

# LA HUNE DU CESM

Mars – avril 2016



TOUR DU MONDE DES ENJEUX NAVALS  
ET MARITIMES PAR LE CESM



CENTRE D'ÉTUDES STRATÉGIQUES DE LA MARINE  
[cesm.marine.defense.gouv.fr/](http://cesm.marine.defense.gouv.fr/)





## ÉDITO

---

### Le navire-hôpital, un pilier de la diplomatie navale

L'actualité des séismes en Équateur et au Japon nous rappelle le rôle important que peut jouer un navire-hôpital – ou un bâtiment aux capacités médicales renforcées – dans des missions de soutien aux populations, en particulier dans un contexte *post* catastrophe naturelle.

Ce type de missions peut être exclusif et exiger une plateforme dédiée ou n'être qu'une tâche dans une mission plus générale et être confiée à une unité moins spécialisée. Arborant souvent une livrée blanche à croix ou croissant rouge reconnaissable, les bâtiments hôpitaux sont plutôt l'apanage des marines océaniques de premier rang. Mais certaines ont choisi d'autres types de navires pour le soutien médical et humanitaire, en particulier des bâtiments amphibies. Ces unités – spécialisées ou non – ont des points communs. Généralement ce sont des navires d'une taille conséquente, pouvant embarquer des conteneurs médicalisés ou logistiques, dotés d'une plate-forme pour hélicoptères lourds, d'une drome adaptée à des connexions fréquentes avec la côte mais ne nécessitant pas de capacités militaires particulières. En effet, ils ne sont pas particulièrement destinés à être déployés en zone de combat. Des navires d'origine ou aux normes civiles sont le plus souvent adaptés.

Ils se caractérisent par des capacités désignées par le terme *Role 3* dans l'OTAN ce qui sous-entend la présence de blocs opératoires, de réanimation, de centres d'imagerie médicale (radiologie, scanners...), de laboratoires d'analyses, d'une unité dentaire, d'une centrale de production d'oxygène, d'une banque du sang mais aussi de l'ensemble du personnel médical spécialisé nécessaire... En résumé : tout ce qui se retrouve dans un hôpital à terre. La limite est souvent imposée par le nombre de lits, mais certains ont de grandes capacités. Sur les *USNS Comfort* ou *Mercy*, 80 patients peuvent être traités simultanément en service intensif et 920 en soins médicalisés.

La Marine nationale n'aligne pas de « bateaux blancs », mais elle a privilégié le bâtiment de projection et de commandement pour héberger des capacités sanitaires robustes : un hôpital de 750 m<sup>2</sup>, comportant 69 lits (119 en utilisant le hangar) et deux blocs opératoires.

Bien que moins spectaculaire qu'un porte-avions, le navire-hôpital apporte une visibilité certaine aux opérations navales. Souvent au premier rang dans un déploiement à caractère humanitaire, il constitue un outil diplomatique de poids pour la nation qui les met en œuvre. C'est une application du concept du *soft power* pour les Anglo-Saxons.

