault Delage, Benjamin Falsimagne, Benoît Leduc, Lucas Masson

Musique : Ian Briton, Rod Boyd

Langue : français (voix off), allemand (voix off)

Matériel pédagogique : Eva Woodtli Wiggerhauser, Nicole Güdel

Traduction : Martine Besse

A propos du film

Neuf produits sur dix consommés en Occident proviennent d'outre-mer. Cela peut sembler absurde, mais c'est ainsi : les biens fabriqués à l'autre bout du monde sont souvent moins chers chez nous que ceux que l'on produit près de chez nous et que l'on transporte par la route. Et comme le fret aérien est beaucoup plus coûteux que le fret maritime, presque toutes les marchandises sont transportées dans le monde par voie maritime. Mais quel est le prix réel du transport maritime ? Quelles sont les figures clés de cette industrie mondiale ? Qu'en est-il du bilan écologique et du respect des droits humains ? Quel est le rôle joué par les pavillons de complaisance ? A partir du « voyage » de biens de consommation courants comme les produits alimentaires ou les vêtements, ce film essaie d'éclairer les zones d'ombre d'une branche qui n'attire pas les regards. Ce film est une version raccourcie de l'original en anglais de 83 minutes intitulé « *Freightened* ». Il a reçu de nombreuses distinctions, entre autres le Prix Tournesol 2017 au Festival du Film Vert. Ce film est très dense du point de vue informatif. C'est pourquoi sa teneur essentielle est résumée plus bas. En montrant le film, il faut rappeler qu'il s'agit d'un film documentaire d'investigation qui prend parti et qui a clairement pour but de révéler une situation. Certains aspects sont présentés de manière peu nuancée ; d'autres ne sont même pas mentionnés. Il vaut donc la peine, pour l'utilisation dans l'enseignement, de se procurer des informations supplémentaires (voir « Informations générales » dans ce document). Ou voir également le chapitre « Les échanges de marchandises » de l'ouvrage suivant, disponible dans le catalogue en ligne d'éducation²¹ et les médiathèques de certaines HEP romandes : *Etudes de cas. Mise en œuvre des nouveaux programmes de géographie du collège*. (Sous la dir. de Jean-Pierre Lauby, Scérén : 2012).

Résumé du film

Ce que Francfort ou New York sont pour la finance, Rotterdam et Shanghai le sont pour le commerce mondial. Tandis que le monde de la finance est observé avec des yeux d'aigle par le public, le transport maritime de conteneurs ou fret maritime se joue à notre insu, loin des projecteurs.

En Occident, chaque personne possède environ 10'000 objets. Une grande partie d'entre eux sont arrivés chez nous dans un conteneur par voie maritime. Chaque année, 500 millions de conteneurs sont en route en suivant les grandes voies maritimes du monde. Sans peine en apparence, les biens voyagent à des prix très bas. Les coûts de transport minimes et les faibles charges salariales dans les pays à bas salaire rendent le transport maritime de conteneurs très attractif. Depuis les alentours de 1990, les porte-conteneurs maritimes connaissent une énorme croissance. Ce secteur est à la fois le bénéficiaire et le moteur de la mondialisation ; il favorise aussi à un degré important la division mondiale du travail.

Vue d'ensemble des thématiques abordées dans le film (pouvant être sélectionnées comme chapitres dans le menu du DVD)

Durée approx. (min)	Chapitres
2:30	Mécanismes et développement du transport maritime
10:49	Le conteneur
17:13	Les armateurs
21:11	Pavillons de complaisance et équipages des navires

32:23	Conséquences négatives pour les océans
39:07	Pollution atmosphérique et réchauffement climatique
51:10	L'OMI (Organisation maritime internationale)
56:06	Solutions possibles

Les transporteurs maritimes (porte-conteneurs)

Actuellement, 60'000 cargos naviguent chaque jour sur les mers du monde. Les plus grands atteignent 400 mètres de long et transportent jusqu'à 18'000 conteneurs, ce qui représente près de 80'000 tonnes de marchandises. Chaque année, plus de 500 millions de conteneurs parcourent les mers et abordent dans l'un des 4'500 ports du monde. Depuis le début de l'utilisation des conteneurs à des fins économiques autour de 1990, le volume des marchandises chargées sur des porte-conteneurs a été multiplié par sept. Ce qui augmente principalement, ce n'est pas le nombre des transporteurs maritimes mais la quantité des biens transportés. Le transport maritime de conteneurs est devenu possible grâce à l'invention du conteneur normalisé ISO en 1956. C'est à partir de là que le transport maritime des marchandises a pris son essor. Aujourd'hui, un immense porte-conteneurs chargé de 6'000 conteneurs peut être déchargé en 24 heures. Autrefois, il fallait compter des semaines ou même des mois, car les bateaux contenaient des milliers de produits enfermés dans des récipients divers. Aujourd'hui, on ne transporte pas seulement des biens de consommation dans les conteneurs, mais aussi des déchets métalliques, du vieux papier et du foin. Les faibles coûts de transport favorisent le déplacement des marchandises par voie maritime. Ce qui est transporté dans les conteneurs est en grande partie inconnu. Seuls 2% sont contrôlés; pourtant, après les attentats du 11 septembre, les Etats-Unis et leurs alliés s'étaient fixé pour but de scanner la totalité des conteneurs.

