

La mer de Chine du Sud

Projets d'exploitation et de sécurisation en Chine et au Viêt Nam²³

Benoît de Tréglodé

La question des Spratley et des Paracel pèse dans la relation entre Hanoi et Beijing et la normalisation, en 1991, des relations diplomatiques entre les deux voisins n'y a rien changé²⁴. Les négociations sino-vietnamiennes sur ce différend, qui se déroulent directement en chinois, stagnent depuis dix ans et, comme le rappelle un diplomate vietnamien : « Ces discussions sont sans fin, cela va prendre cent ans ! » Les enjeux maritimes sont devenus stratégiques pour le Viêt Nam, et pas seulement parce les quatre cinquièmes de son commerce extérieur empruntent la voie maritime. Lorsque, le 10 avril 2011, le site chinois officiel Global Times publie un rapport sur la mer de Chine du Sud²⁵ qui fait de la région un second golfe Persique avec, pour la première fois, des chiffres à l'appui du montant estimé des réserves en hydrocarbures – soit 25 fois

²³ Cette recherche a été réalisée en partenariat avec Asia-Centre (Sciences Po. Paris).

²⁴ La donne est différente entre les deux sites. Dans les Paracel, on ne trouve que des Chinois (des militaires essentiellement) et un petit port dans lequel logent temporairement des pêcheurs originaires de l'île de Hainan. En cas de tempête, les bateaux de pêche vietnamiens sont autorisés à s'y arrêter sous de strictes conditions. Aux Spratley, en revanche, la majorité des îlots habitables sont peuplés de Vietnamiens. Pour les arguments territoriaux avancés par la Chine, voir Jianming Shen (« International law rules and historical evidences supporting China's title to the South China sea islands », *Hastings International & Comparative Law Review*, vol. 21, 1997, p.1-75). Pour l'argumentaire vietnamien, voir Lư Văn Lợi (*Le Différend vietnamo-chinois sur les archipels Hoàng Sa et Trường Sa*, Hanoi, Éditions Thê Gioi, 1996).

²⁵ Mer de Chine du Sud ou mer de Chine méridionale. Cet espace maritime est dénommé *Dagat Timog Tsina* (« mer de Chine du Sud » en tagalog) par Manille, *Nán Hai* (南海 / 南中国海, « mer du Sud ») par Beijing, et *Biển Đông* (« mer de l'Est ») par Hanoi.

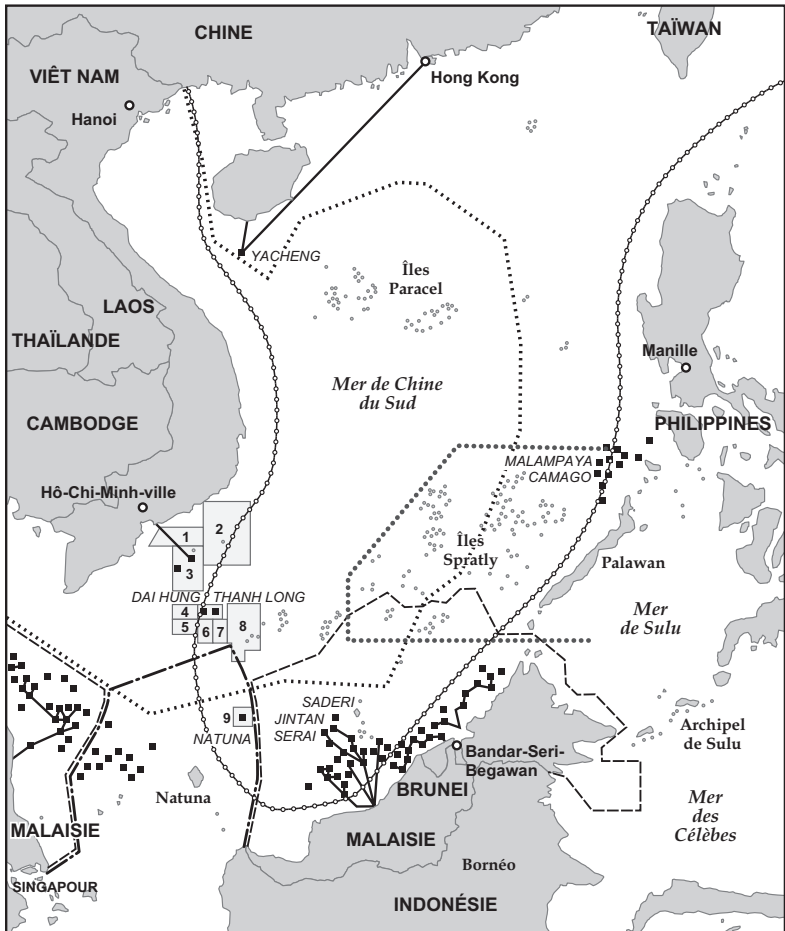
les réserves de la Chine en pétrole et 8 fois celles en gaz²⁶ – la nouvelle fait l'effet d'un électrochoc pour Hanoi. Le 25 mai 2011, deux navires de surveillance chinois sectionnent les câbles déployés par le navire du Groupe national du pétrole et du gaz du Viêt Nam (*Tập đoàn Dầu khí Quốc gia Việt Nam*, communément appelé PetroVietnam) alors qu'il effectue des recherches sismologiques dans les eaux contestées. Le Viêt Nam demande immédiatement à la Chine de mettre fin à de tels actes violant sa souveraineté, inaugurant une nouvelle crise ouverte entre, d'un côté, la Chine et, de l'autre, le Viêt Nam et les Philippines. En amont de ces tensions, la Chine et le Viêt Nam ont annoncé tour à tour des plans de développement en mer de Chine du Sud, en vue d'une exploitation économique programmée de la zone, et ont opté parallèlement pour une modernisation rapide de leurs forces armées afin d'avoir les moyens d'en sécuriser la réalisation.

