

La Mer

Chronologie

1869 : Ouverture du canal de Suez

1889 : Naval Defense Act (Royaume-Uni).

1914 : Ouverture du canal de Panama

1914 : 14 points de Wilson, dont le 2ème porte sur la liberté de navigation.

1914 : Première convention SOLAS après naufrage du Titanic.

1956 : Invention du conteneur par Malcolm Mac Lean

1959 : Les accords de Washington internationalisent l'Antarctique : dédié à la recherche scientifique.

1961 : Normalisation du conteneur : 2,4 x 2,4 x 6,1m

1967 : Guerre des Six Jours, réouverture de la route du cap

1970 : Décennie développement Corée sur modèle extraverti : construction navale (Hyundai, Daewoo).

1973 : Entrée dans la CEE d'Etats maritimes (Danemark UK).

1973 : Accords MARPOL (éliminer les tankers à simple coque) : modifiés en 1978.

1975 : Date à partir de laquelle Evergreen conteneurise systématiquement toutes ses marchandises.

1982 : Signature du traité de Montego-Bay

1984 : Evergreen lance un service bidirectionnel de transport à travers le monde, et contrôle informatique.

1994 : Création du conservatoire du littoral en France.

1996 : Création du conseil de l'Arctique

2007 : CMA&CGM rachète CNC, COMANAV et US LINE.

2007 : La Russie plante un drapeau en titane à 4000m de profondeur sous le pôle Nord.

2009 : Le Maersk Alabama, cargo du programme alimentaire mondial est piraté.

2009 : Le Kenya accepte de juger les pirates somaliens.

2010 : DPW doit vendre ses ports américains pour terminer la polémique.

2013 : Le cargo chinois Yong Sheng, (COSCO), relie Dalian et Rotterdam en passant par le passage du NE

Références

Alain-Litzellman (article paru en 2005 dans questions internationales) la mer est source, enjeu et arène de la puissance

Amiral- Alfred- Mahan : The influence of sea power upon history. Insiste sur la nécessité pour les Etats-Unis de développer une force navale puissante. En effet selon lui l'empire britannique puise sa grandeur dans la suprématie maritime du Royaume-Uni (marine marchande qui garantit un fort commerce extérieur, marine de guerre pour protéger ces bateaux, une série de bases maritimes dans le monde, et un empire fournisseur de matières premières et lieu de débouché). Son influence vient de sa proximité avec les cercles de décision de l'époque.

La Mer

Références

Le Naval Defense Act de 1889 : Traité du parlement du Royaume-Uni qui adopte le « two-power standard » c'est à dire la nécessité pour le Royaume-Uni de maintenir un nombre de bateaux de guerre au moins égal à la somme des navires des deux puissances maritimes suivantes (à l'époque la France et la Russie).

Raoul Castex : Théories Stratégiques : Amiral Français, fondateur de l'IHEDN (Institut des hautes études de la défense nationale = institut qui forme les dirigeants français : militaires chefs d'entreprises hommes politiques aux intérêts français dans le monde). Développe une thèse sur le lien entre guerres terrestres et navale, et l'existence pour un pays comme la France d'un « centre de gravité » au delà des frontières continentales. Nicholas Spykman : (journaliste) Opposition entre la puissance maritime capable d'encercler les puissances continentales, et les puissances continentales.

Pierre Royer : Géopolitique des mers et des océans (2012) qui tient la mer tient le monde (repris de Rayleigh) 2ème point des 14 points de Wilson : « Une absolue liberté de navigation sur les mers, en dehors des eaux territoriales, en temps de paix, aussi bien qu'en temps de guerre, sauf si les mers doivent être en partie ou totalement fermées afin de permettre l'application d'alliances internationales ».

Le traité de Montego Bay :

Troisième conférence des nations unies sur le droit de la mer se réunit à New-York en décembre 1973, et ses travaux s'achèvent à Montego-Bay (Jamaïque) par la signature le 10 décembre 1982 de la convention des Nations Unies sur le Droit de la mer qui entre en vigueur en 1994.

Elle définit des notions telles que : La mer territoriale (12 milles marins des côtes, doit accorder le passage des navires marchands et de guerre qui ne menacent pas sa sécurité et n'enfreignent pas ses lois). La ZEE (au plus 200 milles marins de la ligne de base, droits souverains d'exploration et d'exploitation, conservation et gestion des ressources naturelles, fonds marins et sous-sols, production d'énergie, implantation d'îles artificielles. Exemple : La France reconnaît ses ZEE des TAAF (Terres australes et Antarctiques Françaises) pour les préserver du braconnage de la légine en envoyant les flottes basées à l'île de la Réunion patrouiller). Le plateau continental : fonds marins et leurs sous-sols jusqu'à 200 milles marins de la ligne de base (peut être plus long : si la marge continentale s'étend au delà des 200milles, ou plus court : si 2 ZEE se font face par ex).

