

Christopher E. GOSCHA
Benoît DE TRÉGLODÉ

Naissance d'un État-Parti

Le Viêt Nam depuis 1945



*The Birth
of a Party-State*
Vietnam since 1945



les
Indes
savantes

Table des matières

Introduction	11
1. Beyond High Politics: State Formation in Northern Vietnam, 1945-1946 David Marr	25
2. Money and Mobilisation: The Difficulties of Building an Economy in Time of War Judy Stowe	61
3. L'économie vietnamienne de la guerre à la paix Hugues Tertrais	71
4. Freedom, Violence, and the Struggle Over the Public Arena in the Democratic Republic of Vietnam, 1945-1958 Shawn McHale	81
5. Genèse des cultures intellectuelles : socialisation et conjoncture Trịnh Văn Thảo	101
6. Hồ Chí Minh: Myth and Reality William Duiker	117
7. Hồ Chí Minh : Vie singulière et nationalisation des esprits Daniel Hémery	135
8. Reflet d'une nation : La figure de Hồ Chí Minh dans les biographies du « héros nouveau » Benoît de Tréglodé	149
9. Hồ Chí Minh and the Making of his Image Sophie Quinn-Judge	159
10. Au cœur de la fracture vietnamienne : L'élimination de l'opposition nationaliste et anticolonialiste dans le Nord du Viêt Nam (1945-1946) François Guillemot	175
11. Contestataires et contestation au Viêt Nam : à la recherche d'un mode d'expression Nguyễn Văn Ký	217
12. Les catholiques et la République démocratique du Viêt Nam (1945-1954) : Une approche biographique Trần Thị Liên	253
13. Approches statistiques de la communauté du bouddhisme Hoà Hảo (1939-1954) Pascal Bourdeaux	277

TABLE DES MATIÈRES

14. Au-delà des vagues : Écrire l'histoire des boat people vietnamiens Andrew Hardy	305
15. A 'Popular' Side of the Vietnamese Army: General Nguyễn Bình and the Early War in the South (1910-1951) Christopher E. Goscha	325
16. The Army as a Political and Economic Actor in Vietnam Carlyle A. Thayer et Gérard Hervouet	355
17. Marine vietnamienne et défense de l'espace maritime Stein Tønnesson	383
Bibliographie	415
Les auteurs	441
Abréviations	451
Lexique	454
Index	457

Marine vietnamienne et défense de l'espace maritime

Stein Tønnesson

Introduction

Pourquoi le Vietnam, avec sa longue côte et son manque d'hinterland, n'a-t-il pas développé une plus forte tradition navale ? Est-il enfin en train de trouver les moyens de maîtriser son vaste espace maritime ? Ces questions, qui concernent autant la longue que la courte durée de l'histoire de la communauté Viêt, ont à la fois des aspects matériels, sociaux, politiques et culturels. Dans l'histoire de ce peuple, très lié à la terre et aux villages, il n'y eut que quelques brèves périodes où un nouvel empereur a fait construire une forte, mais éphémère marine. Le Vietnam s'est défendu plusieurs fois avec succès contre les attaques des flottes venant du Nord, mais les dynasties, nationalistes et communistes de ce pays n'ont jamais développé une marine de guerre ou une marine marchande avec suffisamment de force pour pouvoir projeter l'économie et la culture vietnamienne dans une plus vaste région. Les Viêts sont restés cloisonnés dans la partie Est de leur péninsule, marchant lentement vers le sud le long de la côte, laissant parfois partir des émigrés vers les pays lao, khmer et thaïs de l'ouest de la péninsule, mais très rarement de l'autre côté des mers. Même les pêcheurs Viêts, qui savaient profiter des riches pêcheries riveraines et côtières, n'ont guère développé de pêcheries de haute mer. Sur le plan social, les pêcheurs, marins et marchands semblent avoir vécu en marge d'une société paysanne et d'un état bureaucratique fondé sur la corvée et la taxation. Cette marginalisation semble s'être reflétée dans le domaine militaire. La marine a vécu en marge des armées et n'a pas pu développer un esprit de corps indépendant. Sur le plan des idées, la culture nationale a été fondée sur la possession de la terre et le contrôle du terrain. Les bateaux ont toujours circulé sur les fleuves et ont assuré des transports le long de la côte. Ils ont joué un rôle capital dans l'économie du pays et aussi dans les combats entre les dynasties et les régimes qui se sont établis sur le territoire du Vietnam actuel. Or, ils se sont rarement aventurés en haute mer.

Dans le musée d'Histoire à Hanoi (fondé en 1958), deux grandes peintures évoquent les lieux de mémoire essentiels pour l'État-nation socialiste de l'après-

1954. L'une montre le président Hồ Chí Minh proclamant la République démocratique du Vietnam le 2 septembre 1945. La place Ba Đình, où l'Oncle Hồ fit son discours, est devenue le lieu le plus sacré du culte national de l'État socialiste. Cette peinture symbolise à la fois la libération nationale et la Révolution ; elle reflète aussi la suprématie de la région du Nord sur les autres régions du pays. L'autre peinture symbolise la Résistance nationale contre toute invasion étrangère en montrant la destruction de l'armada mongole en 1288. Il s'agit d'une bataille navale, mais elle ne se déroule pas en haute mer. Les Mongols tombèrent dans un piège. Des pieux pointus garnis de fer furent plantés dans le lit de la rivière Bach Dang que devait emprunter la flotte mongole. Les navires ennemis furent piégés et rendus inutilisables. Par ce stratagème, la bataille navale fut presque transformée en bataille terrestre¹. Il ne s'agit donc pas d'un Trafalgar, mais d'un lieu de mémoire approprié à une nation qui se voit dans l'obligation de compenser son infériorité en armes par un esprit de courage et d'ingéniosité.

Dans cet article, je voudrais d'abord présenter les faiblesses de la marine vietnamienne d'aujourd'hui, puis démontrer que ces faiblesses sont liées² à une longue tradition historique, et finalement discuter le point de savoir si le Vietnam est peut-être finalement en train de développer une vraie force navale.

Faiblesse de la marine de l'après-guerre froide

Jusqu'à une date récente, la marine vietnamienne est restée remarquablement faible. Après l'unification de la nation vietnamienne en 1975, la nouvelle République socialiste du Vietnam maintint pendant une quinzaine d'années une grande armée de plus d'un million d'hommes, mena une longue guerre au Cambodge et se défendit avec acharnement contre l'invasion chinoise de 1979. Dans cette même période la marine ne consistait qu'en quelques vaisseaux américains, prises de guerre, et de quelques autres achetés en Union soviétique. Malgré cette faiblesse, Hanoi continua la politique irrédentiste dans la mer de Chine méridionale de l'ancien régime saïgonnais, surtout dans l'archipel des

1 Le même stratagème avait été utilisé par Ngô Quyền lors de la guerre "de libération" contre l'armée de la dynastie Tang dans les années 930. Lê Thành Khôi, *Histoire du Vietnam des origines à 1858*, Paris, Sudestasia, 1987, p. 122, 189.

2 J'ai choisi le mot "liées" pour ne pas prétendre que c'est la tradition qui *explique en elle-même* les faiblesses actuelles. Les principales causes de la faiblesse de la marine vietnamienne de l'après-1975 résident dans le manque de moyens financiers et dans le fait que la domination coloniale, puis les deux guerres indochinoises, avaient empêché la construction d'une marine moderne et la formation d'officiers et de marins. Or je suis convaincu que la tradition historique doit aussi être prise en considération quand on veut expliquer la situation actuelle.

Spratleys, où le Vietnam occupait un grand nombre d'îlots et de récifs. Cela était possible grâce à la protection des intérêts maritimes du pays par la marine de l'Union soviétique, disposant à partir de 1979 de la base stratégique de la baie de Cám Ranh. Avec la disparition de l'Union soviétique et le retrait de la majorité des unités russes de cette base au début des années 1990, le monde entier découvrit combien la marine vietnamienne était faible. À part le ravitaillement des troupes dans les Spratleys, ce qui constituait d'ailleurs une lourde responsabilité, elle n'opérait que dans les rivières et le long de la côte.

Comme beaucoup d'autres armées ayant joué un rôle dans l'histoire, l'Armée populaire du Vietnam fut érigée en un instrument de guerre civile et de libération d'une occupation étrangère, et non pas comme l'instrument d'un État voulant assurer sa sécurité extérieure³. Le résultat fut, comme souvent dans des situations semblables, l'institutionnalisation d'une armée comportant trop de troupes et beaucoup d'expérience, mais peu de moyens modernes. Le développement de la marine fut relégué au second plan derrière le développement de l'armée de terre, comme une force auxiliaire et sans indépendance institutionnelle⁴. Les commandants de l'armée voulaient garder un esprit commun de défense nationale et éviter les divisions que connaissaient les pays capitalistes entre armée, marine et aviation. C'est pourquoi les officiers de marine portaient normalement le même type d'uniforme que les autres branches de l'armée nationale. Il ne fallait pas que la marine développe un véritable esprit de corps.

Au milieu des années 1990, l'armée de terre disposait toujours, après une réduction de plus de 50 % en cinq ans, de 62 divisions d'infanterie, d'au moins 1 000 chars de combat et de 400 000 soldats, pour ne rien dire des réserves qui étaient de l'ordre de 3 à 4 millions d'hommes. La marine n'avait que 42 000 hommes, dont 27 000 appartenant à l'infanterie de marine dont la tâche principale était de défendre les îles Spratleys⁵.

Vers 1994, la marine vietnamienne (sans compter les patrouilleurs riverains) ne consistait qu'en :

- 3 Ainsi, le livre de Greg Lockhart, *Nations in Arms. The Origins of the People's Army of Vietnam*, Wellington, Allen & Unwin, 1989, qui analyse, en plus de 300 pages, les origines de l'Armée populaire du Vietnam sur la période de 1900 à 1954, ne mentionne jamais la mer ou la marine.
- 4 Or, déjà en 1950, au lendemain de la victoire communiste en Chine, et quatre ans avant la réoccupation de Hanoi par les troupes du Vietminh, l'on avait développé les premiers projets de construction navale. Christopher E. Goscha, "The Maritime Nature of the Wars for Vietnam (1945-1975)", in Stein Tønnesson (éd.), *Historical Approaches to the South China Sea*, Munich: Otto Harassowitz, à paraître.
- 5 *The Military Balance 1999-2000*. Oxford, Oxford University Press (pour l'International Institute of Strategic Studies), 1999, p. 209.

- 7 frégates ; 2 d'origine américaine (1 *Barnegat/US Cutter* de 1943 et 1 *Savage* de 1944) et 5 d'origine soviétique (3 *Petya II* et 2 *Petya III* obtenus entre 1978 et 1984)
- 3 corvettes (2 américaines de 1944 et 1 *Zwesda*)
- 10 patrouilleurs lance-missiles (*Osa II* de 1979-81)
- 13 vedettes lance-torpilles (5 *Turya* de 1984-86 et 8 (ou 16) *Shershen* de 1973 et 1983)
- 15 dragueurs et chasseurs de mines (*Yurka*, *Lienyun*, *Sonya*, *Yevgenya* et *K8*)
- 6 navires amphibies (3 américaines des années 1960 et 3 *Polnochny 771* de 1979-80)
- Un nombre de petits patrouilleurs riverains et côtiers⁶.

Les vaisseaux américains avaient été récupérés de l'ancienne République du Sud après sa chute en 1975.

Une analyse comparative des forces navales en Asie du Sud-Est, publiée dans le *Jane's Defence Weekly* en 1996, jugeait que la marine du Vietnam, comme celle des Philippines, était "dans un mauvais état". La plus grande partie des navires vietnamiens étaient "soit non-utilisables soit incapables de tenir la mer"⁷. Le Vietnam manquait surtout des capacités de lutte anti sous-marine et de soutien logistique⁸. De plus, les ports de Haiphong, Hué et Đà Nẵng étaient délabrés. Seule la baie de Cám Ranh, pour l'équipement de laquelle les États-Unis, puis l'Union soviétique avaient dépensé des sommes considérables, faisait figure de port naval de valeur. Après la chute de l'Union soviétique, la Russie y garda toujours une petite force navale et une importante station d'écoute électronique. Or, dès avant la dissolution de l'Union Soviétique, l'aide militaire au Vietnam fut interrompue ; tout d'un coup le Vietnam devait payer cher les équipements de remplacement qu'il avait l'habitude de recevoir en aide fraternelle.