Bonne lecture

Capitaine de frégate Franck Maire  
CESM



## TABLE DES MATIÈRES

<b>DÉFENSE ET STRATÉGIE .....</b>	<b>6</b>
<b>AMÉRIQUES.....</b>	<b>6</b>
La posture du Canada en Arctique face à la Russie .....	6
L'assistance humanitaire au sein de l' <i>US Navy</i> .....	7
<b>ASIE-PACIFIQUE.....</b>	<b>8</b>
Barrières, tremplins ou points de repère ? Les chaînes d'îles dans le Pacifique marquent l'influence régionale .....	8
<b>OCÉAN INDIEN .....</b>	<b>8</b>
Un partenariat maritime Japon-Singapour-Inde .....	8
<b>AFRIQUE .....</b>	<b>9</b>
Le Ghana, une étoile montante dans le domaine maritime.....	9
<b>EUROPE – EURASIE .....</b>	<b>10</b>
Les marines européennes sont-elles prêtes à répondre au défi posé par les migrations ?.....	10
En eaux troubles : la nouvelle stratégie de l'OTAN en mer Égée .....	10
<b>MARINES DE GUERRE .....</b>	<b>11</b>
<b>FLOTTE DE SURFACE .....</b>	<b>11</b>
La révolution russe des bâtiments de guerre .....	11
<b>AÉRONAUTIQUE NAVALE.....</b>	<b>12</b>
Un tournant pour les futurs drones de l' <i>US Navy</i> .....	12
<b>FLOTTE SOUS-MARINE .....</b>	<b>13</b>
La dissuasion nucléaire : débat au sein du parti travailliste. ....	13
<b>ARMES ET SYSTÈMES NAVALS .....</b>	<b>13</b>
Un puissant coup de poing .....	13
<b>INDUSTRIE NAVALE ET DOMAINE MARITIME .....</b>	<b>15</b>
<b>INDUSTRIE NAVALE.....</b>	<b>15</b>
Assurer une construction navale permanente en Australie.....	15
<b>CRIMINALITÉ MARITIME .....</b>	<b>16</b>
Déterritorialisation et logique maritime : des similitudes entre terrorisme international et piraterie .....	16
<b>ENVIRONNEMENT MARITIME .....</b>	<b>17</b>
Pêche et diplomatie en Australie .....	17
Frontières maritimes du Timor oriental : le principe d'équidistance .....	17





## DÉFENSE ET STRATÉGIE



Le porte-avions américain *Harry S. Truman* dans l'océan Atlantique en juillet 2014.  
(©U.S. Department of Defense)

## AMÉRIQUES

### La posture du Canada en Arctique face à la Russie

- Les richesses présentes dans la zone arctique entraînent des revendications territoriales de la part de la Russie et du Canada. En 2015, la Russie a ainsi présenté un dossier à la Commission des limites du plateau continental (CLPC) pour l'extension de son plateau continental, alors qu'une première requête lui avait déjà été refusée en 2001. Après la formulation d'une demande similaire par le Canada en 2013, incluant le pôle Nord, la Russie a rapidement renforcé sa présence militaire en Arctique.
- Le Canada est donc devenu particulièrement sensible à l'ensemble des démonstrations de forces russes dans le monde. Compte tenu des moyens limités dont dispose le pays au



regard de son rival pour assurer sa souveraineté sur l'Arctique, le gouvernement d'Ottawa a choisi de raffermir sa posture diplomatique générale contre la Russie.

- L'auteur met cependant en garde contre cette posture. Elle pourrait être un simple moyen de détourner l'attention des difficultés que rencontre actuellement le Canada dans la gestion de ses territoires arctiques. En agissant aussi radicalement, le pays s'exposerait non seulement à un risque de rupture diplomatique avec Moscou mais également à de potentielles difficultés lors de négociations futures au sujet des frontières maritimes de la zone...

**Quentin Delarue**

*Revue Défense Nationale*, mars 2016

## L'assistance humanitaire au sein de l'*US Navy*

*(Flattops of Mercy)*

- L'assistance humanitaire, bien qu'étant une mission secondaire de l'*US Navy*, prend de plus en plus d'importance. Elle ne peut donc pas être évincée des projets d'avenir de la flotte. Le débat qui émerge actuellement porte sur l'utilité de construire davantage de porte-avions, quand un nombre plus important de bâtiments amphibies de type *LHD* serait mieux adapté à la conduite de ce type de mission.
- La conception initiale des bâtiments amphibie permet en effet une meilleure opérationnalité civilo-militaire par leurs moyens embarqués et leurs équipages spécifiquement entraînés. Moins imposants, ils peuvent également s'approcher plus près des côtes, pénétrer les eaux intérieures, voire même remonter certains fleuves. En termes d'économies et de polyvalence, ils sont sans conteste plus avantageux.
- Si l'objectif premier de ces deux types de navires est la projection de puissance, aucun ne peut se substituer à l'autre. Les porte-avions sont en effet conçus comme de véritables bâtiments de projection offensive et leur capacité aéronavale est inégalable. Le constat est le même d'un point de vue symbolique et diplomatique : les opérations d'assistance humanitaire menées par les porte-avions ne peuvent être que ponctuelles même si elles permettent d'affirmer sans détour la détermination et l'engagement des États-Unis.