Création du tribunal international du droit de la mer (pas exclusivement en charge de régler tous les différends : dans les faits rien de significatif).

La Mer

Les Transports maritimes

I – Une véritable révolution maritime

- **Invention du conteneur en 1956 par Malcolm MacLean** : optimisation de l'espace, roll-on/roll-off (gains de temps) En 1961 le conteneur est normalisé (2,4 x 2,4 x 6,1, capacité de 20 à 30t). Multimodalité : conséquences :
 - **Economiques** : production de nouveaux navires, chute de 70% des coûts de manutention, division par 4 du prix de transport (plus de sécurité moins de temps d'escale et plus de quantités transportées).
 - **Géographiques** : nouvelles infrastructures portuaires, et les entreprises s'éloignent des ports vers des terrains moins chers.
 - **Sociales** : dockers affaiblis.
- 1967 : guerre des 6 jours : réouverture de la route du Cap : recours au gigantisme naval.

II – Des transports maritimes à l'origine d'une nouvelle architecture de l'espace mondial

- **Morphologie du transport maritime aujourd'hui** : essor des pavillons de complaisance et des « one ship companies » pour limiter les risques.
- **Nouvelle hiérarchie portuaire** : Asie domine avec le choix de promouvoir les exportations (ex de Shanghai, premier port mondial).
- **Recherche de baisse des coûts et course à la taille critique** : gigantisme naval, concentration des entreprises : en 2007 CMA&CGM rachète CNC, COMANAV (Maroc) et US LINE Apparition de Global Carriers (maîtrises toute la chaîne de transport) comme Bolloré.

III – Des enjeux sécuritaires et environnementaux

- **De sécurité** : 1960 accords SOLAS (Safety of life at sea), 2002 code international pour la sûreté des navires et installations portuaires.
- **Environnementaux** : problème des marées noires et de leurs coûts : 1971 FIPOL (fonds d'indemnisation financé par les importateurs d'hydrocarbures), 73&78 MARPOL (éliminer les pétroliers à simple coque).

Problème : souvent les accords sont dénoncés comme « en retard » par rapport aux catastrophes.



La Mer

Les routes maritimes :

Des routes variées selon leurs tailles et leurs temps d'existence :

- **Routes véliques** : anciennes, courte distance, météo favorable.
- **Routes de la révolution industrielles** : profiter de la géométrie de la sphère (routes orthodromiques = arcs de cercle de mêmes latitudes).

Moins d'importance à la météo.

Suivent les canaux : Suez (1869 : diminue de 40% la distance Liverpool Bombay) et Panama (1914).

- **Routes du pétrole et du vrac sec** : 40% du pétrole transite par voie maritime en 2004. Routes à risques (environnementaux et géostratégiques) : détroits fréquentés, côtes peuplées.
- **Routes des conteneurs** : 2000 l'océan principal est le Pacifique. 12 des 20 premiers ports sont asiatiques. Segment Europe/Asie = principale voie.

Le contrôle des lieux stratégiques

- **Les détroits sont des points clés** :

Permettent de contrôler une route, concentrent les flux. Largeur variée (Bosphore très étroit, Canal du Mozambique très large).

Artères vitales du commerce par les flux transversaux : triangles de croissance (SIJORI).

Montego Bay 1982 : garantit la liberté d'accès au détroit tout en accordant aux Etats souverains des garanties en matière de sécurité et de souveraineté nationale.

La Mer

Les façades maritimes de l'Asie-Pacifique

I – Des façades maritimes au cœur du développement de l'Asie Pacifique.

- Les façades maritimes donnent accès à un espace stratégique, riche en ressources : eaux poissonneuses (ressources halieutiques), hydrocarbures offshore, matières premières des façades maritimes, potentiel touristique. Carrefour commercial : Malacca, Formose, La Pérouse.
- les façades sont valorisées dans le développement extraverti : développement en vol d'oies sauvages.
- Les façades sont donc aujourd'hui des pôles d'activité industrielle : logique industrialo-portuaire (développement de grands axes : mégalopole japonaise), et effets d'entraînement en amont ou aval. Exemple : Corée du Sud de Park dans les années 1970. Mise en place de Zones Franches (1/2 en Asie) comme Taïwan.