1 - Les plans de développement en mer de Chine

L'île de Hainan (élevée au rang de zone économique spéciale chinoise en 1988) est stratégique pour Beijing car elle se situe non seulement dans une zone d'intenses prospections pétrolières, mais parce qu'elle est également aux portes du marché de l'Asean avec lequel Beijing a signé un premier accord de libre-échange (extension des ports de Yangpu, Basuo, Haikou et Sanya tournés vers l'Asean) et enfin parce qu'elle se trouve à proximité de l'Équateur, ce qui en fait une localisation idéale pour le lancement de satellites. Début 2011, la publication du *Rapport annuel sur le développement océanique de la Chine* annonce le lancement de nouvelles campagnes d'exploitation pétrolière dans les archipels de Paracel (vn. : *Hoàng Sa* ; ch. : *Xisha* 西沙群島) et Spratley (vn. : *Trường Sa* ; ch. : *Nansha* 南沙群島). En 2006, le gouvernement central a nommé Wei Liucheng, membre du Comité central et directeur de la China National Offshore Oil Corporation (CNOOC) de 1993 à 2003, au poste de Premier secrétaire du Parti provincial afin de reprendre en main la stratégie de développement de l'île.

²⁶ *Global Times*, 10 avril 2011.

Mer de Chine du Sud et énergie



Limite de revendication territoriale

—○—○—○— Chine

..... Philippines

Limite de revendication maritime (Z.E.E.)

----- Malaisie

..... Viêt Nam

----- Indonésie

■ Gisement de gaz ou de pétrole

— Oléoducs et gazoducs

Concession accordée à:

- | | |
|---------------------|----------------------|
| 1. Mitsubishi | 6. AFDC-Mobil |
| 2. Petronas | 7. British Petroleum |
| 3. Vietsovpetro | 8. Crestone |
| 4. Total-Marubeni | 9. Exxon-Pertamina |
| 5. Pedco Consortium | |

En novembre 2006, déjà, l'inauguration de la raffinerie de Sinopec à Yangpu, port situé dans la partie nord de l'île, non loin de Haikou, avait remarquablement illustré cette politique de grands projets soutenue par Beijing. D'une capacité de 8 millions de tonnes (MT), l'usine raffine le pétrole offshore extrait localement à hauteur de 2 MT, ainsi que celui importé d'Afrique (Nigéria) et du Moyen-Orient (6 MT). Créé en 1992, le parc industriel de Yangpu a dorénavant vocation à devenir le plus important complexe pétrolier de cette région. Il constituera, à terme, une plate-forme de raffinage du pétrole brut importé, et d'exportation de produits raffinés vers le reste du pays et le marché de l'Asean. De son côté, la Cnooc, déjà très présente dans l'exploration pétrolière et gazière en mer de Chine, va intégrer ses activités vers l'aval en investissant 750 millions d'euros dans la construction d'un terminal gazier d'une capacité initiale de 2 MT par an. L'île attire en parallèle la création ou la programmation de différents projets industriels. Ainsi, la construction d'un complexe de 20 km² est prévue, incluant une usine d'assemblage de nouvelles générations de fusées et un centre de commande. Enfin, la République populaire de Chine (RPC) a décidé de construire à Hainan sa quatrième base spatiale après celles, sur le continent, de Jiuquan (Gansu), Xichang (Sichuan) et Taiyuan (Shanxi). Hainan est en effet un lieu idéal pour les lancements de satellites lourds en raison de sa proximité avec l'Équateur, permettant d'économiser du carburant et d'améliorer la sécurité des lancements spatiaux. Le coup d'envoi de la construction de cette base près de Wenchang, sur la côte est de l'île, a été donné en mars 2008. Hainan joue un rôle pivot dans le complexe industriel et sécuritaire de la RPC, et Beijing ne tolère pas que le Viêt Nam perturbe le déroulement de ses projets de développement.