Cette faible marine vietnamienne ne manquait pourtant pas de tâches à remplir : elle devait d'abord satisfaire aux besoins strictement militaires, c'est-à-dire se tenir prête à l'éventualité d'une situation de guerre ou d'une confrontation navale. Elle devait être capable de découvrir et de chasser des sous-marins et des vaisseaux militaires étrangers s'ils pénétraient dans les eaux

6 *Jane's Sentinel Security Assessment Southeast Asia*. March-August 2000, Coulsdon, Surrey, Jane's Information Group, 2000 (voir www.janes.com), p. 576 ; Robert Karniol, "Asia Pacific, Shipbuilding at centre of Vietnam modernisation", *Jane's Defence Weekly*, (4 septembre 1996), p. 17 ; Bui Xuân Quang, *La troisième guerre d'Indochine 1975-1999. Sécurité et géopolitique en Asie du Sud-Est*, Paris, L'Harmattan, 2000, p. 509. Les chiffres fournis dans ces trois sources sont un peu différents.

7 Joris Janssen Lok, "ASEAN Navies extend their regional reach", *Jane's Defence Weekly*, (27 novembre 1996), p. 25. Le spécialiste australien Sam Bateman dit aussi que la marine vietnamienne "remains in poor condition and mainly comprises obsolete small surface combatants of Soviet origin". Sam Bateman, "ASEAN's Tiger Navies", in *Jane's Navy International*, (1 avril 1997), p. 18.

8 Éric Denécé, *Géostratégie de la mer de Chine méridionale*, Paris, L'Harmattan, 1999, p. 337.

territoriales du pays. Or elle n'avait guère de capacité anti sous-marine. En plus, comme nous l'avons déjà mentionné, la marine devait ravitailler et protéger les garnisons installées dans les Spratleys. Le nombre d'îlots et de récifs occupés par le Vietnam ne cessait de s'accroître pour atteindre le seuil d'une trentaine vers la fin des années 1990. L'obligation de leur défense revenait à la 146^e brigade d'infanterie de marine qui devait pouvoir se défendre presque sans soutien aérien. L'île Spratley elle-même (*Trưởng Sa*), qui est l'île la plus proche du Vietnam de tout l'archipel, se trouve à 230 milles marins de la côte vietnamienne⁹. L'aviation vietnamienne se retrouve donc ici à la limite de son rayon d'action ; les avions venant des aéroports vietnamiens ne peuvent pas rester longtemps en vol sans retourner se ravitailler en essence¹⁰. Il faut en conclure qu'il serait impossible pour les forces d'occupation vietnamiennes dans les Spratleys de se défendre avec succès contre un ennemi déterminé. En 1988, une tentative vietnamienne de s'opposer à l'occupation par des forces chinoises d'un récif qui se trouvait près d'une garnison vietnamienne tourna à la catastrophe, en coûtant la vie à plus de 70 marins vietnamiens. Il est paradoxal que le Vietnam et les Philippines, les deux pays qui ont la plus faible capacité de défense de leurs troupes dans une situation de guerre, sont aussi les deux pays qui depuis les années 1970 occupent le plus grand nombre d'îlots disputés¹¹.

En plus de ses devoirs strictement militaires, la marine vietnamienne des années 1990, bien que faible, avait aussi d'autres obligations : elle devait surveiller les activités civiles dans les eaux territoriales tout au long de sa côte, prévenir l'arrivée de vaisseaux venant d'autres pays pêcher sans autorisation dans la zone économique exclusive du pays (même si cette zone n'était pas délimitée), assister le sauvetage des navires en détresse, combattre la contrebande, protéger les installations pétrolières en cas de menace par des marines ou pirates étrangers, être prête à combattre la pollution s'il y avait une fuite de pétrole d'un navire ou d'une installation d'exploitation, faire des recherches océanographiques et, aussi, se tenir en contact et même coopérer avec les marines d'autres pays de la région.

9 Mais seulement 170 milles marins des îles Catwick, dont le petit Hon Hai que le Vietnam a utilisé comme point de base pour ses lignes de base.

10 Ce problème est encore plus grand pour la Chine qui se trouve à une distance beaucoup plus longue, mais la Chine s'est procuré les moyens techniques de l'Iran pour ravitailler ses avions en l'air, et les forces que la Chine pourraient concentrer dans la mer de Chine méridionale sont d'un tout autre ordre que celles du Vietnam. Les Spratleys se trouvent à 500 km de la base vietnamienne de la baie de Cám Ranh et à 900 km de celle de Đà Nẵng, à 1150 km de la base navale la plus proche de la Chine (Yulin, île d'Hainan) et à 1480 et 1700 km des bases principales de Zhanjiang et Guangzhou. John Wilson Lewis et Xue Litai, *China's strategic seapower*, Stanford, CA, Stanford University Press, 1994, p. 322, note 100.

11 Selon le *Center for Defence Information* à Washington, la marine vietnamienne a une "Limited capability of defense of coastal waters, and has no force projection capabilities." Ce Centre estime que le "Vietnam displays no intention of expanding military to include offensive forces, either naval or air force". Tiré de : <http://www.cdi.org/issues/Asia/vietnam.html>

Les États maritimes ont toujours montré leur force et alimenté leurs alliances et amitiés par des visites navales ou des exercices communs. Les réseaux internationaux d'officiers de marine jouent depuis la guerre froide un rôle diplomatique non négligeable. Le rôle diplomatique des marines fut encore renforcé dans les années 1990 à cause des changements dans la politique étrangère des États-Unis. Sous le président Clinton, le rôle du Département d'État dans la politique asiatique des États-Unis baissa tandis que celui de la marine augmenta considérablement. L'ancien commandant de la marine américaine dans le Pacifique (CINCPAC), l'amiral Joseph Prueher, fut nommé ambassadeur à Beijing en 1999, et son successeur, l'amiral Dennis Blair, fit un grand effort pour transformer l'esprit des marines asiatiques, en une vue plus large et internationale, prenant en considération les besoins communs de sécurité. Blair chercha à instituer le plus grand nombre possible de *Confidence Building Measures (CBMs)*. Le manque de ressources de la marine vietnamienne, et aussi son manque d'esprit de corps, ont fait obstacle à la coopération active du Vietnam dans ce genre de diplomatie.

Telles sont les données de base de notre analyse préliminaire de la faiblesse navale du Vietnam vers la fin du XX^e siècle. Faisons à présent un retour en arrière pour mieux comprendre la tradition historique de cette nation ayant autant de côtes, et pourtant peu maritime.

Faiblesse de l'héritage historique

L'image d'une nation à l'esprit de résistance vigoureuse mais sans grandes ambitions commerciales ou navales, est facilement perceptible dans le livre *Vietnam, une longue histoire* de Nguyễn Khắc Viện, qui a été réédité maintes fois à Hanoi. Ce livre s'ouvre sur une grande carte des sites archéologiques, où la "mer de l'Est" figure en bonne place avec les archipels *Hoàng Sa* et *Trường Sa*. Or, dans le texte l'auteur n'évoque presque jamais la mer ou les questions maritimes. Parmi les leçons qu'il tire de la victoire de Trần Hưng Đạo sur la flotte mongole en 1288 (dont "tout homme doit être un combattant"), l'auteur ne souffle mot du besoin d'une marine¹². On trouve le même manque d'intérêt pour les questions maritimes dans un autre livre du même auteur, *Vietnam, la longue résistance*, qui couvre la période 1858 à 1975¹³. La première page du premier chapitre raconte comment deux navires de guerre français coulèrent cinq

12 Nguyễn Khắc Viện, *Vietnam. A Long History*, Hanoi, The Gioi, 1999, pp. 43-44.

13 Nguyễn Khắc Viện, *The Long Resistance (1858-1975)*, Hanoi, Foreign Languages Publishing House, 1981. Une version révisée, allant jusqu'à 1980, fut publiée en français sous le titre moins idéologique : *Le Vietnam contemporain*, Hanoi, Fleuve Rouge, 1981.

jonques de la flotte vietnamienne à Đà Nẵng le 15 avril 1847. Après cette mention initiale d'un fait naval, la mer et la marine sont oubliées.

Les écrits de Nguyễn Khắc Viện ne sont qu'un exemple révélateur d'une manière de voir très répandue au Vietnam. Pourtant, l'origine mythique du peuple viêt remonte au mariage entre un prince de la mer, Lạc Long Quân, et une princesse des montagnes, Âu Cơ. On dit que ce mythe reflète l'union préhistorique d'une dynastie venant des montagnes du nord et d'une dynastie maritime et "sud-est asiatique" venant des régions plus au sud¹⁴. Quand bien même ce mythe refléterait une certaine réalité, les Viêts ne peuvent qu'oublier une partie de leurs racines tant leur histoire est tournée sur le développement de la riziculture et de l'hydraulique agricole.

Certes, le paradoxe que nous discutons dans cet article n'est pas nouveau. Une première tentative de l'État naissant des Viêts pour se développer en puissance maritime fut entreprise – et échoua – dès le XI^e siècle. Un siècle après la naissance du royaume Viêt, indépendant en 939, les rois Lý Phật Ma (1028–54) et Lý Nhật Tôn (1054–72), qui régnaient sur un territoire semblable à ce que fut le Vietnam du Nord pendant la période 1954–75, firent construire quelques centaines de jonques de haute mer pour soutenir des expéditions navales contre les États maritimes des Chams dans le Sud et la dynastie Song dans le Nord. Cette tentative est contemporaine de l'essor de l'empire maritime Xrivilaya, très lié aux Chams, et qui domina les mers du Sud. L'historien Keith Taylor considère que les expéditions navales de la dynastie Lý répondaient à une rivalité intense pour la prééminence maritime dans la mer de Chine méridionale¹⁵. Les rois de la dynastie Lý, avec leur capitale à Hanoi, visaient à détruire la capacité des Chams à bloquer l'accès au golfe du Tonkin et en même temps à dissuader les Song de lancer des attaques à travers le golfe.

Or, ces exploits navals ne créèrent pas une force maritime durable. Comme aujourd'hui, le problème principal pour les Viêts était de se défendre contre des invasions éventuelles venues du nord. Dès l'an 41, quand la dynastie Han avait envoyé une armée pour supprimer la révolte des sœurs Trung, elle avait été suivie, selon les sources chinoises, par "deux mille jonques"¹⁶. Les attaques des armées Song au XI^e siècle venaient à la fois de terre et de mer. Lors d'une contre-offensive menée par le général Lý Thường Kiệt en 1075, les Viêts attaquèrent eux aussi par terre et par mer. Lý Thường Kiệt avait sous son commandement une flotte qui fut à un certain moment supérieure à celle des Song. Or, après les

14 Keith Taylor, *The Birth of Vietnam*, Berkeley CA, University of California Press, 1983, pp. 1-7.

15 Keith Taylor, "The Early Kingdoms", in Nicholas Tarling (éd.), *The Cambridge History of Southeast Asia*, vol. 1, part 1, Cambridge, Cambridge University Press, 1999 (2nd édition), pp. 141-145.

16 Lê Thành Khôi, *Histoire du Vietnam*, p. 92.

expéditions contre les Chams et les efforts des Song pour se renforcer, les rapports de force changèrent. Quand la flotte Song envahit le delta du fleuve Rouge, il fut impossible de l'arrêter sur mer. Les navires Song remontèrent les rivières mais ne purent pas pénétrer le pays et durent se retirer après trois mois de combats¹⁷. La défense terrestre l'emportait donc en efficacité sur l'offensive navale. Après avoir repoussé l'armée Song, le roi Lý se décida à faire la paix. Le résultat fut l'accord de 1084 entre le royaume du Sud (la partie Nord du Vietnam actuel) et le royaume du Nord (la Chine) sur la délimitation de leur frontière. Malgré un nombre considérable de guerres et d'invasions, cette frontière est restée presque inchangée pendant des siècles ; elle fut entérinée et précisée par l'accord franco-chinois de 1885, puis par l'accord sino-vietnamien de décembre 1999.

Après la naissance de l'État Việt au X^e siècle et l'établissement de sa frontière septentrionale dans le siècle qui suivit, les dynasties Viêts s'attachèrent à défendre leur indépendance et à étendre leur territoire vers le sud. Cette priorité prima sur la volonté de construire ou de maintenir des forces navales de haute mer. Le commerce lointain ne joua qu'un rôle limité dans le financement de l'État, qui se maintenait surtout par la corvée et la taxation des paysans du riche delta du fleuve Rouge. Après la chute de Xrivijaya, sous les Song et les Yuan (Mongols), le royaume du Nord domina la mer. Or, sous la dynastie Trần, issue d'une famille de pêcheurs, les Viêts tentèrent une deuxième fois de se rendre maîtres de la mer. Les Trần organisèrent au XIII^e siècle une flotte puissante¹⁸. Pourtant elle ne put égaler les flottes mongoles. Comme les Lý, les Trần durent eux aussi se contenter de défendre leurs terres et rivières contre les envahisseurs. Les Trần ne pouvaient pas affronter les Yuan (mongols) en haute mer, mais en 1288, sous la direction de Trần Hưng Đạo, l'armée vietnamienne parvint à remporter cette victoire, qui sert de lieu de mémoire aujourd'hui pour la nation résistante et socialiste. Après sa victoire, le roi du Sud proposa la paix à l'empereur du Nord et s'abstint de développer des forces navales susceptibles de provoquer encore des invasions. On vit alors s'établir l'empire maritime de Mojopahit, centré dans l'île de Java, qui lui aussi avait repoussé une invasion mongole.