**Josh Heivly, LCDR**

**Center for international maritime security (CIMSEC), 31 mars 2016**



## ASIE-PACIFIQUE

### Barrières, tremplins ou points de repère ? Les chaînes d'îles dans le Pacifique marquent l'influence régionale

*(Barriers, Springboards or Benchmarks? Pacific Islands Chains Measure Regional Influence)*

- La côte pacifique de la Chine est bordée par plusieurs îles qui forment deux chaînes : la première est constituée du Japon, de Taïwan, des Philippines et de l'Indonésie, la seconde part également du Japon et passe par les îles de Guam et de Palau. Pour Pékin, ces deux chaînes pourraient représenter des points d'appui, des tremplins à la projection de forces étrangères hostiles en cas de conflit dans la région.
- La Chine a donc développé des missiles balistiques de courte portée – dont la plupart pourraient cibler Taïwan, point clef de ces îles. Une manière de démontrer ses capacités de riposte si un État hostile cherchait à l'attaquer.
- Le pays a également entamé la construction d'îles artificielles en mer de Chine méridionale : celles-ci lui permettront de bénéficier d'une base avancée dans le Pacifique et d'une barrière pouvant freiner une potentielle attaque par la mer. Toutefois, les États qui entretiennent des relations tendues avec la Chine perçoivent cette nouvelle chaîne comme une manifestation évidente de l'ambition expansionniste du pays dans la région.

**Christopher P. Cavas**  
**Defensenews.com, 1<sup>er</sup> février 2016**

## OCÉAN INDIEN

### Un partenariat maritime Japon-Singapour-Inde

*(A Japan-Singapore-India Maritime Partnership)*

- Les océans Indien et Pacifique connaissent une certaine insécurité maritime en partie liée aux activités illicites en mer (piraterie, trafics, terrorisme...). Les États de la région voient également comme une menace les ambitions expansionnistes de la Chine dans la zone.
- L'Inde et le Japon, très dépendants des routes maritimes pour le commerce extérieur et leurs approvisionnements énergétiques, ont décidé de développer un partenariat maritime afin de protéger leurs intérêts en mer. Cette coopération se manifeste par l'organisation d'exercices conjoints, tels que *JIMEX*, entraînement régulier regroupant les garde-côtes et les marines des deux États.
- Singapour, encore plus dépendant des échanges maritimes, pourrait aussi devenir un partenaire intéressant pour l'Inde et le Japon. La cité-État effectue déjà régulièrement





l'exercice naval annuel *SIMBEX* aux côtés de l'Inde. Elle a également conclu avec le Japon un accord de lutte contre la piraterie maritime.

- Selon l'auteur, ces mesures multilatérales conduites par l'Inde, le Japon et Singapour seraient une bonne alternative à un partenariat entre les pays de l'Association des nations d'Asie du Sud-Est. L'ASEAN aurait en effet du mal à concrétiser une coopération dans le domaine, compte tenu des intérêts divergents des États membres.