Pavillons de complaisance

Les 15 premiers km de la mer en bordure de la côte sont des eaux territoriales; viennent ensuite environ 300 km de zone économique exclusive dans laquelle un Etat côtier peut, du point de vue juridique, disposer du contenu des eaux et du sol marin; ensuite vient la haute mer qui n'appartient à personne. En haute mer, les bateaux ne sont soumis qu'aux lois du pavillon du pays sous lequel ils naviguent. Il s'agit souvent de pavillons de complaisance – les pavillons de pays dans lesquels les normes juridiques en vigueur sont très peu contraignantes. Un armateur peut ainsi se soustraire à l'ordre juridique de son pays d'origine et réduire les coûts (avantages fiscaux, réglementation moins stricte du point de vue social et en matière de sécurité). Les pavillons de complaisance ne comportent guère de règlements techniques pour les bateaux et les exigences quant à l'entretien sont très laxistes. Parmi les pavillons de complaisance, il faut citer par exemple les îles Marshall, les Bahamas, la Mongolie, la Bolivie, Panama, le Liberia et d'autres.

Equipages

Même sur les plus grands transporteurs maritimes, les équipages à bord sont petits. 20 personnes suffisent pour les bateaux les plus grands. Les pavillons de complaisance ont en outre l'avantage, pour les armateurs, de contourner les charges élevées que représentent les marins. Au lieu d'engager un équipage américain selon le droit américain, un armateur américain peut, conformément au droit du pavillon de complaisance, engager des marins qui ne sont guère protégés sur le plan du droit du travail. Aujourd'hui, 40% des équipages sont constitués par des Philippins. Ce travail est considéré comme l'un des plus dangereux au monde. Chaque année, 2'000 marins perdent la vie.

Préjudices environnementaux

Les trois quarts de toutes les avaries concernent des bateaux qui sont en service depuis plus de 25 ans. Ce sont souvent des navires pétroliers qui, loin de l'attention, provoquent une marée noire en haute mer. Chaque année, 150'000 tonnes de pétrole brut se déversent dans la mer.

Les moteurs des bateaux sont très peu exigeants et brûlent même les carburants les plus mauvais du point de vue qualitatif et les plus nocifs pour l'environnement, du gaz à la boue de charbon et aux résidus d'huile lourde. Ces carburants rejettent beaucoup plus de gaz polluants (entre autres CO₂, oxyde d'azote, dioxyde de soufre ainsi que suie et particules fines) dans l'environnement que ce qui est autorisé pour les voitures. A proximité des ports, la pollution de l'air est de ce fait colossale. Chaque année, près de 60'000 personnes décèdent prématurément dans le monde de maladies pulmonaires que l'on peut mettre en relation avec le fret maritime. Le transport maritime de marchandises cause au total 4% des émissions de gaz à effet de serre dans le monde et contribue donc dans des proportions importantes au réchauffement du climat (voir aussi le chapitre « Informations générales »). L'une des voies maritimes les plus fréquentées est celle de la Chine à destination de l'Europe via le canal de Suez. En raison de la fonte des calottes polaires au nord de la Sibérie et du Canada, il sera possible, ces prochaines années, de raccourcir d'un tiers la durée du temps de transport. Le transport maritime de conteneurs tirera directement profit des changements climatiques qu'il entraîne.

Les cargos sont extrêmement bruyants : le bruit correspond au centuple du bruit d'un propulseur à réaction. On émet l'hypothèse que les animaux marins, notamment les baleines, les phoques, de nombreux poissons et des invertébrés qui émettent des sons, sont influencés dans leurs capacités de communiquer et de s'orienter (Cf. aussi le chapitre « Informations générales »).

Le fait de transférer des organismes dans d'autres eaux constitue un autre gros problème. Pour que les bateaux qui ne sont pas chargés complètement puissent naviguer de façon sûre et stable, de grandes quantités d'eau sont pompées pour remplir les réservoirs vides. Avant d'être rechargés dans le port suivant, les cargos déversent l'eau embarquée. Ce qui semble simple et sensé à première vue recèle un grand danger pour l'environnement. Lorsqu'on remplit et vide les réservoirs avec de l'eau de mer, toutes sortes d'organismes sont transportées d'un endroit à un tout autre endroit ; il se peut alors qu'ils se propagent et deviennent envahissants car ils ne trouvent pas leurs ennemis naturels. Dans le lieu où ils ont été introduits, la végétation et les poissons subissent des préjudices. Les coûts occasionnés ainsi se chiffrent en milliards. Selon les estimations, le pompage de l'eau serait à l'origine de la perte de 42% des espèces menacées.