Au début de la dynastie Ming (1368-1644), l'empire du Nord reprit sa politique d'expansion vers le Sud. La Chine atteignit son apogée maritime avec les expéditions de l'amiral Zheng He au début du XV^e siècle. Les Ming occupèrent aussi pendant deux décennies le royaume du Sud (1407-27). C'est alors que Lê Lợi, un autre des grands héros de l'historiographie vietnamienne, organisa sa fameuse rébellion, força les Ming à se retirer, et établit la dynastie des Lê dans le Sud. L'empereur Lê Thánh Tông (1460-97) mit à nouveau sur pied un

17 Keith Taylor, "The Early Kingdoms", p. 147.

18 Lê Thành Khôi, *Histoire du Vietnam*, p. 173.

État bureaucratique, fondé sur la taxation des paysans plutôt que sur le commerce. L'empire du Nord (la Chine) se replia aussi sur elle-même durant cette période et abandonna, après décision de l'empereur, ses ambitions maritimes. Les Lê partagèrent avec les Ming le même souci d'éviter les contacts de leurs sujets avec les étrangers. L'empire du Nord et le royaume tributaire du Sud (Đại Việt) se construisirent tous deux sur la même période comme des États terrestres, abandonnant la mer et le commerce maritime de longue distance aux autres. Les Lê, il est vrai, firent construire beaucoup de grands vaisseaux, mais non des jonques de haute mer. Leurs vaisseaux étaient des galères, avec un large pont supérieur. Des soldats de l'armée, qui n'avaient rien de marins spécialisés, y servaient comme rameurs. Cette flotte fut utile pour le transport de troupes, et pour impressionner le peuple ainsi que l'ennemi, mais elle ne pouvait pas naviguer en haute mer¹⁹.

Quelques historiens ont avancé que la Chine et le Đại Việt ne furent pas aussi isolés au XV^e siècle qu'on le pensait auparavant. Ils ont montré qu'en réalité il y existait un commerce considérable²⁰. Pourtant les rois n'encourageaient pas leurs sujets à devenir commerçants ou armateurs, mais préféraient contrôler et taxer des commerçants venant des autres pays. Ils ne faisaient pas construire de jonques de haute mer eux-mêmes. Dans ce dernier siècle avant l'arrivée des Européens le Đại Việt manqua sa chance et laissa le commerce maritime lui échapper au profit des jonques venant du Japon, des Ryukuyus et des pays malais. Ce fut aussi l'apogée des *Vaco* – « pirates » d'origine chinoise ou japonaise. L'empire chinois et le royaume Viêt se contentaient de lever des impôts, d'envoyer et recevoir des tributs et de contrôler les ports désignés pour les activités des peuples maritimes et inférieurs. Le port le plus important dans le Royaume du Sud fut établi par les Portugais entre XVI^e et le début du XVII^e siècle à Hội An (Faifo), où s'installaient des colonies de commerçants japonais et chinois²¹. Même si les États viêt et chinois toléraient le commerce fait par d'autres, il faut retenir qu'ils tournaient le dos à la mer.

L'absence d'une forte marine marchande et militaire rendait difficile le maintien de l'unité du Đại Việt qui s'étendait de plus en plus vers le sud. Le royaume fut séparé en deux principautés, dominées chacune par une dynastie qui n'obéissait que formellement à l'autorité des Lê. La famille Trần installée dans le Nord (le Tonkin) et celle des Nguyễn dans le Sud (Cochinchine) se

19 Donald F. Lach et Edwin J. Van Kley, *Asia in the Making of Europe*, vol. III *A Century of Advance*, Chicago, University of Chicago Press, 1993, p. 1295. Lê Thành Khôi, *Histoire du Vietnam*, p. 198.

20 Shiro Momoki, "Was Dai-Việt a rival of Ryukyu within the tributary trade system of the Ming during the early Lê period (1428-1527)?" in Nguyễn Thế Anh et Yoshiaki Ishizawa (réd.), *Commerce et navigation en Asie du Sud-Est (XIV^e-XIX^e siècle)*, Paris, L'Harmattan, 1999, pp. 101-112.

21 Yoshiaki Ishizawa, "Les quartiers japonais dans l'Asie du Sud-Est au XVII^e siècle", in Nguyễn Thế Anh et Alain Forest (réd.), *Guerre et paix en Asie du Sud-Est*, Paris, L'Harmattan, 1998, pp. 85-94.

mirent à se combattre. Les constructions navales dans les deux principautés se firent dans le cadre de ce conflit. Les deux États firent construire surtout des galères, armées de canons achetés aux Européens²². Malgré ces constructions navales, les guerres entre les Trần et les Nguyễn contribuèrent elles aussi à renforcer la tendance viet à tourner le dos à la mer. En effet, pour éviter que leurs ressortissants entrent en contact avec l'ennemi, les Trần et Nguyễn interdisaient formellement à leurs sujets de naviguer.

Durant le XVI^e et le XVII^e siècle, les Portugais puis les Néerlandais s'établirent comme les principales puissances navales de la région, les premiers surtout en collaboration avec les Nguyễn, les derniers avec les Trần²³. Les missionnaires français et italiens qui visitèrent le Tonkin au milieu du XVII^e siècle se demandaient pourquoi les Tonkinois ne quittaient presque jamais leur pays pour faire du commerce à l'étranger. Ces missionnaires avançaient trois explications : d'abord, les Tonkinois ne connaissaient pas l'art de la navigation. Deuxièmement, les planches des bateaux étant liées par des cordons et non par des clous, les vaisseaux ne pouvaient pas tenir la mer par mauvais temps. Troisièmement enfin, le roi avait peur de perdre une source de taxation si ses sujets s'établissaient ailleurs²⁴. C'est sous la période de domination commerciale néerlandaise, au milieu du XVII^e siècle, après la conquête Qing de la Chine en 1644, qu'une nouvelle population s'établit à l'extrême sud du domaine des Nguyễn. Les réfugiés Ming se virent refuser de s'établir dans le domaine principal des Nguyễn mais furent autorisés à fonder des colonies dans l'extrême sud du domaine²⁵. S'établirent alors les premières colonies chinoises dans le delta du Mékong. L'expansion viet vers cette région ne progressa que plus tard. Les Chinois étaient venus de la mer, les Việt venaient le long de la côte.

D'autres ressortissants de l'empire du Nord s'établirent comme pêcheurs sur les îles de la côte du Tonkin. Partout une forte barrière culturelle semble s'être construite entre les Việt et les Hoa (Chinois). C'est sans doute à partir de cette période que les Chinois furent désignés par les Việt du Sud comme *Tàu* (bateaux). Dans les deux parties du Đại Việt, ainsi que dans la Chine, les pêcheurs et navigateurs furent considérés comme des gens à part, avec un statut inférieur. Les réfugiés du Nord s'établirent dans les marges du royaume du Sud. Une population marginale et insulaire prit position autour du golfe du Tonkin, vivant dans une sphère culturelle qui n'était que peu influencée par les cultures des deux États confucéens. Les communautés de pêcheurs le long de la côte se

22 Lê Thành Khôi, *Histoire du Vietnam*, pp. 263-264. Voir aussi : Frédéric Mantiene, "Le recours des états de la péninsule indochinoise à l'aide européenne dans leurs relations (XIV^{ème}-XVIII^{ème} siècles)", in Nguyễn Thế Anh et Alain Forest, *Guerre et paix en Asie du Sud-Est*, p. 67.

23 Mantiene, "Le recours des États de la péninsule indochinoise", pp. 71-73.

24 Lach et Van Kley, *Asia in the Making of Europe*, vol. III, p. 1282.

25 Lê Thành Khôi, *Histoire du Vietnam*, p. 267.

laissaient plus facilement convertir par les missionnaires chrétiens que les paysans des villages de riziculture. Les populations sans terre le long des côtes et sur les îles – notamment l'île chinoise de Hainan – restèrent marginales.

Au XIX^e siècle, après l'unification des pays viêts sous la dynastie Nguyễn, les flottes marchande et de pêche chinoises, précise Alexander Woodside, “fourmillaient dans les eaux vietnamiennes” où elles furent taxées et contrôlées par le gouvernement viêt, sans provoquer aucune réaction des autorités chinoises²⁶. On se demande à quel point ces pêcheurs se percevaient ou étaient perçus comme des “Chinois”. Peut-être faut-il plutôt les considérer comme formant des réseaux à part, marginalisés, contrôlés et taxés autant par l'empire des Qing que par les dirigeants Nguyễn. Plus tard, quand les deux royaumes se transformèrent en États-nations, chinois et vietnamien, l'idée de la nation fut construite autour de l'image du village de riziculture. Au fur et à mesure que les populations côtières furent touchées par la mobilisation de l'État national, elles se voyaient contraintes de se définir soit comme chinoises soit comme vietnamiennes. Ces contraintes menèrent à la tragédie de 1977-78 quand les communautés maritimes “chinoises” à l'ouest du golfe du Tonkin durent se réfugier en Chine. L'identité de ces pêcheurs avait été liée aux îles autour du golfe beaucoup plus qu'au “Vietnam” ou à “la Chine”. Les jonques venant de Hainan étaient privilégiées par les Nguyễn et payaient moins de taxes que les jonques venant d'autres provinces chinoises²⁷. Dans la zone maritime entre l'empire du Nord et le royaume du Sud les populations semblent s'être déplacées d'un endroit à l'autre sans trop se soucier des frontières établies. Les pêcheurs “hainanais” dominaient cette zone, parfois en compétition avec des pêcheurs venant des régions pauvres des provinces autour de Hué, la capitale des Nguyễn. Les pêcheurs de cette zone trans-frontalière ne pratiquaient pas seulement la pêche mais aussi la chasse aux tortues, recueillaient des coraux et des plumes et pillaient les embarcations naufragées sur ces nombreux récifs, qui furent appelés *Paracels*, *Macclesfield*, *Scarborough*, *Spratley* et autres noms par leurs “découvreurs” européens. Les talents et capacités de ces populations ne furent jamais vraiment utilisées par les États.

Parmi les causes de la faiblesse maritime de l'héritage vietnamien, il faut aussi souligner le fait que chaque tentative d'expansion maritime se heurta à des flottes étrangères supérieures. À partir du début du XVI^e siècle, les Viêts durent, comme les autres peuples de l'Asie, choisir des attitudes stratégiques pour faire face aux puissances maritimes de l'Extrême-Occident. Les Portugais conquièrent Malacca en 1511 et ouvrirent quelques décennies plus tard des entrepôts à Hôï

26 “... swarmed into Chinese waters ...”. Voir : Alexander Barton Woodside, *Vietnam and the Chinese Model*, Cambridge, États-Unis, Harvard University Press, 1988, p. 272.

27 Woodside, *Vietnam and the Chinese Model*, p. 273.

An (Faifo) en Cochinchine et à Macao en Chine. Pour cette période, nous disposons d'une littérature extrême-occidentale caractérisant les nations asiatiques, leurs mœurs et capacités dans tous les domaines²⁸. Le fameux livre *Suma Oriental* de Tomé Pires, qui tenait ses informations des interviews de commerçants à Malacca, rapportait que les Cochinchinois étaient "faibles sur la mer, n'allant pas plus loin qu'à la Chine ou le Champa" et que la puissance de leur pays restait concentrée sur la terre et non pas sur la mer. Les commerçants viêts venaient rarement à Malacca sur leurs propres jonques, mais se joignaient parfois aux Chinois à Guangzhou pour les accompagner dans leurs traversées²⁹. Tomé Pires exagérait peut-être. Les Occidentaux eurent pourtant l'impression que les Viêts (Cochinchinois et Tonkinois) étaient moins tournés vers le commerce et la mer que d'autres peuples de la région.

Les Portugais, puis les Néerlandais, allaient prendre pied dans un commerce asiatique qui existait depuis des siècles. Cette immixtion fut rendue possible par les faibles ambitions maritimes des États chinois et viêt. Les Néerlandais conquièrent Taiwan pour l'utiliser comme dépôt pour leur commerce avec le Japon. Quand le Shogun défendit à ses sujets de résider à l'étranger, puis essaya d'arrêter l'exportation d'argent, le commerce asiatique baissa considérablement et les Néerlandais durent abandonner Taiwan. Ainsi les Chinois et les Viêts se virent offrir une autre chance de s'engager plus profondément dans le commerce maritime de la région et développer leurs forces maritimes. Les Qing s'intéressaient surtout à l'expansion vers l'intérieur du continent ; pourtant les Chinois de la côte remplirent une partie du vide créé par la disparition des Néerlandais. Les commerçants chinois maintinrent longtemps un trafic avec le Japon et reconquirent pendant cette période leur domination sur les mers les plus proches de l'empire. Il n'en alla pas de même pour les Viêts. Au temps des luttes du XVII^e siècle entre le Tonkin et la Cochinchine, les constructions navales avaient – nous l'avons dit – comme but principal de renforcer les deux principautés pour leur combats intérieurs. L'Anglais William Dampier, qui visita les deux pays viêts en 1688–89, remarqua que les Cochinchinois semblaient manquer d'une flotte de commerce de longue distance et n'avaient que des petits bateaux ouverts de pêche et de transport entre la côte et les îles assez proches³⁰.