Certains officiels vietnamiens n'hésitent plus à parler de « complot » (*cuộc âm mưu*) de la part de la Chine devant les difficultés croissantes qu'ils rencontrent depuis quelques années pour arrêter le « rouleau compresseur des négociateurs chinois » sur la question du développement économique de la mer de Chine. Nombreux sont les cadres de la République socialiste du Viêt Nam (RSVN) à reconnaître, en interne, que les espoirs du pays de récupérer un jour les Paracel n'ont désormais plus lieu d'être. « La partie est perdue. La Chine a beaucoup trop avancé ses pions dans l'archipel. Si l'on est réaliste, le Viêt Nam ne

pourra jamais récupérer ces îles²⁷! » Et, pourtant, le régime de Hanoi continue de faire des archipels disputés une affaire d'État habilement médiatisée. La défense de la souveraineté de la RSVN sur ces îlots sert à renforcer l'image d'un Parti de pouvoir, légitime et naturellement protecteur de la patrie²⁸. La création d'un ministère de l'Économie maritime est envisagée, partant de l'hypothèse que la mer Orientale représente l'avenir du Viêt Nam, et en conséquence le futur de sa relation avec Beijing.

Le plan de développement touristique de Hainan

Pour la Chine, les archipels des Paracel et des Spratley dépendent administrativement de la province de Hainan. En décembre 2009, le comité provincial du Parti communiste chinois (PCC) à Hainan a annoncé le lancement d'un plan de développement économique en trois étapes²⁹ : « Début des chantiers en 2010, achèvement de la transformation des éléments touristiques fondamentaux en 2015, et accomplissement des tâches principales en 2020³⁰. » Il faut bien sûr replacer le lancement de ce plan dans un contexte global, celui du développement économique du sud de la Chine. Le plan chinois prévoit de faire des Paracel une destination touristique « de premier rang ». Basée à Hainan, la Paracel, Spratley and Zhongsha Islands Authority est chargée de la gestion des trois archipels contestés. C'est sous sa tutelle que la décision a été prise d'organiser des voyages touristiques dans les archipels. Un voyage d'essai avait déjà eu lieu en 2010 pour permettre pour la première fois à des touristes de poser le pied sur ces îles inhabitées. En 2011, le

²⁷ Entretien, Hanoi, mai 2011.

²⁸ Le journaliste et blogueur Vũ Quang Việt a publié en 2010 ou 2011 sur le site Thời Đại Mới (www.tapchithoidai.org/) un article réclamant pour le Viêt Nam la moitié des Paracel. Des groupements de *Việt kiều* l'ont violemment attaqué en lui reprochant d'être un pro-Chinois car il n'exigeait pas la restitution au Viêt Nam de l'intégralité des îlots contestés.

²⁹ Kjeld Erik Brodsgaard, *Hainan. State, Society, and Business in a Chinese Province*, Londres, Routledge, 2009.

³⁰ 中华人民共和国领海及毗连区法》第2条第3款规定 [Grandes lignes de la planification du développement des infrastructures de l'île de tourisme international de Hainan (2010-2020)], décembre 2009.

gouverneur de Hainan a autorisé des sociétés de luxe étrangères à organiser des tournages ou des séances de photos dans les îles des Paracel. Mais, pour l'heure, les infrastructures disponibles dans les Paracel, autres que militaires, se résument toujours à quelques baraques de chantier. Des marinas et des pistes d'atterrissage pour avions légers doivent être prochainement construites.

Les îles *Xisha* (Paracel) sont mentionnées à deux reprises dans le plan de développement chinois³¹. Un premier extrait précise que la construction du port central de pêche (de premier niveau) devrait être rapidement achevée afin de « faire avancer la mise en place de réserves en industrie de la pêche dans les Paracel ». Dans le second passage, il est expliqué qu'une base de pêche située dans la « mer extérieure » (*Waihai*) sera bientôt construite et que les autorités s'appuient « sur des preuves scientifiques » pour « utiliser et exploiter les îles selon un plan coordonné et des arguments scientifiques ; renforcer de façon légale l'administration des îles non habitées (ou sans résidents) et des îles *Xisha* et engager de façon légale l'inscription des droits de propriété foncière en fonction des principes de gestion des territoires concernés [la Chine] ». Enfin, le texte rappelle que l'organisation de circuits touristiques en bateau « comprenant la province de Hainan, autorisée à exercer son pouvoir juridictionnel sur les eaux, les archipels des *Xisha*, *Nansha* et *Zhongsha* » doit avoir lieu rapidement.

Juridiquement, les espaces maritimes nationaux et internationaux sont régis selon une terminologie graduelle qui influe sur les zones de navigation et d'exploitation des États. Cette nomenclature juridique a été traduite de la manière suivante en chinois³² :

³¹ *Idem.*

³² Voir Sébastien Colin, « Litiges insulaires et enjeux géopolitiques en mer de Chine du Sud », in Béatrice Giblin (dir.), *Les conflits dans le monde. Approche géopolitiques*, Paris, Armand Colin, « coll. U. », 2011, p. 249-261. Et du même auteur, *La Chine et ses frontières*, Paris, Armand Colin, « Perspectives géopolitiques », 2011.