**Satoru Nagao et Koh Swee Lean Collin**  
*The Diplomat*, 12 février 2016

## AFRIQUE

### Le Ghana, une étoile montante dans le domaine maritime

*(Ghana: Rising star in the maritime domain)*

- Le Ghana a fourni de nombreux efforts pour lutter contre la criminalité maritime dans le golfe de Guinée. Pour la première fois en 32 ans, Accra a ainsi acheté quatre patrouilleurs rapides, et deux anciens patrouilleurs côtiers allemands.
- La marine ghanéenne souhaite faire preuve de réactivité en cas d'incidents. C'est pour cela qu'elle cherche à développer ses coopérations avec des marines de la région comme le Togo ou le Bénin. Cette stratégie a ainsi permis de faire chuter la criminalité dans le golfe de Guinée et en particulier dans la zone économique exclusive du pays, devenue la plus sûre de la région.
- Lors de l'exercice multinational *Obangame Express 2015*, la marine ghanéenne a pu démontrer ses capacités à lutter contre la criminalité maritime. Toutefois, elle a encore besoin d'améliorer ses systèmes de géolocalisation afin de tracer les navires volés par des pirates et de renforcer sa capacité à crypter les renseignements et données des autorités maritimes, que les pirates utilisent pour repérer leur cible.

**Lieutenant Commander Onege Maroadi**  
*Proceedings*, mars 2016



## EUROPE – EURASIE

### Les marines européennes sont-elles prêtes à répondre au défi posé par les migrations ?

*(Are EU navies ready for the migration challenge?)*

- La question des migrations est en passe de devenir l'une des priorités des marines européennes. La situation migratoire actuelle serait, pour l'auteur, symptomatique d'un changement structurel profond de la société. Au-delà d'être une question d'ordre politique, les migrations seraient avant tout un problème de nature économique qui pourrait s'amplifier au cours des prochaines années.
- Face à l'ampleur du phénomène, l'auteur envisage un durcissement de la position maritime européenne de manière à endiguer les flux migratoires. Cela se traduirait surtout par la mise en place d'opérations navales ayant pour cheval de bataille le tandem frégate-hélicoptère. Toutefois, ces missions exigeront de la part des pays membres un engagement conséquent de moyens, aujourd'hui difficilement applicable compte tenu du contexte général de restrictions budgétaires...

**Steven Jermy**

**Warship, avril 2016**

### En eaux troubles : la nouvelle stratégie de l'OTAN en mer Égée

*(In troubled waters: NATO's news maritime activity in the Aegean)*

- En février dernier, la chancelière allemande Angela Merkel et le premier ministre turc Ahmet Davutoglu ont annoncé le lancement d'une nouvelle opération de l'OTAN en Méditerranée avec le déploiement de l'un de ses *Standing Maritime Groups*. L'objectif est de réguler l'arrivée de migrants en mer Égée et de mettre un terme au trafic d'êtres humains dans la région.
- Pour l'OTAN, la surveillance et le recueil d'informations représentent la mission principale de l'*Alliance maritime strategy*. Dans le cadre de cette opération, les bâtiments déployés devront transmettre les informations recueillies aux garde-côtes turcs et grecs ainsi qu'à l'agence européenne FRONTEX.
- Cette coopération entre l'Union européenne et l'Alliance atlantique prendra effet dans les mois à venir avec à terme un meilleur contrôle des frontières mais également un soutien à la Turquie et la Grèce pour la gestion des migrants déjà installés.

**Andreas Jacobs**

**NDC Research Report, NATO Defense College, mars 2016**



## MARINES DE GUERRE



Le SNLE *Vanguard* de retour à la base navale de Clyde en Écosse.  
(© Royal Navy / Tam McDonald)

## FLOTTE DE SURFACE

### La révolution russe des bâtiments de guerre

*(Russia's warship revolution)*

- La marine russe est aujourd'hui arrivée à mi-chemin d'un long programme de modernisation de sa flotte. Les SNLE de 4<sup>ème</sup> génération de classe *Borei*, les sous-marins nucléaires lance-missiles de croisière de classe *Yasen* ainsi que la version améliorée des sous-marins de classe *Kilo* sont parmi les avancées les plus notables sur le long terme.



- Mais c'est le nouveau programme de destroyers, dit « Leader », actuellement en phase de recherche et développement, qui devrait bientôt être le plus significatif. Ambitieux, il est cohérent avec le désir du pays d'être reconnu comme une grande puissance maritime. Ces nouveaux bâtiments, prévus pour entrer en construction à partir de 2019, devraient ainsi fournir une véritable capacité multi-mission à la marine.
- Ce projet est cependant confronté à un certain nombre d'obstacles : contraintes économiques et industrielles nationales, débat sur le rôle de la marine dans la stratégie militaire russe... D'autant plus que ces navires, à potentielle propulsion nucléaire et équipés de systèmes modernes, seront particulièrement complexes et coûteux. L'auteur s'interroge alors sur les capacités de la Russie à investir dans la production de ces douze nouveaux bâtiments.