II – Des façades maritimes au cœur de la puissance économique des pays d'Asie Pacifique

- Puissance des complexes portuaires : la révolution du conteneur fait des ports un lieu de transit, de stockage et de fabrication. Développement de ports de transit (sans puissant arrière pays) : Hong-Kong, Singapour. Intermodalité permet la desserte de l'arrière pays et le développement. Emergence de puissants acteurs : Evergreen (Taïwan).
- Apparition d'éléments de développement : Emergence de grandes métropoles : pression démographique, positions de carrefours commerciaux (attire les migrants). Volonté de devenir ville mondiale : Shanghai. Essor des flux touristiques : 20% des touristes mondiaux (1% au début des années 1970) mais contraintes à surmonter de type sanitaires (SRAS) terrorisme (Bali 2002).

III – Un essor des façades maritimes source de déséquilibres et de tensions

- Des forts contrastes régionaux : Déséquilibre littoral intérieur, pour différentes raisons (géographie histoire démographie politique). Développement rapide : espaces saturés : naissance des flux tendus mais poches de sous-développement en ville. Besoin de politiques d'aménagement du territoire : Singapour éjecte activités polluantes de sa zone.
- Des rivalités entre puissances régionales : nationalismes qui s'opposent (Japon Chine Corée Russie), contentieux anciens : Senkaku Kouriles.
- Vers une « méditerranée asiatique » ? (François Gipouloux) : basculement des centres de gravité vers les littoraux

La Mer

Les façades maritimes en Amérique du Nord.

I – Des façades littorales qui jouent un rôle important dans la construction des pays

- La côte Atlantique joue un rôle majeur dans l'organisation des territoires. Lieu d'établissement des premières colonies : Jamestown 1607 première colonie permanente. Centre politique avec les capitales Ottawa et Washington, avec de plus New-York, ville mondiale. Principaux ports des États-Unis : Port de New-York /New-Jersey est pendant longtemps le principal port des US.

- **Politique « Go-West »** : un mouvement vers le Pacifique Jonction des lignes de chemin de fer de l'ouest et de l'est en 1869.

II – Des façades riches en potentiel et mises en valeur.

- **Des façades spécialisées** : déterminées par les activités économiques et les ressources qui sont liées : exemple du port de Corpus Christi (Houston) spécialisé dans les hydrocarbures. Miami est le premier port mondial pour les croisières.

- **Des hinterlands dynamiques** : Los Angeles Long Beach est dynamisé par l'activité de son hinterland : industrie automobile, manufacturière.

III – Vers un rééquilibrage entre l'est et l'ouest ?

- **Des tendances démographiques à l'avantage de l'ouest.**

- **La perspective de la voie du nord** : dynamisme ajouté à des littoraux périphériques du nord ouest qui deviendraient des ports importants en cas de déploiement d'une route maritime dans la zone : exemple de Vancouver.

La Mer

L'Europe et la mer

20 mai 2013, journée eu de la mer à La Valette : dvpt zones côtières et tourisme maritime durable

Barroso en 2005 : La passé, le présent et l'avenir de l'Eur st ancrés ds les océans et les mers. Une pol maritime de l'UE peut contribuer à réaliser le potentiel de croissance considérable de l'Eur tt en protégeant notre environnement marin

L'Eur est-elle encore une puissance maritime ? Peut-elle exploiter son rapport à la mer ds un horizon de dvpt et de puissance (= Asie du SE) ?

I) L'Eur dispose dans le domaine maritime de nombreux atouts, valorisés après 1945

- **Un vaste espace maritime source de richesses** :

Atouts géographiques : ouverture sur l'Atlantique, l'Arctique, et de nombreuses mers, nombreux ports (Hambourg, Rotterdam Anvers Rouen). Présence sur de nombreux continents avec l'outre-mer. Ressources liées à la mer : traditionnelles (aquaculture, pêche, sel) et nouvelles : (hydrocarbures, éolien, marémotrice, tourisme).

- **À partir de 45, ces ressources sont valorisées par la littoralisation des activités** : Activités littorales limitées en 1945 : activités traditionnelles (chantiers navals de Glasgow). Littoralisation s'accroît après 1945 : revalorisation de certains espaces (mer du nord avec Hydrocarbures) apparition d'espaces agricoles dynamiques (région de Rotterdam) phénomène de zones franches (autour de Shannon en Irlande).