Or, le temps de la rébellion des Tâi Sơn fut un temps de nouvel accroissement commercial autour de la mer de Chine méridionale, et le prince viêt Nguyễn Ánh créa en son asile siamois une flotte de guerre qui intervint plusieurs fois dans son

28 Cette littérature sert de base à la grande œuvre de compilation de sources historiques de Lach et Van Kley, *Asia in the Making of Europe*.

29 Tomé Pires, *Suma Oriental*, pp. 227, 229, cité d'après Shiro Momoki, "Was Dai-Viêt a rival of Ryukyu ..." p. 106. Voyez aussi Donald F. Lach, *Southeast Asia in the Eyes of Europe. The Sixteenth Century*, Chicago, University of Chicago Press, 1965, p. 564.

30 Lach et Van Kley, *Asia in the Making of Europe*, vol. III, p. 1276.

pays d'origine pour essayer de le reconquérir. Il développait donc une vision plus large et plus maritime que ses ennemis et comprenait le rôle du commerce et de la marine dans la puissance des États. Après sa réussite et l'établissement du Vietnam unifié, Nguyễn Ánh lança, en tant qu'empereur Gia Long (1802–20), une vraie tentative pour développer une puissance maritime. Sa flotte comprenait 3 navires européens, 100 grandes galères avec canons et pierriers, 500 petites galères armées de pierriers et d'un canon et 200 bateaux armés de 16, 18, 20 et 22 canons. Il disposait d'un arsenal qui employait 4 000 ouvriers et qui pouvait construire des navires de 400 tonnes³¹. Gia Long envoya des expéditions pour explorer les îles Paracels qu'il revendiquait pour son royaume³². Son successeur Minh Mạng montra aussi un grand intérêt pour les questions navales et essaya (sans succès) de construire des vapeurs de type occidental³³. Il fit publier, en 1838, une étude sur les principales routes maritimes (*Hải trình tập nghiệm sách*) et une carte du royaume où les îles Paracels étaient marquées comme beaucoup plus grandes qu'elles ne le sont en réalité³⁴. On peut noter aussi sous son règne l'existence de navires de commerce vietnams qui fréquentaient Singapour et Malacca³⁵. Pourtant, Minh Mạng était plus soucieux de conquérir un hinterland terrestre que de maîtriser la mer. Quand la marine chinoise fut humiliée par les Anglais pendant la guerre de l'Opium (1839–42), la marine vietnamienne ne disposait toujours que de quelques vaisseaux construits « à l'européenne » et d'un nombre très restreint de jonques de haute mer. La défense du pays dépendait encore de galères armées de canons et pierriers et de forts construits selon le modèle européen en plusieurs points stratégiques de la côte. En avril 1847, quand une flottille de jonques s'approcha de deux navires de guerre français à Đà Nẵng, ces derniers ouvrirent le feu et coulèrent toute la flottille, créant ainsi "l'événement honteux" par lequel débute le livre d'histoire moderne de Nguyễn Khắc Viện et son thème, la libération de la domination étrangère³⁶. Une période d'expansion navale, qui avait duré plus de cinquante ans, prit alors fin. Dans l'histoire du pays, cette période reste donc une parenthèse³⁷.

- 31 Pierre Huard et Maurice Durand, *Connaissance du Viêt-Nam*, Paris, École Française d'Extrême-Orient, 1954, p. 229. Voir aussi : Lê Thanh Khôi, *Histoire du Vietnam*, p. 337.
- 32 Luu Văn Lợi, *The Sino-Vietnamese Difference on the Hoàng Sa and Truong Sa Archipelagoes*, Hanoi, The Gioi, 1996, pp. 33–47. Voyez aussi la carte vietnamienne de 1838, reproduite dans Lu Ning, *Flashpoint Spratlys!* Singapore, Dolphin Books, 1995, p. 184.
- 33 J. Kathiritamby-Wells, "The Age of Transition: The Mid-Eighteenth to the Early Nineteenth Centuries", in Nicholas Tarling (éd.), *The Cambridge History of Southeast Asia*, vol. 1, part 2, Cambridge : Cambridge University Press, 1999, p. 247.
- 34 Woodside, *Vietnam and the Chinese Model*, pp. 266, 282.
- 35 Christopher E. Goscha, "La présence vietnamienne au royaume du Siam du XVII^{ème} au XIX^{ème} siècle : vers une perspective péninsulaire", in Nguyễn Thế Anh et Alain Forest, *Guerre et paix en Asie du Sud-Est*, Paris, l'Harmattan, 1998, p. 227.
- 36 Lê Thanh Khôi, *Histoire du Vietnam*, pp. 348, 370.
- 37 Pour un point de vue différent, tendant à voir dans cette période un exemple de la capacité vietnamienne à adapter les technologies militaires modernes, voir Frédéric Mantiene, "Military Technology Transfers from

L'industrialisation de l'Europe avait complètement changé les rapports de force entre puissances occidentales et orientales. Ainsi la porte fut ouverte à la colonisation française du royaume viêt entre 1858 et 1885. Un des buts principaux pour la France était l'utilisation des ports indochinois comme bases dans un système global de logistique navale rivalisant avec celui de la Grande-Bretagne. Avec l'arrivée des vapeurs, puis des navires à moteur, la navigation ne dépendait plus à présent du vent et de la force des rameurs. La France fit construire des ports modernes à Saïgon, Đà Nẵng et Haiphong et installa les prémices d'une base stratégique à Cẩm Ranh. Or, la France veillait jalousement à son monopole de puissance navale et n'envisageait pas la construction d'une marine nationale vietnamienne avec ses propres officiers et bateaux. Ainsi la colonisation bloqua toute possibilité pour les Viêts de suivre le modèle japonais et de créer un État, une industrie et une marine moderne. D'un autre côté, la France entreprit des recherches océanographiques et fit des efforts pour développer une flotte marchande locale et des pêcheries de haute mer. Cette politique avait notamment pour objectif de contrebalancer la domination chinoise sur le commerce maritime. L'Indochine française naquit des rivalités anglo-françaises, même si la Grande-Bretagne n'eut jamais de raison d'être inquiétée par la présence française. La France en Indochine était plutôt considérée comme un tampon stratégique pouvant protéger les colonies britanniques contre des menaces russes, chinoises ou japonaises. Londres fut donc troublée en 1941 quand l'Indochine, sous la direction d'un amiral pétainiste, devint un tremplin pour les ambitions japonaises. Le résultat fut la domination totale, mais très temporaire, des mers de Chine par la marine japonaise.

Le retour naval de la France en Indochine en 1945 s'effectua grâce à l'aide britannique. Pour l'amiral Thierry d'Argenlieu, qui fut Haut-commissaire de l'Indochine d'août 1945 à février 1947, il était important de montrer la force militaire française aux populations indochinoises. Le 24 mars 1946, il reçut comme hôte le président de la jeune République démocratique du Vietnam, Hồ Chí Minh, sur le croiseur *Émile Bertin* en baie de Hạ Long et passa en revue, en compagnie du président, les unités de "notre force navale"³⁸. Après cette entrevue navale, Hồ Chí Minh, ayant sans doute l'année 1288 en tête, dit au général Raoul Salan : « si l'amiral a voulu m'impressionner par le spectacle de sa flotte, il se trompe lourdement. Ces navires ne pourront jamais remonter le cours de nos fleuves ! »³⁹. Hồ Chí Minh se voyait obligé de préparer une guerre intérieure de longue haleine. En novembre de la même année, comme prélude de la guerre d'Indochine, les vaisseaux de guerre français mouillèrent à

Europe to Lower Mainland Southeast Asia (c. 16-19th centuries)", papier présenté à la conférence de l'Association of Asian Studies, Washington D.C., le 7 avril 2002.

38 Amiral Thierry d'Argenlieu, *Chronique d'Indochine 1945-1947*, Paris, Albin Michel, 1985, pp. 229-234.

39 Võ Nguyễn Giáp, *Des journées inoubliables*, Hanoi, Éditions en langues étrangères, 1975, p. 233. William J. Duiker, *Ho Chi Minh. A Life*, New York, Hyperion, 2000, p. 368.

Haiphong et bombardèrent la ville. Peu après, la première guerre d'Indochine commença. La présence de la marine française dura jusqu'en 1956. Les accords de Genève en 1954 avaient obligé la France à quitter la moitié nord du Vietnam, et deux ans plus tard, le régime nationaliste de Ngô Đình Diệm dans le Sud-Vietnam, soutenu par les États-Unis, obligea la marine française à s'en aller. La base stratégique de Cẩm Ranh fut bientôt offerte à la marine américaine, qui la modernisa radicalement.

Après la division du Vietnam, c'est le régime du Sud qui était le mieux placé pour créer une marine moderne. Le gouvernement de Saigon s'y essaya, mais sans beaucoup de succès. Comme dans le Nord, les officiers de marine avaient peu d'influence et peu de ressources par rapport à leurs collègues de l'armée de terre. Les conseillers américains jugèrent, en 1960, que la marine sud-vietnamienne était incapable d'absorber un grand renforcement de ses moyens⁴⁰. Aussi, les États-Unis ne demandèrent aux pays alliés en Asie du Sud-Est que d'assurer la défense des ports et des points sensibles de leurs côtes pour permettre à la flotte américaine d'être "libre, flexible et disponible pour déclencher des missions offensives n'importe où et n'importe quand elles seraient requises"⁴¹. La marine sud-vietnamienne n'obtint que peu de respect aux yeux des Américains. Or, Saigon compensait sa faiblesse navale ainsi que sa faible légitimité nationale en s'engageant dans une politique d'irrédentisme insulaire et maritime qui était lourde de conséquences.

Irrédentisme insulaire

L'irrédentisme vietnamien dans la mer de Chine méridionale fut initié par le Sud-Vietnam et poursuivi, après 1975, par le gouvernement de Hanoi. Cet irrédentisme, qui visait à inclure dans le patrimoine national non seulement les îles Paracels et Spratley, mais aussi un vaste plateau continental et une zone maritime, influença profondément l'évolution de la marine vietnamienne. D'un côté, il lui imposait de lourdes tâches logistiques. De l'autre côté, il représentait un argument pour renforcer ses moyens. Mais plus encore, il dirigeait l'attention des commandements navals vers une mission plus ou moins impossible (défendre des petits îlots loin de la côte) au détriment de tâches plus essentielles pour un État visant à assurer la sécurité du territoire, mais aussi le développement économique du pays (défense des ports, surveillance des eaux

40 Edward J. Marolda et Oscar P. Fitzgerald, *The United States Navy and the Vietnam Conflict*, vol. II *From Military Assistance to Combat 1959-1965*, Wash. DC, Naval Historical Center, Department of the Navy, 1986, pp. 135-138.

41 Le commandant en chef de U.S. Pacific Fleet, l'amiral Herbert G. Hopwood à l'amiral Burke, mars 1959, lettre citée dans Marolda et Fitzgerald, *The United States Navy and the Vietnam Conflict*, p. 130.

territoriales, protection des principales lignes de navigation, contrôle des pêcheries). Pour ces raisons, il semble nécessaire de présenter ici le fond historique de l'irrédentisme maritime vietnamien.

Dans les années 1920 et 1930 la Cour de Hué avait fait pression sur les autorités françaises pour reprendre l'ancienne revendication de Gia Long sur les Paracels au nom de l'Annam. La France, sachant que la Chine avait revendiqué ces mêmes îles en 1909, hésita, mais devant la menace japonaise elle occupa les Paracels en 1938 et y garda quelques troupes jusqu'en 1945, en cohabitation avec une garnison japonaise. Quand l'amiral d'Argenlieu, en janvier 1947, envoya un navire pour réoccuper les Paracels, il y trouva une garnison chinoise qui venait de s'installer dans l'île Boisée, dans la partie est de l'archipel. La France, ne voulant pas risquer la guerre avec la Chine, se contenta alors d'établir une garnison rivale dans l'île Pattle, dans la partie ouest de l'archipel. Au bout d'un certain temps cette garnison fut prise en charge par des forces vietnamiennes, que la marine française ravitailla jusqu'en 1956. La revendication des Paracels avait été faite au nom de l'Annam et revenait donc au Vietnam quand la France céda les dernières parties de sa souveraineté en 1954. À partir de ce moment, le gouvernement de Saïgon dut assurer lui-même le ravitaillement de la garnison de l'île Pattle, mais profita bientôt d'une assistance américaine. En janvier 1974, à l'ombre de l'entente sino-américaine et après l'accord de Paris qui obligea les États-Unis à retirer ses troupes du Vietnam, les forces de la République populaire de Chine s'emparèrent de l'île Pattle et de quelques autres îles tenues par les troupes sud-vietnamiennes⁴². Depuis lors la Chine contrôle les Paracels, mais le Vietnam continue à les revendiquer.