Eaux intérieures (du territoire aux lignes de base)	<i>Neihai</i> 内海
Mer territoriale (jusqu'à 12 miles marins de la ligne de base)	<i>Linghai</i> 领海
Zones contiguës (jusqu'à 24 miles marins de la ligne de base)	<i>Zhuanshujingji qu</i> 专属经济区
Zone économique exclusive (largeur maximale de 200 miles marins au-delà des lignes de base)	<i>Pilianqu</i> 毗连区
Plateau continental	<i>Dalujia</i> 大陆架
Haute mer ou eaux internationales	<i>Waihai</i> 海外

Selon une conception chinoise, la zone de haute mer, qui est considérée par le droit international comme un « bien public mondial », est traduite par *Waihai*, « mer extérieure ». Les îles Paracel, Spratley et *Zhongsha* étant conçues comme faisant partie de cette zone. Ainsi donc, si le plan de développement économique se réfère explicitement à l'alinéa 3 de l'article 2 de la loi sur les « eaux territoriales et les zones contiguës de la RPC », il pourrait être préférable d'en avoir une autre lecture, plus culturelle, afin de soulever l'ambiguïté juridique entre les termes *Neihai* (内海) et *Waihai* (海外), « mer intérieure/mer extérieure ». Cette terminologie binaire est ancienne en Chine et son utilisation a prévalu jusqu'à l'avènement des juridictions maritimes contemporaines. De fait, la notion de « mer intérieure » est encore parfois utilisée dans un sens large pour évoquer tout espace maritime sur lequel la Chine possède une souveraineté ou des droits. Dès lors, le terme *Neihai* peut parfois aller à l'encontre des délimitations établies par le droit international et regrouper les « eaux intérieures », la « mer territoriale » et les « zones contiguës », mais aussi au sens très large la « zone économique exclusive » et même le « plateau continental ».

Il est légitime de se demander pourquoi les rédacteurs de ce document officiel ont opté pour l'utilisation du terme *Waihai*, et donc choisi en connaissance de cause de faire référence à un espace de « haute mer », *a priori* en dehors de toute souveraineté nationale, pour parler de la zone dans laquelle sont prévues les « futures installations économiques » dans le cadre du développement de l'île de Hainan. La juxtaposition

d'une terminologie propre au droit international de la mer et celle qui relève davantage d'une conception traditionnelle et sinisée de l'espace maritime favorise une lecture à plusieurs tiroirs d'un projet de développement dont les autorités mesuraient bien entendu tout l'impact au niveau géopolitique et les contestations régionales qui allaient en découler, ce que les récents événements avec le Viêt Nam et les Philippines ont démontré une nouvelle fois.

Le « tourisme maritime » vietnamien et la semaine des îles

2011 a été l'année du XI^e congrès du Parti communiste vietnamien (PCV) au Viêt Nam, et donc d'élections à tous les niveaux de l'appareil administratif du pays. Pour le Parti, il s'agit d'abord de mobiliser la fibre patriotique du peuple afin de renforcer la lignée vertueuse, et donc légitime, de sa direction à travers l'histoire. En avril, la RSVN rendait à son tour public un ambitieux projet de relance de son « tourisme côtier et insulaire », un plan de développement très orienté vers la défense de ses îles en mer Orientale³³. Ce projet doit permettre aux « autorités locales de relancer la croissance économique, de créer des emplois dans les villes côtières du Centre du Viêt Nam, de protéger l'environnement, mais surtout de participer à la défense du pays puisque parmi ses milliers d'îles se trouvent logiquement les archipels des Paracel et des Spratley³⁴ ».

Dans les faits, le plan vietnamien est surtout un objet de communication politique à l'intention de la Chine³⁵. Ce qu'il faut retenir, c'est que le Viêt Nam profite une nouvelle fois de l'occasion pour annoncer

³³ Đỗ Hùng et Tấn Tú, « Thần tốc đến Trường Sa » [Avec la rapidité de l'éclair vers les Spratley], *Thanh Niên*, 12 mai 2011.

³⁴ Dépêche de l'Agence vietnamienne d'informations, 10 mai 2011.

³⁵ Le directeur général de l'Administration nationale du tourisme, Nguyễn Văn Tuấn, a affirmé que le tourisme maritime serait la première priorité du tourisme vietnamien pour la période 2011-2020. L'objectif est qu'en 2020 le Viêt Nam dispose de cinq grandes zones de tourisme maritime : Hạ Long-Cát Bà, Lăng Cô-Sơn Trà-Hội An, Nha Trang-Cam Ranh, Phan Thiết-Mũi Né et l'île Phú Quốc. L'urgence, rappellent les autorités vietnamiennes, est d'établir un « front mer-îles-côtes » (www.matran.org.vn/home/Caccuocvd/biendao/biendao.htm).

l'organisation de circuits touristiques à destination des archipels Paracel et des Spratley. À chaque nouvelle crise avec Beijing, la RSVN annonce comme imminente l'ouverture de cette ligne touristique. En avril 2004, par exemple, une liaison Khánh Hòa-Spratley avait déjà été prévue, sans qu'il fût à l'époque possible d'en vérifier effectivement l'ouverture. En 2011, lors d'un colloque sur la question que l'administration avait organisé dans le district insulaire de Lý Sơn (province du Quảng Ngãi³⁶), d'où étaient originaires les onze pêcheurs capturés et emprisonnés par les Chinois en septembre 2010 – une arrestation très médiatisée à l'époque – les cadres du parti expliquèrent que le but de ce nouveau plan de développement était de « construire des infrastructures littorales et insulaires modernes, de reconnaître au plus tôt la cérémonie en hommage aux soldats tombés à *Hoàng Sa* [Paracel] comme une fête nationale, et d'organiser tous les trois ou cinq ans un Festival maritime et insulaire du Viêt Nam, qui contribuerait à affirmer la souveraineté nationale en mer Orientale, et surtout au niveau des archipels des *Hoàng Sa* et des *Trường Sa* [Spratley]³⁷ ».