**Dr James Bosbotinis**  
*Warship*, avril 2016

## AÉRONAUTIQUE NAVALE

### Un tournant pour les futurs drones de l'US Navy

*(Left turn for USN Carrier future drones)*

- En 2007, l'US Navy a entamé un programme pour mettre au point un drone furtif doté de capacités d'attaque à longue portée. Le X-47B construit par Northrop Grumman, a effectué avec succès des manœuvres depuis un porte-avions à l'été 2013.
- Mais ce projet a entraîné quelques débats autour des missions auxquelles serait affecté ce type de drone. Certains spécialistes défendent la mise au point d'un drone lourdement armé et doté de grandes capacités offensives pour pénétrer dans l'espace aérien ennemi, d'autres préfèrent privilégier un drone plus léger, proche du drone *Predator* qui a démontré son efficacité dans des espaces aériens non protégés.
- En 2015, l'US Navy a opté pour cette seconde option. Le programme a donc été abandonné et remplacé par un nouveau. Le X-47B a ainsi été dépouillé d'une grande partie de ses capacités de combat de haute intensité pour devenir un véhicule de ravitaillement aérien.
- La marine américaine ne disposait plus depuis 2009 de véhicules dédiés au ravitaillement aérien des chasseurs F/A-18. Le développement d'un drone conçu pour le ravitaillement de ces F/A-18s leur permettra désormais d'assurer pleinement leurs fonctions.

**David Axe,**  
*Warships*, mai 2016.



## FLOTTE SOUS-MARINE

### La dissuasion nucléaire : débat au sein du parti travailliste.

(How daft an idea is labour's « chocolate fireguard »?)

- Faut-il maintenir une force nucléaire en Grande-Bretagne ? Ce débat interne au parti travailliste britannique est né des interrogations autour du potentiel remplacement du missile nucléaire *Trident*. Bien que le parti soit hostile au principe de dissuasion nucléaire, il reste conscient que le maintien et le renouvellement de ces missiles génèreraient de nombreux emplois dans le secteur.
- En janvier dernier, le chef du parti a proposé de retirer les missiles *Trident* des SNLE de classe *Vanguard*. Les sous-marins lanceurs d'engins seraient donc utilisés à d'autres fins. C'est le choix qu'a fait l'*US Navy* lorsqu'elle a converti ses quatre plus vieux SNLE de classe *Ohio* en sous-marins nucléaires lanceurs de missiles de croisière (SSGN).
- Mais au sein de la *Royal Navy*, ce rôle est déjà assuré par le SNA de classe *Astute*. De plus, les SNLE de classe *Vanguard* ont spécialement été conçus pour assurer le principe de dissuasion nucléaire. La position du parti travailliste oscille donc entre volonté de préserver de nombreux emplois grâce au programme *Trident* tout en essayant de réduire la capacité nucléaire britannique.

Usman Ansari,  
*Warships*, avril 2016

## ARMES ET SYSTÈMES NAVALS

### Un puissant coup de poing

(A potent one-two punch)

- Si la qualité opérationnelle des bâtiments de l'*US Navy* semble aujourd'hui avoir atteint un niveau encore jamais égalé, sa capacité à remplir les missions qui lui sont confiées reste discutable. L'auteur craint notamment que la marine américaine perde en efficacité à moyen terme. Il préconise donc de développer l'innovation et la prise de risque chez les décideurs. Les armes à énergie dirigée (lasers, canons électromagnétiques...), actuellement en expérimentation sur l'*USS Ponce*, pourraient permettre aux États-Unis de mettre en place une « nouvelle façon de faire la guerre ».
- Selon l'auteur, ce type d'arme révolutionnerait le combat naval et la défense des navires militaires. Il permet en effet d'engager le feu plus rapidement et avec plus de précision, de contrer efficacement les missiles ennemis et d'apporter des réponses graduées aux menaces des plus diversifiées.