Le sort des Spratleys fut différent. Au début des années 1930 la France avait revendiqué les Spratleys non pas au nom de l'Annam ou de l'Indochine, mais en tant que possessions françaises, même si elles furent administrativement liées à la colonie de Cochinchine. Après la conférence de Genève, le gouvernement français maintint la revendication française sur les Spratleys et ne transféra jamais sa souveraineté au Vietnam. En 1957 toutefois, après une discrète décision de quelques notables au Quai d'Orsay, la France décida de ne plus poursuivre sa revendication⁴³. Cependant le Vietnam du Sud avait repris la revendication des Spratleys à son propre compte, et quand ses troupes furent chassées des Paracels en janvier 1974, Saïgon procéda immédiatement à l'occupation de plusieurs petits îlots dans les Spratleys. Cet irrédentisme

42 Marwyn S. Samuels, *Contest for the South China Sea*, New York, Methuen, 1982, pp. 110-112.

43 Stein Tønnesson, "The South China Sea in the age of European decline, 1930-1956", communication faite lors du colloque "Human and Regional Security in the South China Sea", Oslo le 2 juin 2000 (à paraître dans Stein Tønnesson (éd.), *Historical Approaches to the South China Sea*). Voyez aussi Greg Austin, *China's ocean frontier. International law, military force and national development*, St. Leonards (Australie), Allen & Unwin, 1998, pp. 144-146.

maritime n'était pas seulement motivé par des considérations nationalistes. Saïgon avait aussi l'intention d'accorder des permis de prospection pétrolière dans cette zone aux compagnies de pétrole occidentales. La possession des îles allait être utilisée comme un point d'appui de revendications plus vastes pour un large plateau continental⁴⁴.

Avant 1974, Hanoi ne s'intéressait que peu aux Paracels et aux Spratleys, et semblait même accepter la souveraineté chinoise sur les deux groupes d'îles. Ce qui intéressait Hanoi était la guerre pour l'unification du territoire national, et dans cette guerre la Chine était son allié. Les Paracels pouvaient servir d'entrepôt pour des transports d'armes vers le front du Sud, et une telle utilisation était facilitée par l'occupation chinoise de la moitié de l'archipel. Vers la fin de la guerre au Vietnam, apparut une mutation de la politique de Hanoi dans ce domaine. L'entente sino-américaine et le choc de l'invasion chinoise de la partie ouest des Paracels en janvier 1974 conduisirent le gouvernement de Hanoi à se conformer à la politique irrédentiste poursuivie par le gouvernement de Saïgon.

Cette mutation fut l'œuvre de Lê Duẩn, alors secrétaire général du Parti communiste. Hồ Chí Minh, le fondateur de l'État socialiste, était mort depuis 1969. Le président Hồ avait connu la mer comme aide-cuisinier sur des vapeurs français avant la première guerre mondiale, comme voyageur avec multiples faux passeports dans l'entre-deux-guerres et comme hôte du gouvernement français en 1946⁴⁵. Comme agent de l'Internationale communiste, il avait étudié et utilisé les routes maritimes pour l'envoi d'agents et de courrier, mais il n'avait pas pu, comme Gia Long, mobiliser une flotte avec l'aide de l'étranger⁴⁶. Hồ Chí Minh était retourné dans son pays à pied, s'était établi en 1941 dans une grotte très proche de la frontière chinoise. Ainsi, il se trouvait loin des navires français et japonais. C'est ici qu'il écrivit son fameux poème "Notre histoire" (*Lịch sử nước ta*) : "Notre peuple doit connaître notre histoire, pour comprendre les racines de la nation vietnamienne". Le poème s'adressait au peuple tout entier qui devait s'unir dans le combat contre les occupants étrangers. Il parlait d'héroïnes et de héros nationaux, qui se révoltaient, combattaient et faisaient construire des digues, mais son image du peuple n'incluait pas les marins ou pêcheurs le long des côtes, ni la classe commerçante des villes portuaires. En effet, la mer était

44 François Joyaux, *La nouvelle question d'Extrême-Orient 2. L'ère du conflit sino-soviétique 1959-1978*, Paris, Payot, 1988, p. 322.

45 Duiker, *Ho Chi Minh*, pp. 19, 43-44, 46-53, 81, 104, 112, 121, 131, 150, 163, 199, 367-368, 380-383.

46 Hồ Chí Minh méprisait l'empereur Gia Long (Nguyễn Ánh) qui était sans talents, s'appuyait sur les Occidentaux et les "invitait dans notre maison". Hồ Chí Minh, *Lịch sử nước ta*, musée de la Révolution, Hanoi, reproduit dans Hồ Chí Minh, *Toàn Tập* [œuvres complètes], vol. 1, Hanoi, 197?, pp. 215-224. Pour le rôle du Siam dans la guerre de Nguyễn Ánh contre les Tây Sơn, voir : Goscha, "La présence vietnamienne au royaume du Siam du XVII^{ème} au XIX^{ème} siècle", pp. 220-225.

associée à la Chine : “Le pays des bateaux [la Chine], utilisant sa vaste population, envoya des troupes pour opprimer la race Việt Nam” (*Nước Tàu cậy thế Đông người. Kéo quân áp bức gió nòi Việt Nam*). Ho parlait des forces navales mongoles qui venaient de la mer (*Hải quân theo bẻ kéo đi*) et de sa race glorieuse (*giống giống quang vinh*) qui défendait les montagnes et rivières (*non sông nước nhà*).

La “piste Hồ Chí Minh”, déjà utilisée pour transporter des armes pendant la guerre contre la France, et qui devint fameuse pendant la guerre anti-américaine, était une piste de montagne, inattaquable par les forces navales, mais vulnérable aux bombardements aériens. Or il existait une autre piste beaucoup moins connue celle-là maritime. Des chalutiers et des jonques faisaient du trafic le long de la côte et transportaient des armes du Nord vers le Sud. Jusqu’à l’incident de Vung Ro en 1965, selon Christopher Goscha, la piste maritime était sans doute plus importante pour le ravitaillement du Sud que la route terrestre passant encore très difficilement par le Laos méridional⁴⁷.

En 1964, ayant obtenu quelques patrouilleurs lance-torpilles de l’Union soviétique pour sa petite marine, le gouvernement du Nord-Vietnam tenta de s’opposer aux raids que la flotte américaine soutenait régulièrement contre la côte de l’État communiste. Le lancement réel d’un missile et la rumeur non fondée d’un autre tir provoquèrent la fureur des États-Unis et conduisirent aux premiers bombardements américains du Nord. Encore une fois, le peuple vietnamien fit face par la résistance au déploiement de forces d’une grande puissance, et l’armée vietnamienne se montra capable, avec le soutien chinois et soviétique, de lancer des offensives. En 1968, vers la fin de sa vie, après l’échec de l’offensive du Têt, Hồ Chí Minh voulut emprunter la piste maritime pour aller dans le Sud. Il exprima son intention de se camoufler en pêcheur pour aller visiter les résistants dans le Sud. Lê Duẩn, prenant comme prétexte la santé fragile du président, lui refusa ce voyage maritime qui aurait probablement été son dernier, mais qui dans l’optique du président devait démontrer d’une façon symbolique sa volonté inébranlable d’unifier le pays⁴⁸.

Au moment de l’unification nationale en avril 1975, la petite marine nord-vietnamienne avait déjà établi son autorité sur les garnisons vietnamiennes des Spratleys, sans doute pour prévenir une éventuelle opération chinoise. Hanoi, faisant front contre la Chine, avait déjà décidé de poursuivre les revendications du gouvernement sudiste et de défendre les mêmes points de vue que Saïgon dans les négociations pour la Convention du droit de la mer. La Convention fut signée par le Vietnam dès sa conclusion en 1982 ; peu avant de signer, le Vietnam revendiqua

47 Voir : Goscha, “The Maritime Nature of the Wars for Vietnam (1945-75)”.

48 Échange de lettres exposé dans le Musée Hồ Chí Minh de Hồ Chí Minh-ville. Duiker, *Ho Chi Minh*, p. 558.

une zone économique de 200 milles marins⁴⁹. Hanoi mena dans les années suivantes une politique plus active encore dans les Spratleys que celle poursuivie par l'ancien régime de Saigon. Depuis 1975, le nombre d'îlots occupés par le Vietnam n'a cessé de s'accroître. Après les occupations de 1999 presque trente îlots et récifs sont gardés par des troupes vietnamiennes⁵⁰. L'île Spratley a été équipée d'une piste d'atterrissage en dur, d'un centre d'opérations ainsi que d'une tour de contrôle et de communication. Il est dit que ces installations pourraient accueillir des avions à atterrissage et à décollage courts⁵¹. On ne connaît pas le nombre de troupes vietnamiennes qui sont maintenues sur ces îlots coralliens, dans une zone où les soldats de la Malaisie, des Philippines, de la Chine et de Taiwan occupent tous les autres îlots, où les pêcheurs ont déjà chassé les dernières tortues et où l'habitat des oiseaux et des poissons est en train d'être détruit.

On pourrait peut-être déduire de l'intérêt porté par le Vietnam à l'occupation des Spratleys une volonté de maîtriser la mer. Il se pourrait à la vérité que ce soit le contraire. La Grande-Bretagne, qui avait dominé les mers, avait revendiqué deux des îles Spratleys à la fin du XIX^e siècle pour des raisons commerciales, mais ne les occupa jamais. La marine américaine, qui a dominé la mer depuis la seconde guerre mondiale, ne s'est jamais montrée intéressée par l'occupation de ces îlots. En revanche, la marine vietnamienne, pour laquelle ces îlots sont également inutiles, y a dépensé d'énormes ressources humaines et matérielles. Au lieu de penser à l'efficacité de sa marine et à la navigation, le gouvernement vietnamien s'est acharné à revendiquer et à occuper des territoires maritimes (îlots, zones, plateau continental). Tout a été mis en œuvre pour permettre à son infanterie de défendre des positions fixes, malgré leur faible valeur stratégique et économique⁵². Tant que la Chine, Taiwan, les Philippines, la Malaisie, Brunei et

49 Epsy Cooke Farrell, *The Socialist Republic of Vietnam and the law of the sea*, La Haye, Martinus Nijhoff, 1998 ; Nguyễn Hồng Thảo. *Le Vietnam face aux problèmes de l'extension maritime dans la mer de Chine méridionale*, Villeneuve d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, 1998 (2 volumes) et Nguyễn Hồng Thảo. *Những điều cần biết về Luật Biển* [Ce qu'il faut savoir concernant la loi maritime], Hanoi, NXB Công An Nhân Dân, 1997.

50 En 1995, Lu Ning publia une liste de 25 îlots occupés par le Vietnam (contre 8 par les Philippines, 6 par la Chine (dont 1 – le plus grand – par Taiwan), et 3 par la Malaisie : Lu Ning, *Flashpoint Spratlys*, p. 204. Éric Denécé, en 1999, publia une liste de 20 à 23 récifs occupés par le Vietnam : *Géostratégie ...*, p. 387. En 1999, la Malaisie occupa trois récifs supplémentaires et le Vietnam, selon les sources philippines, entama de nouvelles constructions sur au moins sept récifs, cela avant de signer avec l'ANSEA une proposition de code de conduite interdisant l'occupation d'îlots pas encore occupés. Trevor Hollingsbee, "Spratlys rivalry as Philippines faces Malaysia", *Jane's Intelligence Review*, 1^{er} décembre 1999.

51 Éric Denécé, *Géostratégie de la mer de Chine méridionale*, p. 322.