Site Internet du film : <http://frightened.com/> (anglais)

Informations générales

Polluants de l'air : comparaison entre la voiture, l'avion, le bateau

Dans l'absolu, c'est le transport maritime de marchandises qui émet, en raison des gigantesques quantités, le plus de polluants de l'air (CO₂, dioxyde de soufre, oxyde d'azote, suie et particules fines) comparativement aux autres moyens de transport. Concernant le dioxyde de soufre en particulier, le transport maritime de marchandises est de loin le plus gros émetteur. Par unité transportée, le bilan se présente un peu différemment par exemple en ce qui concerne le CO₂ : l'avion livre, avec 500 – 1'000 g CO₂ par kilomètre par tonne, un bilan climatique nettement plus mauvais que le transport par bateau (5 - 60 g CO₂ par kilomètre par tonne).

Bruits subaquatiques

Il existe peu de connaissances étayées solidement du point de vue scientifique pour établir dans quelle mesure la capacité des mammifères marins de communiquer et de s'orienter est influencée par le bruit. Un lien à ce sujet :

https://www.sciencesetavenir.fr/animaux/animaux-marins/le-bruit-humain-bouleverse-toute-la-chaine-de-vie-oceanique_102374

Peintures contenant des substances toxiques et des biocides

Pour empêcher que des microorganismes, des plantes et des animaux colonisent la coque des navires (phénomène appelé « fouling »), on applique des couches de peinture préjudiciables à l'environnement. Ces peintures se retrouvent progressivement dans les eaux environnantes et polluent les mers et les régions côtières. Un lien à ce sujet :

<http://www.futura-sciences.com/planete/questions-reponses/environnement-fouling-consequences-bateaux-environnement-2800/>

Signes avant-coureurs d'une crise dans le fret maritime

Le transport maritime mondial des marchandises a enregistré longtemps une forte croissance sans frein. Ce que le film ne dit pas, c'est que les taux de croissance continuent d'être élevés mais qu'ils montrent des signes de faiblesse ; les ports européens sont confrontés, pour leur part, à des phénomènes de crise. Il y a par exemple actuellement une offre pléthorique de surfaces de chargement et les nouvelles commandes de porte-conteneurs ont connu un fléchissement en 2016.

Sources pour approfondir le sujet

- Chapitre « Les échanges de marchandises » de l'ouvrage : Mise en œuvre des nouveaux programmes de géographie du collège. (Sous la dir. de Jean-Pierre Lauby, Scérén : 2012). Ce document peut être commandé sur le catalogue en ligne d'éducation21 et les médiathèques de certaines HEP romandes.
- <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/transv/Mobil/des-outils-pour-etudier-les-ports-maritimes-a-travers-lexemple-de-la-mer-baltique>
- <http://regardssurlaterre.com/le-transport-maritime-la-croisee-des-enjeux-economiques-et-environnementaux>
- <http://ddc.arte.tv/nos-cartes/le-transport-maritime-coeur-de-la-mondialisation>
- Site officiel de la CMA CGM, un leader mondial du transport maritime en conteneur : www.cma-cgm.fr
- Un site d'information sur les ports commerciaux : www.portfocus.com
- Suivre les porte-conteneurs en temps réel : www.marinetraffic.com

SUGGESTIONS DIDACTIQUES

Objectifs

Les élèves ...

- connaissent dans les grandes lignes le développement du transport maritime de conteneurs,
- peuvent énoncer les conséquences positives et négatives du transport maritime de conteneurs et ses liens avec le commerce mondial,
- étudient le point de vue et les intérêts des différents acteurs (protagonistes),
- savent ce que sont les coûts externes,
- identifient les pistes d'action individuelles ainsi que les solutions possibles au niveau collectif et politique.

Liens EDD

Dimensions	Compétences*	Principes*
<ul style="list-style-type: none">- Société (individu et collectivité)- Environnement (ressources naturelles)- Economie (processus soutenable)- Espace (local et global)- Temps (hier, aujourd'hui et demain)	<ul style="list-style-type: none">- Développer un sens d'appartenance au monde- Penser en systèmes- Construire des savoirs interdisciplinaires prenant en compte différentes perspectives- Assumer ses responsabilités et utiliser ses marges de manœuvre	<ul style="list-style-type: none">- Réflexion sur les valeurs et orientation vers l'action- Pensée en systèmes- Orientation selon les visions

*se fonde sur la grille des compétences et des principes d'éducation²¹

Fiches pratiques et documents à photocopier

Document à photocopier 1	Cartes des différents acteurs
Fiche pratique 1	Les acteurs (protagonistes) sous la loupe
Fiche pratique 2	Points de vue
Fiche pratique 3	Coûts externes
Fiche pratique 4	Possibilités de solutions

Remarque : les suggestions suivantes décrivent différentes méthodes et proposent plusieurs axes thématiques pour étudier le film. Chaque suggestion forme un tout et peut être utilisée indépendamment des autres.

SUGGESTION 1 : VÉRIFICATION DES FAITS

Objectif

Les élèves étudient des questions en lien avec le transport maritime de conteneurs et établissent des liens dans le sens d'une réflexion systémique.

Age: dès 14 ans

Durée: 2 leçons plus le film

Matériel: -

Déroulement:

Les élèves étudient avant, pendant et après avoir vu le film, différentes questions afin de mieux comprendre son contenu. Après le visionnement, ils travaillent sur les différentes questions, répartis par petits groupes. Lors d'une discussion finale en plénum, ils partagent les informations collectées.