- Les armes à énergie dirigée embarquées sur les navires permettraient donc à l'*US Navy* de remplir les différentes missions qui lui incombent. En effet, elles s'avèrent efficaces dans des situations de combats conventionnels ou asymétriques : assurer la défense anti-missile, neutraliser des vedettes ou des petites embarcations rapides ou encore fournir un appui-feu aux troupes déployées à terre. Toutefois, cette technologie nécessite énormément d'énergie pour fonctionner. C'est un investissement coûteux qui représente un véritable pari sur l'avenir...

**Captain George Galdorisi, *US Navy* (retired)**  
*Proceedings*, n°70, mars 2016



## INDUSTRIE NAVALE ET DOMAINE MARITIME



La frégate Anzac dans la baie de Sydney. (© Commonwealth of Australia / Tom Gibson)

### INDUSTRIE NAVALE

#### Assurer une construction navale permanente en Australie

*(Naval shipbuilding: how continuous is “continuous”)*

- Lors d'une déclaration conjointe en août 2015, Tony Abbott et Kevin Andrews, respectivement Premier ministre et ministre de la Défense australiens, ont annoncé vouloir développer l'industrie navale nationale de manière permanente. Ce vaste programme de constructions permettrait ainsi de développer les emplois et de renforcer les compétences du pays dans le secteur.
- Toutefois, malgré les avantages d'un tel projet, l'auteur s'interroge sur la pertinence de ce programme. L'Australie possède en effet déjà plusieurs navires de guerre qui devraient encore rester en service pendant près de 30 ans. De plus, les nouvelles technologies et méthodes de construction permettent aux navires récemment entrés en service de bénéficier



d'une durée de vie plus longue qu'il y a quelques années. La marine australienne de surface ne semble donc pas avoir besoin d'un renouvellement continu de sa flotte dans l'immédiat.

- Plusieurs solutions s'offrent alors au pays, la plus envisageable étant de réduire la durée de vie des bâtiments à moins de 20 ans. Cette décision permettrait à la *Royal Australian Navy* de revendre les navires arrivés à ce terme à des marines étrangères et d'éviter ainsi la coûteuse et complexe rénovation à mi-vie.

**Graeme Dunk,**  
*The Strategist*, mars 2016

## CRIMINALITÉ MARITIME

### Déterritorialisation et logique maritime : des similitudes entre terrorisme international et piraterie

*(Deterritorialization and maritime logic: parallels between transnational terrorism and piracy)*

- Le terrorisme transnational doit être examiné au regard de la rapide progression de « zones grises » où se développent toutes les formes de criminalité maritime. La logique globale est à double tranchant : d'un côté, des réseaux terroristes invisibles et insaisissables sans assise territoriale émergent, de l'autre, la mondialisation tend à assurer l'ouverture des marchés et des frontières.
- Selon certains spécialistes, les conditions qui permettent au terrorisme de prospérer encouragent également la piraterie : frontières perméables, pauvreté, instabilité politique... Leurs conséquences – déstabilisation économique, menace sur les ressortissants... – y participent aussi. C'est pourquoi beaucoup craignent l'émergence d'une stratégie liée entre la piraterie et le terrorisme.
- Pour contrer le terrorisme transnational, l'auteur suggère de s'inspirer des méthodes utilisées dans le passé pour combattre la piraterie – pourchasser et détruire – et de les combiner à l'utilisation de nouvelles technologies, notamment les frappes de drones. Les efforts doivent être déployés pour décourager tout éventuel soutien ou appui à ces criminels et s'assurer qu'ils ne trouvent aucun refuge. Mais avant tout, ces opérations de lutte contre la criminalité maritime doivent bénéficier d'un soutien politique et militaire sans faille au plus haut niveau.