La deuxième étape de cette mobilisation autour des enjeux de la mer Orientale a été marquée par l'organisation du 1^{er} au 8 juin 2011 d'une « Semaine de la mer et des îles³⁸ ». Plusieurs conférences ont eu lieu dans la province côtière de Khánh Hòa (dont dépendent les îles des Spratley) et un *showroom* consacré aux ressources naturelles disponibles dans les archipels des Paracel et des Spratley a été inauguré. *Quân đội nhân dân*, le quotidien du ministère de la Défense, a consacré un dossier spécial aux enjeux financiers de la mer de Chine pour le Viêt Nam : « En 2012, l'économie maritime a vocation à représenter 53-55 % du PIB du Viêt Nam et à contribuer à 55-60 % de la valeur des exportations de notre

³⁶ La rencontre a été organisée par la Commission de la propagande et de l'éducation du comité central du PCV, en collaboration avec le comité permanent du bureau du PCV de la province de Quảng Ngãi. Cette dernière compte plus de 5 900 navires de pêche, qui capturent 85 000-90 000 tonnes de produits halieutiques par an. Les zones de pêche de ces navires sont essentiellement situées dans les zones maritimes des Paracel et des Spratley.

³⁷ *Tuổi Trẻ*, juin 2011.

³⁸ La Semaine a été organisée à l'initiative du ministère des Ressources naturelles et de l'Environnement.

pays³⁹. » L'objectif du journal était de convaincre ses lecteurs que la reprise des tensions en mer de Chine les toucherait tous dans leur quotidien, notamment en raison des problèmes à venir en matière d'approvisionnement en produits aquatiques. Le PCV s'est rendu compte qu'une crise au cœur de la mer de Chine avait du mal à mobiliser la population pour qui, quoi qu'en disent les médias officiels, la vie sur les Spratley reste assez éloignée de leurs préoccupations quotidiennes⁴⁰. Le but de sa propagande est de traduire la complexité des enjeux géopolitiques en invoquant les désagréments de proximité pour tout un chacun et d'être ainsi capable de soulever l'indignation et la dénonciation des velléités chinoises.

Au Viêt Nam, l'état des relations entre les deux voisins se décrypte souvent à la lecture des commentaires de la presse officielle sur l'évolution du prix des légumes, des fruits de mer, du textile, etc., une augmentation inexorable des prix qui est naturellement interprétée comme étant de la responsabilité des Chinois, dont la concurrence commerciale apparaît comme « forcément déloyale ou préjudiciable aux intérêts nationaux du peuple vietnamien⁴¹ ».

2 - La modernisation des armées chinoise et vietnamienne

Entre 2000-2004 et 2005-2009, les importations d'armement en Indonésie, à Singapour et en Malaisie ont augmenté respectivement de 84 %, 146 % et 722 %⁴². Au Viêt Nam et en Chine, la tendance est similaire. La modernisation des forces armées n'est plus une question taboue à Hanoi et Beijing. On en parle, les journalistes la commentent et plusieurs sites (chinois surtout) lui sont consacrés. Du temps de l'ancien ministre

³⁹ *Quân đội nhân dân*, juin 2011.

⁴⁰ Entretien, Hanoi, mai 2011.

⁴¹ Entretien, Hanoi, mai 2011.

⁴² www.ssrresourcecentre.org/2010/10/08/southeast-asia-arms-race-not/ ; www.time.com/time/magazine/article/0,9171,2019534,00.html#ixzz10nImt1 (27 septembre 2010) ; et www.sipri.org/research/armaments/transfers/armstransdefault/?searchterm=arms (Sipri).

de la Défense vietnamien Phạm Văn Trà (de 1997 à 2006), il était difficile d'évoquer la question. Désormais, cela semble ne plus poser de problème.