Recueillir les connaissances existantes – Plénum

Avant le visionnage, les élèves expriment leurs attentes à l'égard du film et recensent leurs connaissances sur le fret maritime. Les questions suivantes permettent d'attirer leur attention sur les thèmes principaux et de les guider pendant le visionnage. Il ne s'agit donc pas, à ce stade, d'y répondre de manière complète.

Questions concernant le titre et le contenu du film :

- Quelles associations évoque le sous-titre du film « Cargos - La face cachée du fret » ?
- Quel pourrait être le contenu de ce film ? Où pourrait se situer la problématique ?

Questions concernant les conteneurs et le fret maritime :

- Qu'est-ce qu'un conteneur ? Qu'est-ce que le fret maritime ?
- Où est-ce que je vois habituellement des conteneurs (camions, trains de marchandises, etc.) ?
- Quels sont les ports où accostent les cargos en Europe ?
- Comment la marchandise arrive-t-elle des ports jusque chez nous ?
- Qu'est-ce qui arrive par bateau dans le ménage, chez nous, ou dans les magasins ?
- Quelle est l'importance du fret maritime pour nous en Suisse ?

Visionnage du film – Travail réparti entre les groupes

Avant le visionnage, les élèves se voient attribuer, par groupes, un sujet sur lequel ils devront se concentrer, afin de trouver des informations dans le film. Quatre sujets sont prévus ; chacun d'eux devrait être étudié par un ou deux groupes. Ces sujets présentent des degrés de difficulté variables (ils sont énumérés ci-dessous, du plus simple au plus complexe).

Sujet 1 : les conteneurs

- Qu'apprend-on dans ce film à propos des conteneurs ?
- Quelle est l'importance des conteneurs pour le fret maritime ?

Sujet 2 : le transport maritime de conteneurs

- Quels sont les chiffres et les faits livrés par ce film concernant les porte-conteneurs et leurs propriétaires (les armateurs) ?
- Comment le transport maritime de conteneurs est-il organisé ?

Sujet 3 : les effets sur les humains

- Quels sont les effets du transport maritime de conteneurs sur les humains ?

Sujet 4 : les effets sur l'environnement

- Quels sont les effets du transport maritime de conteneurs sur l'environnement ?

Les principales informations du film sont résumées aux pages 2 - 4.

Sujet 1 : Les conteneurs : passage « Porte-conteneurs »

Sujet 2 : Le transport maritime de conteneurs : passage « Pavillons de complaisance »

Sujet 3 : Les effets sur les humains : passages « Equipages » et « Préjudices environnementaux »

Sujet 4 : Les effets sur l'environnement : passage « Préjudices environnementaux »

Discussion – Plénum

A la fin, tous les groupes se réunissent et complètent leurs connaissances sur les conteneurs, le fret maritime et ses effets en mettant en commun leurs résultats concernant les questions suivantes :

- Quelles étaient les informations les plus surprenantes dans chacun des groupes ?
- Comment les élèves comprennent-ils maintenant le titre du film ?
- En quoi leur représentation du transport maritime de conteneurs a-t-elle changé après avoir vu le film ?

L'enseignant-e peut compléter le sujet en amenant des informations supplémentaires (cf. « Informations générales » p. 4).

Pour élargir et approfondir le sujet – travail individuel

Selon le groupe cible, il est possible d'élargir le sujet en effectuant par exemple des recherches plus approfondies :

- Quels sont les aspects positifs du fret maritime ? (A quoi devrions-nous renoncer s'il n'existait pas ? En quoi nous est-il utile ?)
- Combien coûte le transport d'un conteneur d'Europe aux Etats-Unis ou de Chine en Europe ?
- Quelles sont les inscriptions qui figurent sur les conteneurs que je vois à la gare près de chez moi ?
- Qui sont les plus grands armateurs ? Etc.

Le site Internet www.marinetraffic.com, offre une bonne opportunité d'observer les porte-conteneurs en temps réel. Dans les ports de Rotterdam, par exemple, il est possible de « visiter » les porte-conteneurs vides amarrés dans les embarcadères.

SUGGESTION 2 : ETUDE DES ACTEURS – QUELS SONT LEURS INTÉRÊTS RESPECTIFS ?

Objectif

Les élèves étudient les différents acteurs qui interviennent dans le film.

Age: degré sec. II

Durée: 2 leçons, plus le film

Matériel: Flip chart / tableau d'affichage / tableau noir ou blanc, crayons, Post-it, document à photocopier 1 « Cartes des différents acteurs », fiche pratique 1 « Les acteurs (protagonistes) sous la loupe » et fiche pratique 2 « Points de vue »

Déroulement:

Les élèves étudient la thématique du transport maritime de conteneurs en adoptant le point de vue des différents acteurs (protagonistes) du film. Ils sont répartis en plusieurs groupes, chacun se concentrant sur un acteur différent. Lors d'une mise en commun, chaque groupe présente le point de vue de l'acteur qu'il a choisi.

Introduction à l'étude des acteurs et au visionnage du film – Plénum et travail par groupes

L'enseignant-e présente brièvement aux élèves les protagonistes du film (voir le document à photocopier 1 « Cartes des différents acteurs »). Par groupes de trois, ils choisissent un de ces acteurs et se « glissent dans sa peau » lors du visionnage du film, en se concentrant sur son point de vue.