**Jenny Yang,**  
*Natoassociation.ca*, 3 avril 2016





## ENVIRONNEMENT MARITIME

### Pêche et diplomatie en Australie

*(Australia's fisheries diplomacy: about more than fish)*

- Pour toutes les îles de l'océan Indien et du Pacifique, la pêche représente une importante source de développement économique. Elle permet en effet d'assurer les ressources alimentaires et financières des habitants de la zone. Toutefois, un contrôle régulier de cette activité est essentiel car les stocks de poissons dans la région ont tendance à s'épuiser, à cause de la pêche illégale, non-déclarée et non-réglémentée (INN), de la surpêche ou même du dérèglement climatique.
- L'auteur suggère que l'Australie renforce ses engagements avec Pékin afin d'assurer une meilleure réglementation des pêches. La Chine reste en effet le pays qui possède la plus importante flotte de pêche au monde et ne semble pas prendre conscience des enjeux environnementaux autour de cette activité. L'Australie pourrait développer un accord de transfert de compétences techniques avec les autorités chinoises afin que le pays adopte des pratiques de pêche plus durables.
- Les enjeux liés à la pêche poussent donc l'Australie à développer une véritable stratégie de diplomatie autour de ces questions. La préservation des ressources halieutiques est ainsi devenue un moyen pour le pays d'assurer l'équilibre économique et de renforcer la stabilité géopolitique de la région.

**Marcus Haward and Anthony Bergin,  
*The Strategist*, 15 mars 2016**

### Frontières maritimes du Timor oriental : le principe d'équidistance

*(East Timor maritime boundary: The equidistance principle)*

- Depuis son indépendance en 2002, le Timor oriental n'a pas encore reconnu de frontières maritimes officielles avec l'Australie et l'Indonésie. Or, la mer du Timor, commune aux trois États, est l'objet de convoitises car elle recèle des ressources d'hydrocarbures importantes.
- Le Timor oriental revendique des frontières maritimes tracées selon le principe d'équidistance. Or le traité de la mer de Timor, signé en 2002, prévoit un espace commun d'exploitation pétrolière, aujourd'hui exploité à 90 % par le Timor oriental. L'application du principe d'équidistance permettrait donc au pays de bénéficier de la totalité de cette zone, ainsi que de l'intégralité du gisement principal *Greater Sunrise*.
- Le pays souhaite aujourd'hui porter le différend devant une instance internationale au risque d'accroître les tensions avec l'Indonésie et l'Australie. Cette dernière a en effet tracé ses frontières maritimes en fonction de la délimitation du plateau continental et a pris le parti de ne pas reconnaître les compétences de la Cour internationale de justice ni du tribunal international du droit de la mer.



- Si le principe d'équidistance est retenu, l'Australie perdrait 50 % des revenus de *Greater Sunrise* et de quelques autres gisements situés sans conteste du côté timorais et dont elle bénéficie actuellement.

**Stephen Grenville,**  
*The Interpreter*, 26 février 2016



# LES ÉDITIONS DU CESM

Centre de réflexion stratégique, le CESM diffuse cinq publications régulières sur la stratégie navale et les principaux enjeux maritimes :

**Études marines :**

revue semestrielle, véritable plongée au cœur du monde maritime (géopolitique, juridique, historique, économique...).

**Cargo Marine :**

études diverses et salées réalisées par le pôle Études et ses partenaires pour un point précis sur des sujets navals et maritimes.

**La Hune du CESM :**

tour du monde bimestriel des enjeux navals et maritimes vus par la presse et le net.

**Brèves marines :**

chaque mois, un éclairage synthétique sur des thèmes historiques, géopolitiques et maritimes.

**Les @mers du CESM :**

veille maritime bihebdomadaire de la presse et du net.

Rendez-vous sur notre site internet :

[cesm.marine.defense.gouv.fr](http://cesm.marine.defense.gouv.fr)

Rejoignez le CESM sur :

