

Fiche de travail élève distanciel Séance 2 EMI 2GT3
De la dépêche à l'article

1) Voici une dépêche de l'AFP :

RENNES, 17 mars 2019 (AFP) - **"Grande America" : des opérations antipollution dans une mer agitée**

Les opérations de lutte contre la pollution se poursuivaient dimanche dans la zone du naufrage du Grande America, au large de La Rochelle, en dépit de conditions météorologiques difficiles, a indiqué dimanche la préfecture maritime de l'Atlantique.

Les prévisions du comité de dérive, qui est constitué d'experts dans les domaines de la météorologie, de l'océanographie, du comportement des produits pétroliers et de lutte contre la pollution maritime, "ont établi que les côtes françaises ne seraient pas touchées (par la pollution) durant la semaine à venir".

A quel événement se réfère cette dépêche ?

Qu'est-ce que le Grande America ?

Quels sont les principaux éléments qui composent la dépêche ?

-
-
-
-
-

2) Deux articles publiés en ligne :

Lire en ligne les 2 articles publiés le même jour.

En déduire l'angle choisi par les journalistes, c'est à dire le principal aspect du sujet développé dans cet article. Quelles autres différences y voyez-vous ?

https://www.liberation.fr/france/2019/03/17/naufrage-du-grande-america-la-rochelle-porte-un-regard-inquiet-vers-le-rivage_1715707

<https://france3-regions.francetvinfo.fr/nouvelle-aquitaine/charente-maritime/la-rochelle/grande-america-operations-antipollution-se-poursuivent-troisieme-nappe-detectee-zone-du-naufrage-1639942.html>

En relisant la dépêche trouvez quel autre angle les journalistes auraient-ils pu développer ?

3) Voici ci-dessous un article du quotidien « Le Parisien » du 6 janvier 2021

Lire l'article, chercher l'idée principale et les sous thèmes.

Puis écrire la dépêche qui vous semble y correspondre.



L'après-Covid-19 sera-t-il vraiment plus vert ?

La pandémie a induit de nouveaux comportements chez les Français. Mais combien de temps ces réflexes écolos vont-ils durer ?

PAR FRÉDÉRIC MOUCHON
ET ÉMILIE TORGEMEN

ÉMISSIONS de CO₂ en baisse, bond de la pratique du vélo, appétit pour le bio et attachement au commerce local... Plusieurs signes témoignent de la possibilité d'un « monde d'après » le Covid-19, plus vert. Mais les mauvais réflexes reviennent vite.

■ Une baisse des émissions de CO₂ ?

Les émissions de CO₂ d'origine fossile ont connu une baisse record de 7 % en 2020, liée aux mesures de confinement prises contre l'épidémie de Covid-19, d'après le bilan annuel du Global Carbon Project (GCP) publié vendredi. Pas de quoi pour autant crier victoire car les concentrations de gaz carbonique dans l'atmosphère sont le résultat des émissions passées et actuelles cumulées.

« La pandémie de Covid-19 ne résoudra pas le problème du changement climatique, analyse Petteri Taalas, le secrétaire général de l'Organisation météorologique mondiale (OMM).

Toutefois, elle représente un tremplin pour lancer une action climatique plus soutenue et plus ambitieuse visant à réduire les émissions nettes à zéro en transformant complètement nos industries, nos systèmes énergétiques et nos transports. » Alors que l'Union européenne vient de rehausser ses objectifs de réduction d'émissions de gaz à effet de serre, le secrétaire général de l'ONU a appelé samedi, à l'occasion des 5 ans de l'accord de



Avec la peur du Covid et l'apparition de nouvelles pistes cyclables, les Français ont délaissé les transports pour se reporter sur le vélo.

deux-roues surtout pour éviter les transports publics. Les associations s'inquiètent aussi du désamour pour les transports en commun. D'après une enquête de l'Observatoire de la mobilité, après la crise, 31 % des usagers prévoient de moins les emprunter ou de s'en détourner totalement, dont 3 % de ne plus du tout prendre de bus et de RER ; 16 % reprendront leur voiture. D'où la crainte du retour à « l'automobilisme ».

■ Une meilleure qualité de l'air

Selon un rapport publié par l'Agence européenne de l'environnement sur l'impact du confinement printanier, le très fort ralentissement des transports a entraîné de notables baisses des émissions de dioxyde d'azote, jusqu'à - 60 % en avril 2020 par rapport à avril 2019 dans des villes comme Madrid, Barcelone et Milan. A Paris, la baisse aurait atteint 30 % et 49 % à Marseille. Mais les autos ont depuis réinvesti la chaussée. Selon une étude de l'Ihop, 76 % des travailleurs en utilisent une pour aller au travail, soit 4 % de plus qu'en 2019. « Il ne faudrait pas que la voiture sorte grande gagnante », s'alarme Marie Chéron. La qualité de l'air suscite d'autant plus l'inquiétude qu'elle fait un mauvais cocktail avec le virus. Une récente étude établit que 15 % des décès du Covid sont liés à la pollution de l'air.

Paris, à « déclarer l'état d'urgence climatique », plaidant pour une relance verte après la pandémie.

■ Le trafic aérien prêt à redécoller

En 2020, le trafic mondial a chuté de 66 % ; le niveau d'avant-crise ne devrait pas être retrouvé avant 2024, selon l'Association internationale du transport aérien (IATA). « Mais en Chine, pays débarassé du virus, les vols domestiques ont repris leur niveau normal, c'est un signe que tout peut repartir », regrette Marie Chéron, responsable mobilité à la Fondation Nicolas Hulot (FNH). L'ONG milite pour des

prix planchers des billets pour éviter les allers pour Lisbonne à 39 €. « La crise a montré que l'aviation, basée sur une vision de croissance exponentielle, n'est pas viable. Pas viable pour le climat, pas viable plus économiquement. » Malgré leur fragilisation, les compagnies, déjà sous la pression des ONG environnementales avant la crise, sont censées tenir leur engagement de réduire de moitié leurs émissions de CO₂ d'ici à 2050 par rapport à 2005. « On peut rêver que certaines entreprises aient davantage recours au télétravail et aux conférences vidéo à distance, qui se sont généralisés pendant le confinement, ce qui

permet de réduire les déplacements professionnels en avion », note le député ex-LREM Matthieu Orphelin, proche de Nicolas Hulot.

■ La vogue du vélo

Selon le Club des villes et territoires cyclables, au sortir du confinement, le nombre de cyclistes dans les rues françaises a bondi de 40 % par rapport à la même période en 2019. « Personne n'anticipait un tel bond, note Valentin Desfontaines, du Réseau action climat (RAC). Le mouvement est très positif mais par rapport aux pays voisins, par rapport à nos ambitions, il y a encore du chemin à faire. » Les

« coronapistes » (1 000 km de pistes cyclables temporaires), ont largement poussé les Français à monter en selle. « Les gens qui ont adopté le vélo se sont aperçus que c'était bon pour la santé, bon pour la distanciation physique et bon pour l'atmosphère, énumère le président de France Nature Environnement, Arnaud Schwartz. Et les villes ont suivi le mouvement en pérennisant des coronapistes et en proposant des aides à l'achat ou à la réparation de vélos. » Est-ce une bonne nouvelle pour les émissions de CO₂ et de particules fines ? Pas sûr. Une grande partie de ces nouveaux cyclistes enfourchent leur