Dans la mesure du possible, ils prennent en compte les éléments suivants :

- Climat / environnement
- Conditions de travail
- Offre, prix
- Gain, salaire, bénéfice
- Image (réputation)
- Besoins, degré de satisfaction des clients

Analyse des résultats – travail en groupes et plénum

Après le film, les élèves mettent en commun leurs résultats par groupes de trois et remplissent la fiche pratique 1 « Les acteurs (protagonistes) sous la loupe ». Ils notent leurs intérêts (par ex. le prix, l'environnement, le gain, le bénéfice, l'image (la réputation), le salaire, les besoins, les conditions de travail, l'offre, la satisfaction des clients, etc.) sur des Post-it.

En plénum, les élèves collent au tableau ou sur un flip chart la photo de leur protagoniste. Par groupes, ils collent ensuite les Post-it mentionnant les intérêts qu'ils ont identifiés. À l'aide de flèches, ils mettent en évidence les différentes relations entre les protagonistes et les intérêts. Ils peuvent dessiner des petits Smileys pour indiquer la manière dont les acteurs jugent, selon eux, ces différentes relations.

Clôture – Plénum

À la fin, les élèves remplissent les bulles pour chacun des protagonistes (voir la fiche pratique 2 « Points de vue »). Ils résument ainsi, dans l'optique de chaque protagoniste, son opinion sur le fret maritime par une affirmation brève et percutante qu'ils lui font prononcer. Un journal mural réunissant toutes les déclarations peut servir de conclusion au sujet.

SUGGESTION 3 : QUI PAIE LA FACTURE ? ET QUE PUIS-JE FAIRE ?

Objectifs

Les élèves

- savent ce que sont les coûts externes,
- identifient les pistes d'action individuelles ainsi que les solutions possibles au niveau collectif et politique.

Age: Degré sec. II

Durée: 2 leçons, plus le film

Matériel: fiche pratique 3 « Coûts externes » et fiche pratique 4 « Possibilités de solutions »

Déroulement :

Après avoir visionné le film, les élèves étudient la question des coûts externes, leurs répercussions et la façon dont ils peuvent eux-mêmes, en tant que consommateurs/-trices, consommer de manière (plus) responsable en tenant compte de leurs nouvelles connaissances.

Coûts externes – travail individuel – travail par deux

Dans ce film, il est constamment question de coûts. Les élèves analysent les affirmations concernant les coûts et, à l'aide de la fiche pratique 3 « Coûts externes », ils cherchent à savoir de quels coûts il s'agit et ce que sont précisément les coûts externes.

Information générale

Les coûts externes sont des coûts qui ne sont pas supportés par ceux qui les occasionnent (les consommateurs/-trices et les entreprises) mais par l'ensemble de la collectivité, par des tiers ou par la nature. Les ressources environnementales comme par ex. l'air, le sol et l'eau sont en principe librement à disposition. Souvent, elles sont surexploitées ou polluées par la production ou la consommation de biens – il en résulte des « factures non payées » : les coûts externes. Les accidents professionnels ou la santé des employés ne sont pas pris en compte selon le type de contrat de travail et ce sont alors des coûts externes. Quand les coûts externes sont intégrés au prix de la production, on parle de coûts externes internalisés. Dans ce cas, le prix des biens est plus élevé.

D'après : Danielli, G., Backhaus, N., Laube, P., Grigoleit, A. (2014) : Wirtschaftsgeografie und globalisierter Lebensraum, Zurich : Compendio Verlag

Développement durable – Que puis-je faire ? – Travail par deux

Ce film prend clairement position : le transport maritime par conteneurs est beaucoup trop bon marché et cause des préjudices gigantesques à l'environnement et à la société, des coûts dits externes qu'il ne prend pas en charge.

En guise d'entrée en matière, les élèves lisent les déclarations de quelques leaders d'opinion dans le film (cf. fiche pratique 4 « Possibilités de solutions »). Ils déduisent de cela les premières mesures à mettre en œuvre. Ensuite, les élèves notent sur la fiche pratique la solution qu'ils proposent eux-mêmes (au niveau personnel, politique, social, etc.).

Discussion sur les valeurs : soupeser les différentes options – Plénum

Les solutions proposées sont mises en commun en plénum.

Pour terminer, il est possible de prévoir une discussion dirigée de nature philosophique et éthique, si possible en disposant les chaises en cercle. Le but est de faire apparaître la portée du sujet pour l'ensemble de la société. La question « Qu'est-ce que je dois prendre en compte lorsque j'achète quelque chose ? » occupe une place centrale. Une fois que le problème est connu et qu'il est analysé, il s'agit d'évaluer les solutions. Au cours de la dernière étape, les élèves choisissent la solution qui leur paraît bonne.