L'Armée populaire vietnamienne (APV) met en avant le caractère vétuste de ses équipements, et notamment ceux de la marine nationale et de l'armée de l'air, et la nécessité pour l'armée, en période d'intégration du pays sur la scène internationale, d'élargir l'éventail de ses partenaires économiques. Le Viêt Nam veut moderniser son armée, et ce rapidement grâce à une politique d'achat exigeante « auprès des meilleurs industriels, sans considération ni préférence politique⁴³ ». Puisque la People's Liberation Army (PLA) se modernise, les armées vietnamiennes, longtemps craintives vis-à-vis de Beijing à l'idée d'avouer leur besoin de modernisation, s'affirment aujourd'hui. Sur ce thème, l'APV espère que le rapprochement avec les États-Unis s'accompagnera de futurs contrats militaires⁴⁴. Officiellement, l'approche du ministère de la Défense de la RSVN pourrait se résumer dans les quatre points suivants : « La tendance à la paix ; les relations militaires extérieures qui n'ont jamais été aussi étendues et efficaces qu'aujourd'hui ; la fabrication vietnamienne de matériels militaires modernes [bien que l'industrie militaire du Viêt Nam ne connaisse pas encore un développement solide] et la possession d'un contingent important d'experts en techniques militaires⁴⁵. »

Depuis l'arrivée de Phùng Quang Thanh au poste de ministre de la Défense en 2006, la priorité a été de mettre sur pied une police maritime et un nouveau corps de l'aéronavale. La faiblesse de la marine n'était plus « tenable » du fait des coups de boutoir chinois et de la modernisation des marines régionales. En octobre 2010, la police maritime a défilé pour la première fois à l'occasion du millénaire de Hanoi. L'année précédente, la Chine avait protesté lors de l'annonce de la décision du Viêt Nam d'acquérir six sous-marins conventionnels Kilo en provenance de Russie. Actuellement, de nouveaux contrats sont en discussion, dont l'achat par le Viêt Nam de missiles de croisières mer-mer et mer-air. Le 8 juillet 2011, selon le journal *Thanh Niên*, le général Phạm Đức Lĩnh, directeur de la police maritime, a révélé le renforcement à venir de

⁴³ Entretien, Hanoi, mai 2011.

⁴⁴ Mark E. Mayin, « U.S.-Vietnam relations in 2011 : current issues and implications for US policy », 26 juillet 2011 (www.fas.org/sgp/crs/row/R40208.pdf).

⁴⁵ *Quân đội nhân dân*, juin 2011.

l'équipement de la force policière maritime avec l'achat de nouveaux navires et avions. Une déclaration qui lui permet de rappeler au passage que « le Viêt Nam combattra jusqu'au bout les étrangers cherchant à explorer le pétrole des zones maritimes relevant de la souveraineté vietnamienne et qu'il n'y aura pas de compromis en la matière⁴⁶ ».

L'APV a élaboré une stratégie militaire, mais il faut se demander si cette vision est partagée ou si elle a les moyens d'être défendue un jour par le reste de la classe politique dans le cadre contraignant des relations spéciales entre les deux Partis communistes au pouvoir. Si l'on observe la manière dont la crise en mer de Chine du Sud de mai-juin 2011 a été dénouée (depuis le mois de juillet 2011, les médias vietnamiens se sont remis opportunément à célébrer la force de l'amitié sino-vietnamienne), le doute subsiste⁴⁷. Un changement est toutefois perceptible. Dans les rangs de l'APV, l'éventualité d'une guerre avec la Chine « dans un avenir indéterminé » est dorénavant évoquée, si ce n'est sérieusement examinée par certains. Début 2010, le Viêt Nam avait énoncé pour la première fois dans son troisième *Livre blanc sur la défense* le « caractère encombrant du grand voisin du Nord ». Et, pourtant, s'il y avait un conflit dans un avenir proche, « le Viêt Nam devrait probablement, il est vrai, se retirer assez vite car sa marine est beaucoup trop faible. Le gouvernement vietnamien n'accepte pas pour autant cette situation, le pays est en train de se muscler intérieurement et veut faire passer le message suivant : on va se défendre, on cherche des liens ailleurs, on veut traiter avec l'Union européenne ou avec d'autres nations car cette dernière n'est pas encore très structurée en matière de défense, d'où le rapprochement récent avec la Russie⁴⁸ ».

Les Vietnamiens savent que, en l'état actuel, l'Armée populaire de libération chinoise, et notamment sa 5^e flotte, n'est pas encore tout à fait opérationnelle en mer de Chine. Malgré de récentes acquisitions, la plupart des avions chinois de surveillance et de transport ont au moins

⁴⁶ Thanh Niên, 9 juillet 2011.

⁴⁷ Le 13 septembre 2011, *Quân đội nhân dân* a publié un article faisant le point sur le succès de la coopération de défense entre le Viêt Nam et la Chine pour sortir de cette crise et soulignant le rôle consultatif des deux armées dans le règlement de la question de la mer Orientale.