- **Des espaces maritimes eur qui concentrent ajd pop et activités Métropolisation des littoraux** : 50% pop vit sur un littoral. Dvpt de métropoles littorales (symbole = conurbation Randstad-Hollande) Technopoles sur les littoraux : Barcelone, Sophia Antipolis, Montpellier, Shannon Silicon Glenn.

II) La mer et les espaces littoraux ont contribué au renforcement de la puissance éco de l'Eur

- **Des façades maritimes qui placent l'Eur au cœur de la mondialisation. Un espace dominé par le Northern Range** : de Havre à Hambourg, plaque tournante du commerce, complémentarité entre les ports. D'autres ports de moindre importance : Méditerranée : sur l'artère circumterrestre conteneurisée mais ports d'envergure secondaire, ports d'outre-mer : sur des routes maritimes différentes : Port de la Réunion : sur les routes Afrique/Asie et Europe/Australie. Les élargissements apportent à l'Europe une importance accrue : Grèce Chypre Malte (pavillons de complaisance) Finlande Pologne (construction navale) Roumanie (ouverture sur la mer noire).

La Mer

L'Europe et la mer

- **Des façades maritimes qui ont bénéficié de grandes politiques d'aménagement. Constitution de puissants complexes portuaires** : transformation de la manutention portuaire, et transformation de l'hinterland (ports secs, découplage avec la ville : nouveau terminal à Hambourg). Création de zones franches (Roumanie Constantza). Des aménagements pour exploiter le potentiel des façades : pour le tourisme (plan Racine dans le Languedoc en 1963), pour les hydrocarbures (construction de tubes à Aberdeen), et infrastructures de transport : câbles, tunnel sous la manche, Øresund.
- **Mais pourtant la mer est une préoccupation tardive de la communauté. Arrivée en 1973 d'Etats maritimes** : RU, Irlande Danemark, création de la CRPM (conférence des régions périphériques maritimes) : force l'UE à intégrer la dimension maritime. D'où des prises de mesure dans le domaine de la pêche : Europe Bleue en 1983 (organiser le marché comme la PAC). Création de l'IFOP (instrument financier d'orientation de la pêche : modernisation, restructuration). Mais des politiques éclatées qui ne résolvent pas les problèmes : nécessité de l'adoption d'une politique maritime intégrée globale (transport énergie tourisme environnement).

III) La mer, nouvel horizon de l'Union Européenne ?

- **La mer, enjeu de développement durable. Espaces saturés et engorgés** : bétonisation, surpêche, approvisionnement difficile en eau douce. Enjeux pris en compte : local (Rotterdam face à la pression écologiste) Etat (conservatoire du littoral en France en 1994).
- **La mer, enjeu de cohésion européenne**. Mer = source de conflits : guerres de la pêche entre amis des pêcheurs (Fr, Esp, Portugal) et amis des poissons : pays scandinaves) + homogénéiser les littoraux face au poids du Northern Range.
- **La mer, enjeu de puissance**. Dimensions stratégiques plus ou moins laissées de côté : forces navales sous dimensionnées, peu de coopération européennes (concurrence de l'OTAN, Etat-nation). La puissance maritime actuelle est elle le reflet de sa puissance ? Europe est une puissance maritime, mais peut sembler en déclin, concurrencé. Puissance incomplète : l'intégration est d'abord continentale, malgré de ambitions élevées (90% du commerce extérieur et 40% du commerce international par voie maritime).

La Mer

Mer et puissance

I) Mer = fondement de la puissance

- Elle est source de richesses économiques : ressources (pétrole eau minerais), commerce maritime, développement d'activités spécifiques (tourisme).
- Elle est source de pouvoir (thalassopolitique d'Alfred Mahan) : contrôle des points de passage stratégiques : RU et route des Indes, USA et pétrole. D'où la nécessité d'un ordre sur les mers : 14 points de Wilson, Montego Bay.
- Pousse à disposer d'outils de la puissance : flottes, construction navale.

II) Mer est au cœur des conflits de puissance

Elle est le théâtre des conflits :

D'usage et d'aménagement (infrastructures ou parcs naturels)

Armés : Piraterie, guerres sous-marines des guerres mondiales (reconquête américaine des îles jap du Pacifique).

Qui se dessinent: lieux belligères : méditerranée, mer de chine méridionale (Paracels, Spratleys, Senkaku), arctique.