Pour répondre à la question « Qu'est-ce que je dois prendre en compte lorsque j'achète quelque chose ? », il est possible de proposer aux élèves de travailler selon les cinq niveaux de la chaîne d'argumentation éthique :

1. Quel serait mon choix spontané ou « instinctif » ?
2. Quel est le problème (moral) ?
3. Quelles sont les différentes possibilités d'action ?
4. Pourquoi devrais-je faire quelque chose ? Qu'est-ce qui est bien et juste – et pourquoi ?
5. Quelle solution est-ce que je choisis ? Pourquoi ?

Comme option, les élèves peuvent remplir à la fin leur propre bulle. Quel bilan dressent-ils à partir du film ? Quelles conclusions tirent-ils ? Quelles seront les conséquences du film sur leur manière d'agir ?

DOCUMENT À PHOTOCOPIER 1 : CARTES DES DIFFÉRENTS ACTEURS



Client/cliente



Couseur/couseuse



Capitaine



Armateur/armatrice



Marins



Animaux marins



Habitant/habitante proche du port



OMI (Organisation maritime internationale)



Défenseur/défenseuse de l'environnement

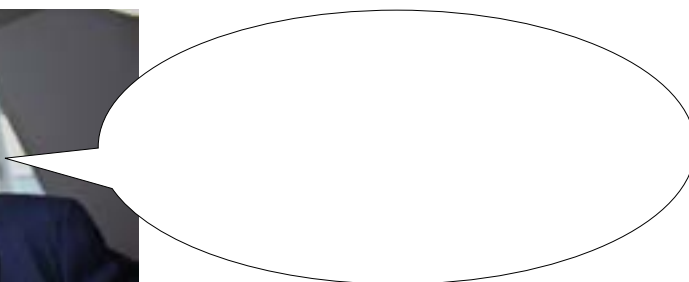
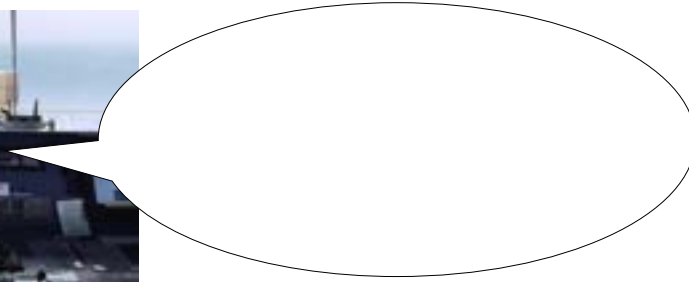
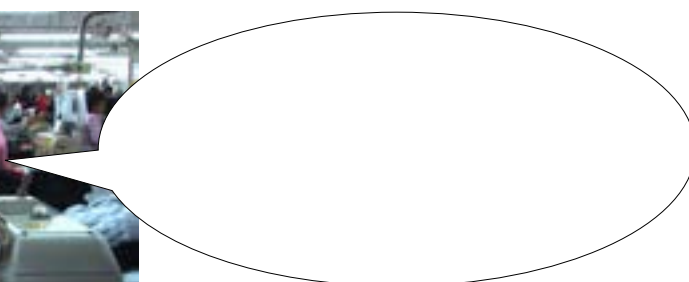
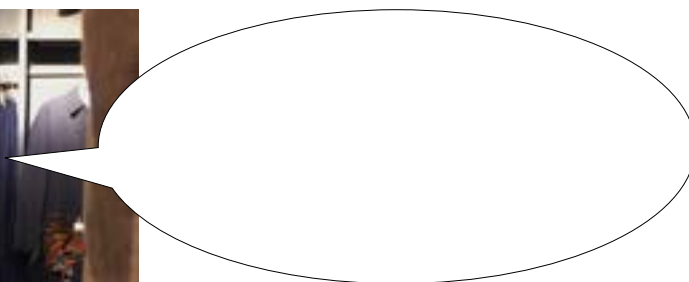