52 Dans une stratégie offensive, visant à attaquer les forces des pays voisins ou à couper les lignes de communication des pays ennemis, des installations militaires dans ces îlots pourraient jouer un rôle utile. Ainsi, les installations japonaises à Itu Aba servirent de bases pour l'attaque contre les Philippines en 1942. Mais dans une optique défensive, les îles Spratleys ont très peu de valeur. Elles sont simplement indéfendables. Voilà sans doute pourquoi la plus grande puissance navale de la région, les États-Unis, ne se sont jamais intéressés à l'occupation de ces îles. Voir : Stein Tønnesson, "The South China Sea in the age of European decline, 1930-1956".

le Vietnam ne se mettront pas d'accord pour résoudre leur litige concernant les Spratleys où les Vietnamiens ont très peu d'activités de pêche, scientifique ou économique, il paraît invraisemblable qu'aucune compagnie pétrolière sérieuse n'entame des activités d'exploration. Le Vietnam gaspille donc ses ressources en défendant l'idée de sa souveraineté sur les *Trường Sa*. S'il y existe une autre logique que celle de l'irrédentisme nationaliste, c'est un espoir que la possession de ces îlots, sous la Convention du droit de la mer, puisse permettre au pays les occupant de revendiquer la souveraineté du plateau continental ainsi que d'une vaste zone d'exclusivité économique autour d'elles⁵³. Or il n'est pas du tout sûr que la loi internationale permette aux États d'utiliser des îles aussi petites que les Spratleys comme des bases pour revendiquer des zones plus larges que 12 milles marins. Voyons maintenant un autre atout vietnamien, celui-là d'une valeur indiscutable pour les marines des grandes puissances.

La base stratégique de Cà m Ranh

Depuis sa construction sous la période coloniale, la base de Cà m Ranh est restée un enjeu dans les stratégies navales des grandes puissances. Elle servit d'abord à la marine française, puis japonaise entre 1941 et 1945, encore à la marine française de 1945 à 1956, ensuite à la marine américaine, qui investit beaucoup dans sa modernisation. Les Américains retirèrent leurs troupes du Vietnam après l'accord de Paris de janvier 1973, et deux ans plus tard, à la chute du Sud-Vietnam, la marine américaine dut évacuer les diplomates et conseillers américains du pays. En 1972, le président Nguyễn Văn Thiệu avait offert aux États-Unis un bail de 99 ans pour la base de Cà m Ranh. Quand l'ambassadeur américain répondit que les États-Unis ne désiraient pas une base permanente au Vietnam, Thiệu rétorqua : « Vous l'avez maintenant. Si vous la jetez, les Russes la saisiront. »⁵⁴ Thiệu avait raison. En 1979, après la signature du traité de coopération vietnamo-soviétique, la marine soviétique venait succéder aux Américains⁵⁵. L'Union soviétique continua à développer la base, mais sous Gorbatchev, le coût de son entretien devint trop important. En décembre 1992, le dernier des grands navires soviétiques, le destroyer *l'Amiral Spiridonov*, quittait la baie de Cà m Ranh, et en 1993 tout le monde s'attendait à ce que les Russes abandonnent la base. Comme les Vietnamiens n'étaient pas en mesure de s'occuper d'une base d'une telle importance, toutes sortes de rumeurs coururent

53 Pour deux argumentations juridiques menant aux résultats différents, voyez Alex G. Oude Elferink, "The Islands in the South China Sea: How Does Their Presence Limit the Extent of the High Seas and the Area and the Maritime Zones of the Mainland Coast?", *Ocean Development & International Law*, vol. 32, n°2, 2001, pp. 169-190, et Marius Gjetnes, "The Spratlys : are they rocks or islands?", *Ocean Development & International Law*, vol. 32, n°2, 2001, pp. 191-204.

54 Nguyen Tiên Hùng et Jerrold L. Schecter, *The Palace File*, New York, Harper & Row, 1986, p. 48.

55 Derek da Cunha, *Soviet Naval Power in the Pacific*, Boulder, Lynne Rienner, 1990, p. 155.

sur l'identité de la prochaine marine étrangère qui prendrait le relais. Au ministère des Affaires étrangères, on n'excluait pas la possibilité d'inviter des navires américains, et au ministère de la Défense on n'écartait pas la possibilité de faire une offre identique à la marine chinoise⁵⁶.

Rien de cela ne se produisit à l'époque. Quelques unités russes continuèrent à utiliser la base, et en 1999, l'accord russo-vietnamien sur l'utilisation des installations fut reconduit jusqu'en 2004⁵⁷. Après l'accession au pouvoir de Vladimir Putin, la Russie renouvela dans un premier temps son intérêt. Putin promit, dans un discours de novembre 1999, de trouver les moyens pour moderniser encore les équipements de C  m Ranh, où se trouvait toujours le 15^{  me} escadron de la flotte du Pacifique⁵⁸. Or, après la résolution de litiges frontaliers entre la Chine et la Russie et le rapprochement entre la Chine, la Russie et les   tats de l'Asie centrale, la base perdit beaucoup de sa valeur stratégique pour la Russie. Quand Putin analysait l'affaire sous un angle plus réaliste, il comprenait bien que la Russie n'avait pas grand intérêt à maintenir une base si loin de son territoire national. En juin 2001, les gouvernements russes et vietnamiens annoncèrent que les Russes allaient abandonner C  m Ranh au terme de l'accord en 2004, et en octobre 2001, le président et le ministre de la Défense de la Russie précisèrent que l'évacuation serait amorcée dès le 1^{er} janvier et achevée avant le 1^{er} juillet 2002⁵⁹. Le gouvernement vietnamien annonça en 2002 son intention de créer un port commercial dans la baie de C  m Ranh.

Si Hanoi était encore tenté d'y offrir un accès à un pays étranger, quelle marine pouvait être sollicitée à présent pour la succession des Russes ? La frégate chinoise *Yulin* visita H   Chi Minh-ville en novembre 2001. C'était la première visite faite au Vietnam par un vaisseau de la marine chinoise depuis la rupture entre les deux pays en 1978⁶⁰. Cependant, le gouvernement vietnamien se rendit compte qu'une présence permanente chinoise à C  m Ranh serait mal vue par une grande partie de la population vietnamienne et pourrait réduire la légitimité nationale du régime communiste. Faire une proposition à la marine américaine, laquelle s'  st vu offrir depuis l'automne 2001 la réutilisation de la baie de Subic aux Philippines, ne manquerait pas d'être fortement ressenti par la Chine. Beijing s'opposerait aussi violemment à une présence militaire japonaise au Vietnam. Tokyo dispose de la marine la plus forte d'Asie, comportant plus de 60 grands vaisseaux de surface, 15 sous-marins modernes et une technologie dépassant

56 Interviews par l'auteur en septembre 1992. Voyez Stein T  nnesson, *Democracy in Vietnam?* Copenhague, NIAS-Report n  16, 1993, p. 47. Voyez aussi l'article de Steve Vines dans *The Observer* (29 mars 1992), p. 13.

57 Robert Karniol dans *Jane's Defence Weekly*, (21 avril 1999), p. 63.

58 *Jane's Defence Weekly*, (le 1^{er} décembre 1999).

59 *Itar-Tass*, Moscou, (les 17 et 23 octobre 2001), *Interfax*, Moscou (le 20 novembre 2001), tirés de Reuters Business Executive Online.

60 *Xinhua*, Hanoi (le 22 novembre 2001), tirés de Reuters Business Executive Online.

parfois celle des États-Unis⁶¹. Mais le Japon ne cherche pas à provoquer la Chine et demeure contraint par les limitations imposées par le paragraphe 9 de sa constitution. Une présence française ou australienne dans la baie de Câm Ranh serait sans doute moins provocante, mais le Vietnam préférerait sans doute éviter de pencher trop en direction des pays représentant le camp "occidental". Pour le moment, il semble que la marine indienne soit la mieux placée pour prendre la succession de la Russie⁶². Elle coopère déjà avec le Vietnam dans le domaine militaire et emploie les mêmes avions et navires russes que le Vietnam. Une petite flotte indienne faisait déjà en automne 2000 un exercice dans la mer de Chine méridionale en coopération avec la marine vietnamienne et des unités de la marine indienne visitèrent Hô Chí Minh-ville fin octobre 2001⁶³. Pour des raisons financières, le gouvernement vietnamien, quel qu'il soit, sera tenté par la possibilité d'inviter une marine étrangère à utiliser la base de Câm Ranh, même si, pour le moment, le Vietnam assure qu'il compte utiliser la base pour son propre "développement social et économique" et la garder pour lui-même⁶⁴.

La succession de marines étrangères dans la mer de Chine méridionale a conforté les marines régionales dans l'habitude de se concentrer sur des buts exclusivement défensifs. Il s'agit de défendre les côtes et les îles contre des attaques éventuelles et d'empêcher les marines et les vaisseaux de pêche étrangers d'utiliser leurs eaux territoriales. De fait, les marines n'ont pas développé une vision plus large notamment de coopération régionale⁶⁵. Cela est peut-être en train de changer maintenant. La Chine et la Corée du Sud ont essayé de développer des marines pas seulement "vertes", mais "bleues". Le Japon est prêt à coopérer pour supprimer la piraterie. Depuis le début des années 1980, plusieurs facteurs comme l'acceptation générale du principe de la zone économique des 200 milles marins, le programme de modernisation navale chinoise initiée par l'amiral Liu Huaqing et poursuivi avec vigueur depuis, la production grandissante de pétrole et de gaz sur le plateau continental de plusieurs pays, et enfin les graves menaces pesant sur l'environnement maritime, ont fait voir l'importance pour les États d'Asie du Sud-Est de développer des

61 "Special report : Maritime Risks and Threats in the Western Pacific" *Jane's Intelligence Review*, (1^{er} août 1995).

62 "In recent years, Russia could not allocate sufficient resources to properly maintain the base and has drastically scaled down its presence there," [a Russian defence expert said.] "What Russia can and is willing to do is to boost India's naval power to enable it to play a more active role and balance China's growing ambitions in Southeast Asia and the Indian Ocean." *The Hindu*, article par le correspondant à Moscou Vladimir Radyuhin, 12 juin 2001.

63 *Vietnam News Agency*, (1^{er} novembre 2001).

64 Lors d'une visite au Japon le 6 juin 2001, le Premier ministre Phan Văn Khải déclara : "Our position is that no foreign nation's military base will exist after 2004." *Kyodo*, Tokyo, en Anglais 1247 gmt 6 Juin 2001, BBC Monitoring ASI AsPol rp. Voyez aussi : ITAR-TASS, Moscou, en Anglais 1438 gmt 23 Juillet 2001 et en Russe, 23 octobre 2001, pour des déclarations semblables, BBC Monitoring ASI AsPol cdc.

65 Pour une autre version de cet argument, voyez le rapport spécial sur "Maritime Risks and Threats in the Western Pacific", *Jane's Intelligence Review*, (1^{er} août 1995), p. 3.

stratégies maritimes. Ces nouveaux enjeux ont inspiré plusieurs pays, comme l'Indonésie, la Thaïlande, la Malaisie et Singapour, à investir dans l'expansion et la modernisation navale. Après le retrait de la flotte américaine de la baie de Subic en 1992 et la réduction de la présence russe dans la baie de Cà m Ranh en 1990-92, le Vietnam et les Philippines ont commencé, eux aussi, à investir dans l'expansion de leurs marines. Il reste à voir comment le Vietnam va utiliser la base de Cà m Ranh, peut-être en coopération avec l'Inde.

Puissance maritime du XXI^e siècle ?

Dans un discours au collège naval de Haiphong en mai 1995, Đỗ Mười, alors secrétaire général du Parti communiste vietnamien, déclara que la marine vietnamienne devait être "modernisée et renforcée pour être capable de jouer un rôle-clef dans les combats sur mer" et protéger "la souveraineté, l'intérêt national et les ressources naturelles maritimes, tout en construisant une économie maritime"⁶⁶. Ce propos reflète sans doute une décision prise bien plus tôt. Dès 1992 ou peut-être 1993, le Politburo a dû prendre la décision d'augmenter le budget militaire, qui avait été sensiblement réduit depuis l'introduction de la politique de réforme économique en 1986 et le retrait des forces vietnamiennes du Cambodge en 1989. Et cette fois, l'armée de terre n'aurait plus la priorité. L'objectif serait surtout de construire une marine et une aviation modernes, capables d'opérer ensemble en haute mer.

Plusieurs événements contribuèrent à cette décision. Au premier chef, le refus chinois, après la normalisation des relations sino-vietnamiennes en 1991, d'établir une alliance ou de donner des garanties de sécurité. Pour la faction du Parti communiste vietnamien qui avait souhaité se rapprocher de la Chine, la loi chinoise sur les eaux territoriales de juin 1992 et l'octroi dans le même mois d'une concession à la compagnie américaine Crestone pour explorer la "section vietnamienne" autour des Spratleys occidentales, furent un choc. Il faut y voir la cause principale de l'augmentation des dépenses militaires. Toutefois, la décision de Hanoi n'a pas seulement été motivée par les difficultés de ses relations avec la Chine. Les principaux pays de l'Association des Nations du Sud-Est Asiatique (ANSEA), l'Indonésie, la Thaïlande, Singapour et la Malaisie, avaient déjà entamé leurs programmes de modernisation navale⁶⁷. Il n'était plus question que d'une course aux armements dans la région, sous prétexte qu'elle pourrait sauver les industries d'armement de la crise provoquée par le désarmement en Europe.