III) Mer = reflet des évolut° de la puissance

- Basculement de l'Atlantique vers le Pacifique
- Changement du rôle de la mer : maritimisation des économies, des activités et des hommes.
- Nouveaux défis : piraterie pollution surexploitation.

La Mer

Les US, puissance maritime ?

I. Des Etats-Unis qui sont incontestablement une puissance maritime, la 1ère.

Par leur **géographie** : biocéanité, façades maritimes (interfaces terre-mer, influence directe et indirecte de la mer. Mouvement : Atlantique vers Pacifique).

Par leur **flotte** : capacité de projection énorme.

II. Toute fois, une puissance qui naît et grandit avec l'affirmation de la puissance US.

La mer a joué un rôle central dans la construction de la **puissance américaine** : MAhan théorise le sea-power pour être une puissance complète.

Prévoit les dangers Allemands et Japonais.

Elle est aujourd'hui au centre des **politiques américaines** : Montego Bay, Oil pollution Act. ISPS (pas d'entrée des bateaux qui ne respectent pas les codes CSI (=décrire contenu du chargement, puces électroniques, douaniers US dans le port d'embarquement)).

III. Cependant, une dimension de la puissance qui apparaît aujourd'hui menacée.

Concurrence de nouvelles puissances maritimes : Domine les croisières avec 1 grand groupe (Carnival) mais aucun port dans le top 10, DPW prend le contrôle de 6 ports US en 2010 : doit revendre face à la contestation. FMN rivales de construction, armateurs et opérateurs portuaires.

La puissance reste une facette de la puissance : US sont d'abord une puissance continentale.

La Mer

Arctique et Antarctique

Août 2013 : cargo chinois Yong Sheng, (COSCO), relie Dalian et Rotterdam en passant par le passage du NE

I) Deux espaces géographiques semblables et différents

- **Des territoires immenses** (14M km² chacun) **et hostiles**
- **Des espaces qui ont fasciné les explorateurs** : Pôle nord atteint en 1906, exploration permise par les moyens du 20^{ème} siècle. Antarctique : éloigné des centres de puissance : abordé pour la première fois années 1820, pôle sud atteint en 1911.
- **Des espaces qui offrent des ressources** :
 - o **Arctique** : eau douce + ressources minières (diamant, étain...) et énergétiques (pétrole, gaz)
 - o **Antarctique** : eau douce + ressources minières (cuivre) et énergétiques (pétrole, gaz, uranium) + ressources alimentaires (poissons)

II) Des lieux géopolitiques stratégiques mais d'importance inégale

L'arctique : une nouvelle route source de tensions.

- **F. Thual** : La bataille du Grand Nord a commencé (voies maritimes et ressources) : passage du nord-est : route considérée par la Russie comme une route nationale, non comme une route de transit (port depuis les années 30). Passage du Nord-ouest.
- **Entre Canada et Russie** : Passage dans les eaux intérieures : Russie revendique des zones (2007 drapeau planté à 4000m de profondeur sous le pôle).
- **USA** : eaux internationales donc ne pas limiter le passage.
- **1996** : création du conseil de l'Arctique. L'Antarctique, un exemple unique de coopération internationale
- **1959 traité de Washington** : internationalise l'Antarctique : seule les activités scientifiques sont autorisées.
- **Revendication d'espaces maritimes autour de l'Antarctique** : passage entre Amérique et Antarctique (Argentine Chili).

III) Deux lieux emblématiques des enjeux du développement durable

Des espaces à l'environnement fragile Victimes de la pollution : Arctique : cimetière de sous-marins nucléaires, 1989 : naufrage de l'Exxon Valdez. Antarctique : trou dans la couche d'ozone et faune menacée par présence humaine.

Développement de l'écotourisme : fin GF brise-glaces revendus à des compagnies de croisière. Antarctique : tourisme de l'extrême.

Un exemple de coopération scientifique. Réserve internationale consacrée à la paix à la science : statut pour 50 ans, base franco-italienne de Concordia.

La Mer

Piraterie maritime

I) Depuis fin GF : regain d'activités parallèlement à l'essor de la mondialisation et du commerce maritime.

Un contexte favorable :

Chute du bloc soviétique (baisse du contrôle militaire sur certaines régions) déliquescence de certains Etats (Somalie).

Apparition de foyer de la piraterie : Malacca, Somalie, Golfe de Guinée, Caraïbes.

II) Impact de la piraterie

Coût financier (armateurs affréteurs, Etat tributaires des routes touchées : coût estimé à 9 milliards de dollars) écologique et humanitaire (lorsque les cargos du PAM sont piratés comme le Maersk Alabama le 8 avril 2009).