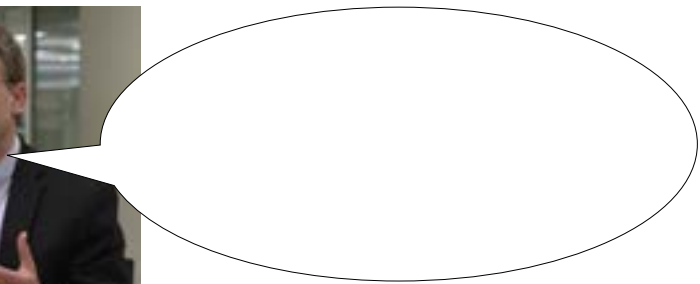
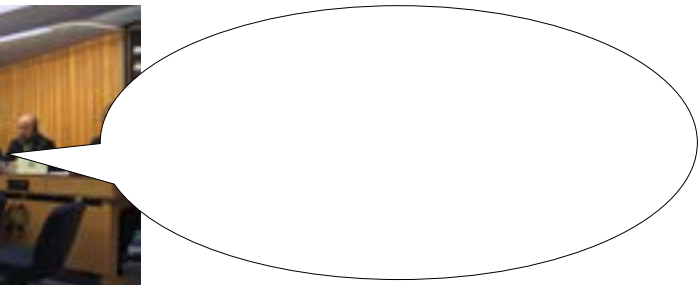
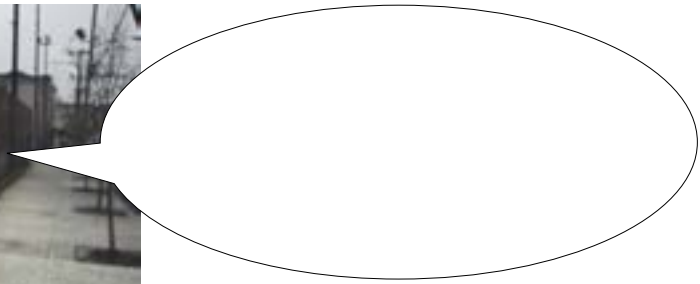
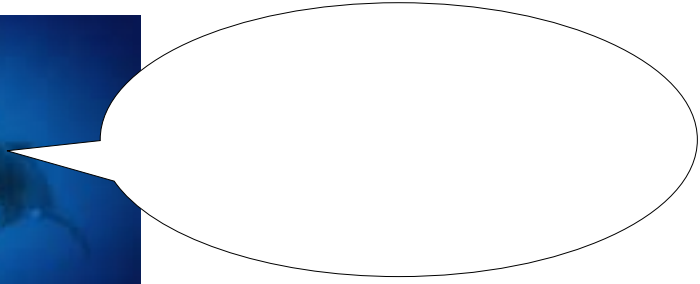
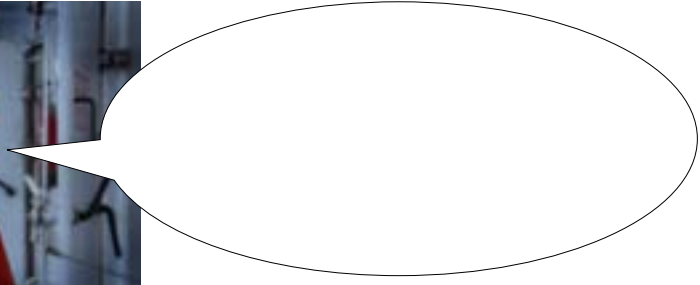
FICHE PRATIQUE 1 : LES ACTEURS (PROTAGONISTES) SOUS LA LOUPE

1. Prenez « votre » acteur (protagoniste) sous la loupe et répondez aux questions suivantes dans l'optique de ce dernier :
 - Quelle est ma manière d'agir ?
 - Quels sont mes intérêts ?
 - Quelles sont mes connaissances (qu'est-ce que je sais) ?
 - Quelles sont mes relations (mes « connexions ») ?
 - Qui est concerné et de quelle manière ?
 - Quelles sont mes compétences de décision ?
 - Qu'est-ce que je peux influencer ?
2. Notez vos intérêts (deuxième question ci-dessus) sur des Post-it

FICHE PRATIQUE 2 : POINTS DE VUE

Pour chaque acteur (protagoniste), notez une phrase courte et percutante résumant son opinion sur le fret maritime.





FICHE PRATIQUE 3 : COÛTS EXTERNES

1. Dans ce film, il est souvent question de coûts. Lisez les déclarations suivantes qui sont tirées du film.

- Où fait-on des économies ? Quels sont les facteurs qui rendent le fret maritime si bon marché ?
- Quels sont les effets négatifs du fret maritime ? Qui en paie le prix ?

Ces citations peuvent aider à répondre aux questions.

« Beaucoup de gens attribuent la mondialisation aux différences de salaires, et pensent que les entreprises vont en Asie du Sud-Est parce que la main d'œuvre y est moins chère. C'est en réalité le coût très bas du transport qui a rendu possible l'utilisation de cette main d'œuvre bon marché pour fabriquer les produits destinés à être vendus sur les marchés étrangers. »

« Ce qui est fascinant avec le faible coût du transport maritime, c'est qu'une entreprise peut traiter le monde entier comme une seule usine. »

« Et de toute évidence, il y a des effets induits et des coûts cachés, que le consommateur ne connaît pas. »

« Et dans la conquête silencieuse du shipping, il est une invention qui a largement contribué à réduire les coûts du transport, celle du conteneur. »

« Disons que je choisis le drapeau Bolivien. Je peux acheter leur pavillon en 24 heures et je n'aurais plus d'obligations de salaire minimum, je payerai peu ou pas d'impôts, très peu de charges sociales sur mon personnel. »

« Vous avez des chaînes de la magouille, l'ensemble des économies si vous passez par un pavillon de complaisance, économie fiscale, sociale, technique, etc. »

« Dans leur course frénétique pour tirer les coûts au plus bas, les armateurs ont trouvé dans ces pavillons un atout majeur. »

« Par l'est comme par l'ouest, ces nouvelles autoroutes sont des raccourcis qui permettent de réduire d'un tiers les distances – et le coût du transport – entre les grands ports asiatiques et européens. »

« Quand une coque se brise ou quand un bateau sombre, c'est l'environnement qui paye la facture! »

2. Il est question de « coûts externes ». De quoi pourrait-il s'agir ? Notez une définition possible.

3. Discutez de vos définitions par deux. Choisissez la définition la plus juste selon vous.

FICHE PRATIQUE 4: POSSIBILITÉS DE SOLUTIONS

Lisez les déclarations des protagonistes du film. Quelles possibilités de solutions voient-ils ?