⁴⁸ Entretien, mai 2011.

vingt ans d'âge. Ses avions de combat maison, le F-7 et F-8, ont une autonomie de 2 200 kilomètres, ce qui est trop peu pour une mission sur les Spratley, à la différence des aviations des pays de l'Asean qui sont plus proches de ces archipels. Si elle ambitionne de contrôler la mer de Chine du Sud, et notamment les Spratley situées très loin de ses côtes, la RPC est consciente que son armée a besoin de nouveaux avions de surveillance (de type AEW&C), d'aéronefs de ravitaillement et de puissants avions de transport. En mars 2011, l'annonce du 12^e plan quinquennal, qui, pour la première fois, a fait de la modernisation de la flotte chinoise une priorité nationale (un chapitre complet est consacré à la question), a été longuement commentée dans les milieux concernés au Viêt Nam. Dans les faits, la flotte du Sud dispose déjà du meilleur matériel de la marine chinoise, du seul porte-avions chinois, le *Variag*, des plus modernes destroyers (052A), d'une base de sous-marins nucléaires située à Yulin-Sanya où ont été installés deux nouveaux sous-marins d'attaque (SSN) équipés de missiles balistiques de dernière génération (SSBN)⁴⁹ et, enfin, de son mystérieux et discuté chasseur furtif J-20. La PLA, c'est aussi le corps de la surveillance maritime chinoise créée en 1998 : forte de 300 patrouilleurs, elle devrait disposer d'ici 2020 d'un total de 15 000 hommes (9 000 aujourd'hui), de 16 nouveaux avions (9 aujourd'hui) et de 520 navires (260 aujourd'hui). La PLA attend en outre la livraison d'un nouveau porte-avions de conception soviétique (en 2012), de sous-marins lance-engins 094, et travaillerait enfin sur un mystérieux projet de missile balistique anti-navires (*hangmou shashou*, le « tueur de porte-avions ») qui pourrait à terme menacer le déploiement des porte-avions américains dans le Pacifique.

Si la faisabilité technologique de ce programme - opérationnel selon les Chinois autour de 2015 - continue de faire douter de nombreux experts occidentaux, un signal est lancé. La flotte chinoise du Sud a une ambition régionale et l'exploitation des ressources en mer de Chine méridionale est une priorité de la RPC, que cela plaise ou non à ses voisins sud-est asiatiques.

⁴⁹ James Holmes et Toshi Yoshihara, *China's Naval Strategy in the 21st Century : The Turn to Mahan*, Londres, Routledge, 2009.

Une réorientation de la politique sécuritaire du Viêt Nam ?

Au sommet de la RSVN, la majorité des membres du bureau politique et du comité central s'entendent sur l'idée d'un Viêt Nam indépendant, ancré sur la scène internationale (Asean, Onu), bénéficiaire de la présence militaire des États-Unis en Asie du Sud-Est et partenaire politique et commercial aussi égalitaire que faire se peut de la Chine. Ces dernières années, le Viêt Nam a continué de signer toute une série d'accords de partenariat stratégique (avec l'Espagne, la Corée du Sud, etc.), au risque d'en appauvrir parfois le sens politique. La diplomatie vietnamienne ne cache pas sa volonté de renforcer son ancrage international, en particulier en Occident.

Le Premier ministre Nguyễn Tấn Dũng a orienté, depuis son arrivée au pouvoir en 2006, la politique étrangère du Viêt Nam hors du périmètre habituel. Avec l'Europe d'abord, « mais la division du vieux continent, surtout d'un point de vue sécuritaire, est telle que cela la rend parfaitement inopérante pour les intérêts stratégiques du Viêt Nam dans la région⁵⁰ » ; et puis tous azimuts ces derniers temps avec notamment les pays d'Asie du Nord (Japon et Corée du Sud en tête), les États-Unis, l'Asean et surtout la Russie.

Les Vietnamiens estiment que la Russie est finalement la seule à être suffisamment crédible aujourd'hui pour contrecarrer l'influence régionale de la Chine⁵¹. Au cours de la dernière décennie, et surtout en 2009, le Viêt Nam a acheté beaucoup de matériel militaire à Moscou : deux bateaux patrouilleurs multitâches Projekt 10412 Svetlak en novembre 2001 (livrés en 2003) et deux autres en 2009 (le premier a été livré en 2010 et le second a été mis à l'eau par l'agence Almaz à Saint-Petersbourg le 22 avril 2011) ; un nouveau vient d'être commandé ; deux frégates invisibles Gepard 3.9 en 2006 (la première, le *Đinh-Tiên-Hoàng*, a été

⁵⁰ Entretien, Hanoi, mai 2011.

⁵¹ « L'Europe n'est un allié que sur les dossiers économiques, [mais] du côté de la défense, cela ne fonctionne pas. Avec la Russie, les Vietnamiens travaillent bien, ils sentent qu'ils ont des intérêts similaires par ailleurs. En outre, la vivacité d'un passé commun récent [1975-1991] explique que les élites politiques et économiques des deux pays se connaissent bien et, d'un point de vue culturel, les Vietnamiens et les Russes font du bon business ensemble, le courant passe facilement » (entretien, Hanoi, mai 2011).

livrée au port de Cam Ranh en mars 2011, la seconde est en phase de test en mer Baltique) ; deux premiers missiles Molnya Projekt 1241.8 (Vympel) ont été livrés au Viêt Nam en 2007-2008, dix missiles supplémentaires vont suivre ; Vympel va fabriquer des parties et composants pour les assembler conformément à un contrat de 30 millions de dollars prévu jusqu'en 2015 ; six sous-marins à propulsion diesel-électrique 636 MV Varshav vyanka (les Kilo) en 2009 (le premier sera livré en 2013 et le dernier en 2018, estimés à 1,8 milliard de dollars plus 1,1 milliard de dollars supplémentaires pour les armes et équipements annexes) ; 20 SU-30MK2 et la frégate Gepard de la classe Cheetah à nouveau en 2009. Pour cette seule année, le montant cumulé des contrats d'achat d'armement à la Russie aura été de 4,5 milliards de dollars. Enfin, un gros projet de coopération a été signé en avril 2011 avec l'usine russe de réparation Zvezdochka dans le but spécifique de moderniser et construire le centre de services portuaires de l'arsenal de Cam Ranh. Les dirigeants vietnamiens s'étaient engagés à ne pas internationaliser ce port en eaux profondes après le départ des Russes en 1992.