66 Déclaration au *Quân Đội Nhân Dân* 25.5.95, citée dans *Jane's Defence Weekly*, (10 juin 1995), et dans Carlyle Thayer, "Vietnamese perceptions of "the China Threat", Presentation to International Conference on China Threat Perceptions from Different Countries, Hong Kong Baptist University, 6-7 January 2001, pp. 24-25, 30.

67 J. N. Mak, "The ASEAN Naval Build-up : Implications for the regional order", *The Pacific Review*, volume 8,

On parlait aussi du vide laissé par la marine américaine au moment où elle achevait son retrait des bases philippines en novembre 1992.

Dans les trois années suivantes, plusieurs événements contribuèrent à augmenter la tension régionale : fin 1993, un livre parut en Chine sous le titre *Est-ce que les forces armées de la Chine peuvent gagner la prochaine guerre ?* Ce livre, sans doute écrit par un officier de marine, analysait le détail des scénarios de guerre envisageables en mer de Chine méridionale et dans le détroit de Taiwan. Cette publication polémique contribuait à préparer le terrain pour une forte réaction de Manille ainsi que d'autres capitales sud-est asiatiques, quand, en février 1995, le gouvernement des Philippines découvrit que la Chine avait fait construire une station militaire d'écoute et de ravitaillement sur le récif *Mischief*, dans la partie est des Spratleys, non loin de l'île philippine de Palawan. Un an plus tard, la Chine procédait à des tirs de missiles dans le détroit de Taiwan avant les élections présidentielles de cette île, ce qui provoqua cette fois une démonstration navale des porte-avions américains⁶⁸.

En 1996-97, deux livres et un film sortirent en langue anglaise, qui prévoyaient le déclenchement d'une guerre dans la mer de Chine méridionale risquant de provoquer la troisième guerre mondiale. Le roman *Dragonstrike*, écrit par deux journalistes anglais assez bien renseignés sur les forces militaires de la région, imaginait le déclenchement de la guerre mondiale à la suite d'une attaque aérienne et navale contre le Vietnam menée par les forces de la Chine populaire, provoquant une intervention américaine. Un scénario identique apparaissait dans le livre beaucoup plus discuté *Le Choc des civilisations* du politologue américain Samuel Huntington, qui avertissait ses compatriotes du danger de toute intervention dans la sphère de civilisation chinoise, englobant selon lui le Vietnam. Le film de James Bond qui sortit la même année, décrit un scénario quelque peu différent où un navire anglais est attaqué, apparemment par la Chine, et où le monde est sauvé in extremis du cataclysme final par l'intervention de l'agent 007 du British Special Service⁶⁹.

Il n'y a rien de surprenant à ce que dans un tel climat, le gouvernement du Vietnam ait cherché d'autres moyens que des romans ou des films pour

number 2 (1995), pp. 303-326. Selon J. N. Mak, le risque principal de la course aux armements des pays de l'Asie du Sud-Est n'était pas qu'elle pouvait changer la balance de force entre eux et la Chine, mais qu'elle pouvait amener un conflit interne entre les quatre puissances principales de l'ANSEA (Indonésie, Thaïlande, Malaisie et Singapour). Voir: Mak, "The ASEAN Naval Build-up", p. 321.

68 À voir John W. Garver, *Face Off. China, the United States, and Taiwan's Democratisation*, Seattle, University of Washington Press, 1997.

69 Humphrey Hawksley et Simon Holberton, *Dragonstrike. The Millennium War*, London, Sidgwick & Jackson, 1997. Samuel Huntington, *The Clash of Civilizations and the Remaking of World Order*, New York : Simon and Schuster, 1996. Roger Spottiswoode (director), Bruce Feirstein (screenplay), *Tomorrow Never Dies* (avec Pierce Brosnan comme Agent 007) 1996.

améliorer sa sécurité. En 1995 déjà, l'ancien ennemi principal de l'ANSEA fut accepté comme membre de l'association. En même temps, et malgré tout, le Vietnam continua à se rapprocher de la Chine. Le gouvernement mit en œuvre une diplomatie active, visant à améliorer ses rapports avec tous les pays voisins et tous les pays puissants. Ainsi Hanoi consacra du temps à se renforcer économiquement et acquérir de nouvelles capacités technologiques et militaires. En 1994, le Vietnam signa son premier contrat de développement avec l'entreprise étatique d'armement russe *Rosvooruzheniye*. Ce contrat comportait un programme de modernisation navale, permettant à la marine vietnamienne de se procurer des corvettes russes, des sous-marins nord-coréens et de s'engager dans une coopération militaire avec l'Inde. Le Vietnam se renseigna aussi auprès d'autres pays sur les possibilités d'achat d'armes modernes et de technologies de communication avancées. La presse française laissait entrevoir la perspective, fin 1999, de vente éventuelle de frégates légères françaises au Vietnam⁷⁰. Le Vietnam persuada aussi à la même époque les Russes de ne pas seulement leur vendre des armes, mais aussi de transférer leurs connaissances technologiques pour aider les Vietnamiens à construire leurs navires sur place. Deux lance-missiles de 500 tonnes et un certain nombre de patrouilleurs BPS 500 furent construits à Ho Chi Minh-Ville, où selon la presse étrangère, l'on était aussi en train de bâtir entre six et douze corvettes lance-missiles⁷¹.

Les achats vietnamiens les plus importants effectués dans la période 1994-2000 concernaient quatre corvettes russes de type *Tarantul*, équipées de missiles P-15 Termit (nom de code OTAN : SS-N-2D "Styx"). Les deux premières arrivèrent en octobre 1994, les deux suivantes en mai 1999⁷². Toutes les quatre sont maintenant opérationnelles. Selon la presse internationale, le Vietnam négocia aussi, fin 1999, l'achat de quelques corvettes supplémentaires d'un type amélioré *Tarantul III* (équipées de missiles Moskit ; nom de code OTAN : SS-N-22 "Sunburn")⁷³. Les corvettes lance-missiles qui étaient en construction fin 2000 à Hô Chí Minh-ville seraient susceptibles d'être équipées de 62 missiles russes X-35 (code OTAN : SS-N-25), qui ont un rayon de 130 km⁷⁴. En 1997,

70 Carlyle Thayer, « Vietnamese perceptions of the "China Threat" », p. 26. Le 2 août 2000, le HMS *Newcastle* et la nouvelle frégate française *Aconit* firent escale ensemble à Hô Chi Minh-ville. C'était la première escale d'un bâtiment français au Vietnam depuis de nombreuses années. Selon le service d'information netmarine.net, « les frégates ont accosté après un long chalouage dans la rivière de Saïgon, parmi les nombreuses embarcations de pêcheurs et dans un paysage magnifique ». Tiré de <http://www.netmarine.net/bat/flf/acanit/>

71 *International Defence Review*, 27.2.97. Nikolai Novichkov dans *Jane's Defence Weekly*, (le 24 mars 1999). Carlyle Thayer, « Vietnamese perceptions of "the China Threat" », p. 26.

72 Selon l'éditeur de *Combat Fleets of the World*, A.D. Baker III, les deux corvettes livrées en 1994, avaient sans doute été commandées avant la chute de l'Union Soviétique. *Armed Forces Journal International*, (décembre 1997), p. 4. Pour la livraison de mai 1999, voyez une nouvelle d'ITAR-TASS, Moscou 13.5.99 (BBC Worldwide Monitoring).

73 Robert Karniol, "Vietnam may move on corvette decision", *Jane's Defence Weekly*, (le 15 décembre 1999).

74 Carlyle Thayer, « Vietnamese perceptions of "the China Threat" », p. 26.

le Vietnam obtint deux petits sous-marins d'occasion "midget" de la Corée du Nord (*Sang-0* ou peut-être *Yugo*), et la marine nord-coréenne envoyait sur place des instructeurs de technique et de tactique de guerre sous-marine⁷⁵. Le Vietnam, qui payait les armes nord-coréennes en riz, semblait à l'époque envisager l'arrivée de quelques autres sous-marins⁷⁶.

Le Vietnam dispose depuis longtemps d'une performante artillerie et de missiles antiaériens pour résister à des attaques aériennes contre son territoire. Or, l'aviation elle-même, sans laquelle il est impossible de faire des opérations navales en haute mer, reste faible. Le Vietnam dispose d'un grand nombre d'avions qui peuvent participer à la défense du pays contre une attaque étrangère, mais il a peu d'avions qui peuvent soutenir les navires de guerre s'ils s'éloignent de la côte. L'aviation a souffert encore plus que la marine du manque de matériel et de personnel qualifié. Selon le spécialiste français Éric Denécé, l'armée de l'air fut la plus grande victime des restrictions budgétaires au Vietnam au début des années 1990⁷⁷. Cependant, après 1994 la modernisation profita aussi à l'armée de l'air qui obtint des avions de chasse modernes de l'industrie russe :

- 15 SU 27 (code OTAN "Flanker", le même avion que la Chine avait acheté en plus grande quantité),
- 46 Mig 23,
- Une poignée d'hélicoptères MI 24⁷⁸.

En 1999, le Vietnam, selon des sources russes, négocia avec *Rosvoorouzhenie* l'achat supplémentaire de 12 Sukhoi SU-30K2, un modèle d'avion de combat encore plus avancé que le SU 27⁷⁹. Deux SU 27 avaient d'ailleurs été déjà perdus dans des accidents.

Le Vietnam s'engagea aussi dans une coopération militaire avec l'Inde. Les possibilités que celle-ci offrait furent discutées lors d'une visite du Premier ministre P.V. Narasimha Rao au Vietnam en 1994. La coopération se développa lentement, mais en mars 2000, lors d'une visite du ministre de la Défense indien, Georges Fernandes, les deux pays signèrent un accord militaire. Ils se mirent

75 *Jane's Defence Weekly*, (le 1^{er} mars 1999), et Trevor Hollingsbee, "Spratlys rivalry as Philippines faces Malaysia", *Jane's Intelligence Review*, (le 1^{er} décembre 1999).

76 Carlyle Thayer, « Vietnamese perceptions of "the China Threat" », p. 27.

77 Denécé, *Géostratégie...*, p. 338.

78 Selon Carlyle Thayer, spécialiste de la politique de sécurité vietnamienne, l'armée de l'air dispose aussi de 65 SU-22 FITTER, dont 25 n'ont été achetés à la Russie qu'en 1999. Carlyle Thayer, « Vietnamese perceptions of "the China Threat" », p. 29.

79 Nikolai Novichkov in *Jane's Defence Weekly*, (le 1^{er} décembre 1999).

d'accord pour que le Vietnam achète des hélicoptères indiens et que des spécialistes indiens viennent dépanner des Mig 21 que le Vietnam avait reçus en grand nombre de l'Union soviétique dans les années 1980⁸⁰. En revanche, l'armée vietnamienne s'engageait à instruire les Indiens dans la guerre anti-insurrectionnelle. Un triangle de coopération militaire semblait donc s'établir entre la Russie, l'Inde et le Vietnam. L'Inde achetait à la Russie les mêmes types de corvette que le Vietnam⁸¹. Or, la Russie n'offrait plus *d'aide* militaire, mais vendait à qui payait ; la Chine pouvait donc acheter beaucoup plus que le Vietnam sur le marché des armes russe.

En 1998, le Vietnam sépara la garde maritime de la marine, libérant ainsi le commandement de la marine des obligations de surveillance rendues de plus en plus lourdes par l'augmentation du trafic maritime le long des côtes et dans les rivières⁸². C'est une réforme que les Philippines avaient déjà entreprise en 1993-94. Il semble donc que le Vietnam ait enfin préparé le terrain pour se créer une marine indépendante et professionnelle. D'un autre côté, la marine restait au moins aussi impliquée dans les affaires que l'armée (voir la contribution de C. Thayer et G. Hervouet). La marine s'était engagée dans le tourisme, était propriétaire de nouveaux hôtels ; selon le *Vietnam Investment Review*, la marine gagnait 12,9 millions de dollars en 1998 sur ses opérations commerciales dans le Tan Cang Port de Hồ Chí Minh-ville⁸³. Cet engagement commercial ne contribuait guère à l'efficacité militaire.

Conclusion

Nous nous sommes initialement demandé pourquoi le Vietnam n'avait pas développé une plus forte tradition maritime et navale. Nous avons vu ensuite que le Vietnam a connu trois périodes principales d'expansion maritime : au début du XXI^e siècle, au XXIII^e siècle et pendant la première moitié du XIX^e siècle. Ce ne fut que pendant ces périodes que l'État vietnamien fit un effort déterminé pour bâtir une flotte navale dans le but de maîtriser une zone maritime plus vaste que celle de la côte et des rivières. Or les tentatives de Lý Thường Kiệt, Trần Hưng Đạo et Gia Long ne durèrent pas longtemps.