« Nous sommes arrivés à un point où, les marchandises faites localement sont plus chères que celles qui nous sont expédiées de l'autre bout du monde. Pour moi, il y a quelque chose qui cloche dans cette équation. »



« J'aimerais vraiment pouvoir entrer dans un magasin et avoir à disposition une étiquette avec toutes les informations qui me disent d'où vient réellement ce vêtement, où il a voyagé, combien de kilomètres il a parcouru. »



« En nettoyant les bateaux un tas de produits toxiques, nocifs, qui vont bien sûr à la mer, une partie bien sûr d'eau de mer mélangée avec du fuel, c'est au niveau mondial chaque année 1,8 millions de tonnes. »



« Il y a un proverbe qui dit qu'un crime se cache derrière chaque fortune. Et à mon avis, John Fredriksen s'inscrit certainement dans ce cas de figure. »



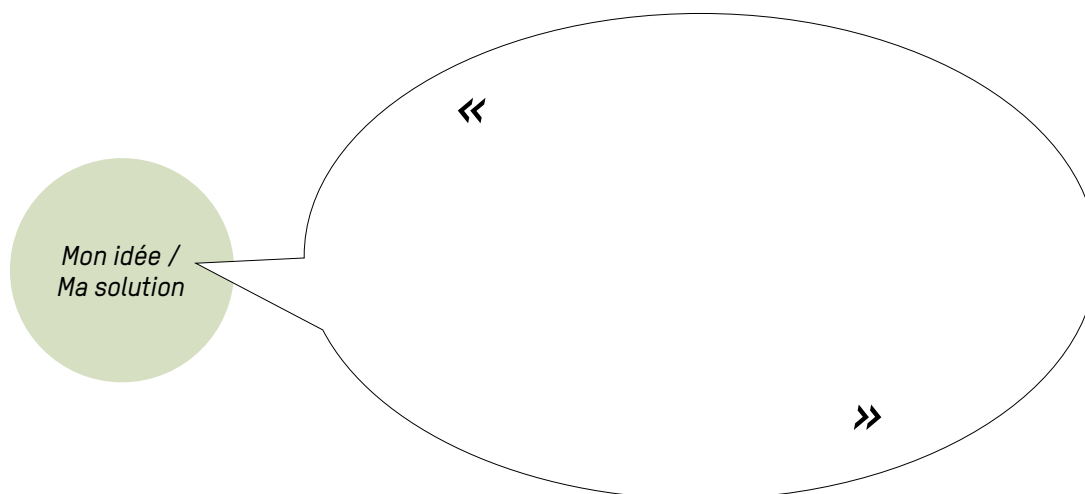
« Le fret maritime est toujours, et de loin, le moyen le plus efficace de transporter des marchandises. Nous ne devons pas l'oublier. C'est un atout énorme dont nous avons tous besoin pour répondre à notre demande sans cesse croissante. »



« Ce qui est tragique, et ironique, c'est que nous créons une fois encore un serpent qui se mord la queue : plus nous polluons, plus nous émettons de gaz à effet de serre, ... et ensuite on dit : oh oh regardez ! Voici une nouvelle opportunité ... de polluer encore plus. »

Réfléchissez à des idées et possibilités de solutions et notez-les ensuite dans la bulle. Les questions suivantes peuvent vous aider à mettre de l'ordre dans vos idées.

- Quelles sont mes idées de changement ?
- Dans quel domaine (produits alimentaires, habillement, etc.) est-ce que je peux changer de comportement en tant que consommateur/-trice ?
- Consommer a toujours un prix : quelle est l'importance du prix d'un bien de consommation ? Et quel est le prix d'un air non pollué, de conditions de travail équitables, etc. ?
- Que signifie consommer « durable » ? Quel impact peut-on avoir en réduisant sa consommation ? Que signifie consommer des produits régionaux ou locaux ? Dans quels cas/pour quels produits cette option est-elle possible ? Dans quels cas/pour quels produits cette option n'est-elle pas possible ?
- Que signifie jouer un rôle actif au niveau politique ?
- Qu'est-ce que je ne peux pas influencer moi-même mais que d'autres peuvent influencer ?
- Quelles sont mes conclusions personnelles par rapport à ce film ?



21

Impressum

Suggestions pédagogiques pour l'exploitation du film « Cargos – La face cachée du fret »

Auteurs : Eva Woodtli-Wiggenhauser, Nicole Güdel

Traduction : Martine Besse

Concept graphique : pooldesign.ch

Layout : Claudia Fritzenwanker

Copyright : éducation21, Berne 2017

Commande du film : DVD (achat ou location) ou VOD (seulement location) : www.education21.ch

éducation21 La fondation éducation21 coordonne et promeut l'éducation en vue d'un développement durable (EDD) en Suisse. Elle agit en tant que centre de compétence national pour l'école obligatoire et le secondaire II sur mandat de la Conférence des directeurs cantonaux de l'instruction publique, de la Confédération et des institutions privées.

www.education21.ch | Facebook, Twitter : [education21ch](https://www.facebook.com/education21ch), [#e21](https://twitter.com/e21) |