Coût politique : revenus pour les forces sécessionnistes (Puntland).

III) Réponses svt inefficaces

Un cadre juridique peu satisfaisant : à l'échelle internationale OMI en 1948, BMI : recensement des attaques, 1988 convention de Rome pour la répression des actes de piraterie. Echelle nationale : intervention d'un état dans les eaux territoriales d'un autre, et problème d'extradition des pirates (les pirates Somaliens sont jugés au Kenya à Mombasa depuis 2009 seulement par crainte de contagion).

Une approche qui peut apparaître inadéquate : surtout une approche militaire : en 2000 le Japon convoque les responsables de sécurité maritime de 15 pays asiatiques : exercices navals anti-piraterie dès automne 2000 à Malacca.

Nécessité d'une approche politique économique et sociale du problème : stabiliser et reconstruire les Etats, priver les pirates de refuges.

La Mer

Exemples

Maersk :

Armateur maritime, première compagnie du Danemark. Maersk Line est la première compagnie maritime et plus grand armateur de porte-conteneurs du monde, effectue également de la prospection d'hydrocarbures, du commerce de détail et du transport aérien. Un groupe qui grandit par concentration : rachète la compagnie maritime américaine Sealand en 1999, L'armateur sud africain Safmarine en 2002. L'entreprise traite aujourd'hui 20% du trafic de conteneurs (principal concurrent la compagnie italo-suisse MSC). La compagnie possède le plus grand porte-conteneurs en activité en 2014 : Le Maersk Mc-Kinney Møller. Il peut embarquer 18 270 conteneurs EVP (construit par le coréen Daewoo).

Evergreen-Marine-Corporation-(Changrong,-prospérité-éternelle-en-chinois) :

Entreprise de transport maritime par conteneur crée le 1er septembre 1968, dont le siège est à Taipei (elle commence avec un seul navire âgé de 20 ans, et en possède 153 en mai 2005). En 1980 elle est la première compagnie mondiale de transport maritime, après une forte croissance fondée sur la vigueur des exportations de Taiwan et le soutien des banques japonaises (Banque Marubeni, partenaire historique de l'armement taïwanais). Originalité : en 1975, elle conteneurise systématiquement tous ses itinéraires principaux, d'abord entre l'Asie et la côte est des USA. Succès, malgré la crise pétrolière qui frappe l'économie mondiale. 1984 : service bidirectionnel autour du monde, avec un contrôle global des activités par informatique. 2002 : le service bidirectionnel autour du monde est remplacé par un système pendulaire complété par des réseaux intérieurs de transport (feeder).

Dubai-Ports-World-(DPW)

Troisième opérateur portuaire mondial, opère sur 49 terminaux, prévoit d'étendre ses activités sur 12 autres. Filiale de Dubai World, holding appartenant au gouvernement de Dubaï (EAU). En mars 2006, DP World rachète la compagnie P&O, qui est alors la 4ème compagnie mondiale, pour la somme de 3,9 milliards de livres. Ce rachat déclenche une polémique aux Etats-Unis où P&O gère plusieurs ports américains : des membres du congrès américain s'opposent pour des raisons de sécurité à ce rachat. Malgré le soutien de la maison blanche et des garanties, DPW revend ses activités portuaires aux Etats-Unis. Elle possède des terminaux dans les ports, entre autres, de : Vancouver, Dakar, Shanghai, Pusan (Corée du Sud), Marseille

Sea-Shepherd

ONG maritime fondée par Paul Watson, écologiste canadien voué à la protection des animaux marins. Causes : arrêt des chasses aux animaux (baleine dauphin au Japon, phoques au Canada, requins, thon rouge en méditerranée). Le budget annuel est de 20 millions de dollars, financé par des dons de particuliers, d'entreprises et de fondations (Brigitte Bardot). Elle dispose de bateaux, de drones, d'hélicoptères. L'organisation est accusée d'écoterrorisme et de piraterie, mais se défend en arguant que ses actions sont légitimées par les conventions internationales de protection de la nature.

Autoroutes-de-la-mer-(UE)

Dans le cadre du programme Marco Polo, subventions. Lignes à la croisée du cabotage traditionnel et de la ligne régulière qui doivent s'inscrire dans une chaîne logistique de porte-à-porte. Exemples : Gijon (Espagne) /Montoir (Bretagne) ; Bilbao / Zeebrugge (Belgique) ; Bilbao / Portsmouth