Alors pourquoi ? Comment peut-on expliquer le paradoxe qu'un pays ayant

80 Une entreprise russe semble, elle aussi, avoir signé un contrat avec le Vietnam pour réparer des MIG-21.

81 *Jane's Intelligence Review*, (le 5 avril 2000) et (le 1^{er} mai 2000). Rahul Bedi, "India and China vie for regional supremacy", *Jane's Intelligence Review*, (le 1^{er} septembre 2000). Voyez aussi la nouvelle d'ITAR-TASS du 13.5.99 (BBC Worldwide Monitoring).

82 Des entreprises russes et britanniques rivalisent pour construire 4 à 6 nouveaux patrouilleurs pour le nouveau garde maritime vietnamien. Robert Karniol dans *Jane's Defence Weekly*, (le 22 décembre 1999).

83 *Vietnam Investment Review*, (le 1^{er} février 1999).

une telle longueur de côtes n'ait pas développé une plus forte tradition navale et maritime ? Dans leur livre *Connaissance du Viêt-Nam* de 1954, Pierre Huard et Maurice Durand faisaient ce constat : “Négligeant la montagne et la mer, les Vietnamiens ont axé leur effort historique vers un seul but : la conquête des plaines à riz.” Ils notaient que la côte de la région centrale faisait vivre près de 300,000 pêcheurs et que la langue vietnamienne était riche en termes nautiques. Si la marine était peu sortie de ses eaux territoriales, disaient-ils, ce n'était pas faute de moyens techniques. Ils évoquaient quatre raisons principales :

1. La présence, dans ses ports, de bâtiments étrangers,
2. L'absence d'armateurs ayant de gros capitaux,
3. L'isolationnisme adopté par tout l'Extrême-Orient,
4. La poussée séculaire vers les terres à riz absorbant tout l'effort de la nation.

Ces quatre faits, prétendaient-ils, expliquaient le paradoxe⁸⁴. Leurs explications sont sans doute valables, mais doivent être approfondies. D'abord, on peut se demander si le système des vents peut avoir influencé le comportement des Viêts. Leur côte se trouve à mi-chemin des routes commerciales historiques commandées par le régime de la mousson. Les produits du nord arrivaient avec la mousson d'hiver, débutant en octobre. Les jonques pouvaient facilement aller plus loin vers le sud, mais ne pouvaient s'en retourner qu'avec la mousson d'été, commençant en avril. Les bateaux de l'Inde, de Malacca ou de Batavia arrivaient avec la mousson d'été et pouvaient très bien se rendre en Chine avant de repartir avec la mousson d'hiver. Avec ce régime des vents, il n'était peut-être pas très rationnel pour un armateur de résider dans un port viêt à mi-chemin, où les bateaux ne s'arrêtaient que temporairement.

Pour approfondir la première explication de Huard-Durand, il ne faut pas oublier qu'avant le XVIII^e siècle les dynasties viêts ne contrôlaient pas toute la côte du Vietnam actuel. Avant cette époque, les États viêts se trouvaient toujours en compétition et souvent en conflit avec les Chams et les Khmers. En plus, on doit souligner que les Viêts se sont eux-mêmes divisés en deux États rivaux depuis la fin du XVII^e siècle jusqu'à la fin du XVIII^e siècle et aussi sur la période 1954 à 1975. Durant ces deux périodes, ainsi qu'à l'époque de l'apogée de la culture Cham, ce furent les États du sud, privés d'un accès aux vastes ressources humaines du delta du fleuve Rouge, qui firent le plus grand effort pour maîtriser la mer. Les divisions de la nation vietnamienne expliquent aussi, dans une certaine mesure, la présence dans les ports vietnamiens de bâtiments étrangers. Les régimes du Sud et du Nord invitaient tous les deux les marines étrangères comme forces alliées dans leurs luttes l'un contre l'autre.

84 Huard et Durand, *Connaissance du Viêt-Nam*, pp. 227-229.

L'absence d'une classe commerçante disposant des moyens financiers pour bâtir des vaisseaux de haute mer est la deuxième explication avancée par Huard-Durand. Elle doit aussi être reprise pour souligner que le commerce fut assuré, depuis le XVII^e siècle, par les immigrants chinois (les Hoa) et que l'État vietnamien a toujours essayé de limiter leur pouvoir.

« L'isolationnisme » de l'Extrême-Orient est un thème typiquement européen de l'époque coloniale. Les efforts de la Chine, de la Corée, du Japon et du Đại Việt en vue d'interdire certains contacts avec les Occidentaux, de les contrôler et de réduire au minimum leur influence étaient perçus par les Européens comme une manifestation d'« isolationnisme ». En vérité, tous les pays côtiers de l'Asie orientale s'efforçaient de faire face à la menace occidentale. Ils essayaient de construire des marines de type occidental pour résister aux puissances européennes. Seul le Japon – et en partie la Thaïlande – réussirent ; la marine thaïlandaise fut vaincue en 1941 par la marine française, et la marine japonaise fut détruite par les Occidentaux en 1944–45. Cette dernière fut reconstruite depuis, mais cantonnée à un rôle très discret. La Thaïlande a beaucoup investi dans sa marine et est la seule nation d'Asie orientale qui possède un porte-avions, mais la crise financière de 1997-98 nuisit au programme de construction navale.

L'explication de Huard-Durand doit certainement être nuancée. C'est surtout la suprématie de l'artillerie et la concurrence de l'industrie maritime occidentale, bien plus que "l'isolationnisme" qui ont bloqué l'expansion navale des pays de l'Asie de l'Est.

Parmi ces derniers, il faut noter dans ce domaine le retard du Vietnam sur la Thaïlande, la Chine, la Corée et surtout le Japon. En grande partie, ce retard s'explique par la destruction de la flotte vietnamienne par la France et par la colonisation. Cela dit, à l'époque de la colonisation, le Vietnam avait déjà renoncé aux ambitions maritimes de la période de Gia Long et Minh Mạng (1820-41). Pour comprendre les raisons qui ont poussé même l'empereur Minh Mạng à s'intéresser surtout à une politique d'expansion terrestre et Tự Đức (1848-83) à copier le modèle chinois à une époque où la Chine était en pleine crise, il est nécessaire de retenir une explication culturelle. Les Nguyễn eux aussi tournaient le dos à la mer, renforçant ainsi l'idée d'une culture vietnamienne fondée sur les rizières.

Voici qu'arrive la quatrième explication de Huard-Durand : la poussée vers les terres à riz. Cela n'est pas uniquement un facteur culturel. Il faut mettre l'accent sur le fait que les terres du delta du fleuve Rouge et le long de la côte du pays permettaient, avec une irrigation bien organisée, de produire énormément de riz. Les rivières aussi étaient riches en poissons. Le pays pouvait donc supporter un accroissement de la population sans développer beaucoup de commerce extérieur

ou de pêcheries de haute mer. La nature extrêmement fertile du pays lui permettait donc de tourner le dos à la mer. Jamais avant la seconde partie du XX^e siècle le Vietnam ne fut à l'origine d'une importante émigration outre-mer.

Revenons maintenant à notre deuxième question initiale : le Vietnam peut-il enfin se transformer en une nation maîtrisant la haute mer ? Il n'est guère possible de donner une réponse définitive à cette question. La marine de guerre actuelle reste, avec celle des Philippines, la plus faible de toutes les marines de la région. Les Viêts et leur armée gardent toujours leur esprit terrestre. Les pêcheurs restent des "sans-terres" et les marins des soldats de second ordre. Pourtant, comme l'a suggéré Bùì Xuân Quang : "le Vietnam ... ne s'est-il pas toujours donné les moyens militaires de sa politique ? Et si la polarité des défis devait se déplacer vers le large, la marine vietnamienne allait-elle continuer à n'être qu'une force de défense côtière ?" Bùì Xuân Quang a constaté, dans les années 1980 et 1990, une "conversion intellectuelle et conceptuelle vers les questions maritimes"⁸⁵. Aussi, avec l'accroissement de l'économie vietnamienne depuis 1988, le pays a pu se permettre le luxe d'investir plus qu'auparavant dans la modernisation de ses forces militaires.

En plus de ces changements intellectuels et économiques il y eut des changements géopolitiques : D'abord la conquête des montagnes par les Viêts. Lors des guerres de libération beaucoup de Viêts du Nord sortaient des plaines et apprenaient à maîtriser les montagnes. Sans leur alliance avec les minorités ethniques vivant dans les régions montagneuses, sans les pistes Hồ Chí Minh, les communistes vietnamiens n'auraient pas pu vaincre la France, le régime de Saïgon et l'intervention américaine. Le deuxième changement important est l'unification du pays en 1975. Comme le Vietnam unifié sous les Nguyễn au début du XIX^e siècle, la République socialiste du Vietnam contrôle toute la côte de la frontière chinoise à la frontière du Cambodge et n'a donc pu éviter de voir la nécessité d'adopter une politique et une stratégie maritimes. Et le Vietnam a beaucoup appris des Russes.

Aussi ne faut-il pas négliger le fait que le Vietnam s'est déjà créé une petite force de dissuasion militaire avec une capacité d'opérer en haute mer : les corvettes *Tarantuls* et les lance-missiles, soutenus par des petits patrouilleurs modernes, des avions de combat et peut-être bientôt quelques sous-marins, ont sans doute pour tâche principale de réduire la tentation des autres puissances de déclencher des actions offensives. Or il ne faut pas oublier que cela coûte extrêmement cher de construire et de maintenir une force sous-marine. Pour la Chine l'aviation et la marine vietnamiennes sont gênantes car elles pourraient interrompre la communication entre les bases navales de Zhanjiang, l'île Hainan

85 Bùì Xuân Quang, *La troisième guerre d'Indochine ...*, pp. 508-509.

et l'île Boisée (dans le groupe Paracel) et les installations chinoises dans les Spratleys. Une action chinoise de grande envergure contre les autres occupants de cet archipel devrait sans doute être précédée de la destruction de l'aviation et des navires vietnamiens. Voilà pourquoi la présence de ses forces, pour ne pas parler des sous-marins, le long de la côte vietnamienne représente une force de dissuasion.

Avec l'unification du pays et la défaite de la République du Sud est venu aussi un troisième changement : la création d'une vaste diaspora viêt dans les pays les plus riches du monde. Jusqu'en 1975 l'émigration viêt avait été limitée en nombre et surtout dirigée vers les pays voisins⁸⁶. L'émigration après la victoire communiste de 1975 créa une diaspora qui compte maintenant environ trois millions de personnes vivant un peu partout dans le monde. Ils ont développé une autre vision du monde que ceux qui restent dans les rizières ou dans les villes vietnamiennes. Le Vietnam ne profita pas beaucoup au début de l'existence de cette diaspora à cause de la rancune laissée par les guerres civiles des années 1950-75, mais depuis la fin des années 1980 les contacts se sont multipliés. Cela est dû à un quatrième changement essentiel : la transformation récente de la politique étrangère du Vietnam ; le passage d'une politique assurant surtout la sécurité militaire du territoire à une politique qui vise à faciliter la réussite commerciale du pays. Les populations du Nord et du Sud ne se préparent plus à se combattre l'une l'autre, mais développent entre elles une compétition économique, pour attirer des investissements et exporter. Le gouvernement tire un quart de ses revenus de l'exportation de pétrole ; cette seule ressource est plus importante que l'exportation de riz. Bientôt toute l'électricité utilisée dans le sud du pays sera produite grâce au gaz transporté par des tuyaux sous-marins. Hanoi vise à se doter d'une flotte de pêche moderne. Peut-être va-t-il aussi comprendre combien il est nécessaire d'avoir une connaissance scientifique des ressources maritimes, de faire un grand effort pour réduire la pollution, de réguler la pêche en coopération avec d'autres pays et de s'efforcer de trouver une juste solution aux litiges dans la mer de l'Est (ou de "Chine méridionale")⁸⁷.

Si le Vietnam reste unifié, s'il sait préserver la paix régionale, et si le gouvernement se crée une politique maritime ancrée sur l'exploitation, la sauvegarde et la protection des ressources maritimes en coopération avec les pays voisins, alors le Vietnam pourrait enfin échapper à sa tradition et se rendre maître de la mer et de ses ressources.

86 Dès le XVII^e siècle, existait une émigration de catholiques vietnamiens vers le Siam, et des milliers de Viets s'installèrent au Yunnan, au Laos, au Cambodge et au Nord du Siam sous l'époque coloniale : Goscha, "La présence vietnamienne au royaume du Siam du XVII^{ème} au XIX^{ème} siècle", pp. 216-219. En 1954, les catholiques du Nord-Vietnam ne se réfugièrent pas tous dans le Sud, mais aussi dans d'autres pays.

87 Voir : Stein Tønnesson, "Vietnam's objective in the South China Sea : national or regional security?" *Contemporary Southeast Asia*, vol. 22, n°1, (avril 2000), pp. 199-220.