Aujourd'hui, la RSVN réfléchit à la possibilité de laisser les porte-avions étrangers⁵² – il faut surtout comprendre américains – venir s'y approvisionner en pétrole. Le centre pourra aussi effectuer de petites et moyennes réparations sur des sous-marins et des bâtiments de surface civils et militaires. Le ministère de la Défense discute de l'arrivée prochaine de conseillers russes sur le site, ainsi que de l'achat de nouveaux équipements et de technologies de surveillance sophistiqués. Les techniciens russes seront dans un premier temps utilisés pour construire l'usine de réparation et de services logistiques et techniques, puis ils pourraient en assurer la maintenance. La construction du centre devrait prendre trois ans. Enfin, le nouvel aéroport international de Cam Ranh devrait être construit d'ici à 2020-2030, mais préalablement l'APV

⁵² En 2012, les États-Unis disposent de onze porte-avions (dont le plus gros au monde, le *Nimitz*, de 101 000 tonnes), l'Italie de deux (le *Giuseppe-Garibaldi* de 14 000 tonnes et le *Cavour* de 27 000 tonnes) et l'Espagne de deux également (le *Principe de Asturias* de 17 200 tonnes et le *Juan-Carlos I* de 27 000 tonnes). La France a le *Charles-de-Gaulle* (42 000 tonnes), le Royaume-Uni l'*HMS Illustrious* (22 000 tonnes), le Brésil le *Nae Sao Paulo* (l'ancien *Foch* de 32 800 tonnes), la Russie le *Kuznetsov* (67 500 tonnes), l'Inde le *INS Viraat* (28 700 tonnes), la Thaïlande le *Chakri Naruebet* (11 500 tonnes) et enfin la Chine possède depuis 2011 le *Variag* (en cours de redénomination), un porte-aéronefs de 67 500 tonnes.

aurait la charge d'ouvrir un aéroport militaire de niveau 1 sur le site d'ici cinq ans. On peut s'interroger sur l'objectif final réel des Vietnamiens qui pourrait être vraisemblablement d'assurer à terme une *inter-opérationnalité* (civile et militaire) du site, et cela au cas où la situation se détériorerait au large de Cam Ranh.

Les États-Unis sont une carte que la RSVN aime également particulièrement brandir dans son jeu de stratégie, depuis la déclaration d'Hillary Clinton sur la mer de Chine à Hanoi en juillet 2010. Une partie croissante de l'élite de la RSVN (qui est désormais passée, même brièvement, par une université américaine ou anglo-saxonne pour décrocher une formation courte de type MBA) a les yeux rivés sur Washington. Jamais l'ambassade américaine à Hanoi n'avait autant recruté d'attachés (commerciaux, de coopération technique, etc.) que ces deux dernières années. À Washington, en décembre 2010, l'ambassadeur du Viêt Nam, Lê Công Phụng, avait confié que les relations entre les deux États étaient devenues si bonnes que son pays devrait se préparer prochainement à signer un partenariat stratégique avec les États-Unis. Les dirigeants de la RSVN savent pour autant que l'officialisation de ce rapprochement déplairait trop à son voisin chinois pour aller plus loin, et de manière trop ouverte.

En attendant, les liens commerciaux se renforcent sensiblement avec Washington et l'influence des industriels américains de la défense s'accroît au Viêt Nam. L'ouverture prochaine du parc industriel Aerospace, situé en banlieue de Danang, a été gérée par Nguyễn Tấn Dũng et son influent et affairiste ami Nguyễn Bá Thanh, le secrétaire du PCV de la province de Danang. La zone industrielle accueillera des industriels sud-coréens (premier client avec un tiers de la superficie du parc, la Korean Aerospace Industries [KAI]) et plusieurs sous-traitants d'Airbus en lien avec l'armée de l'air vietnamienne. Mais, derrière ce plan, il y a l'ambition du Premier ministre vietnamien de développer l'embryonnaire industrie militaire nationale, avec l'aide des États-Unis, en assemblant ou même en fabricant à terme des avions de chasse américains sur son sol.

Les choix stratégiques du Viêt Nam face aux pressions chinoises montrent que le PCV profite pleinement des tensions géopolitiques pour renforcer son image de garant de la sécurité nationale. La mer de Chine

du Sud sera à l'avenir un théâtre de violences. Les tensions se dérouleront lorsque les partis de pouvoir en Chine et au Viêt Nam se sentiront menacés par les aspirations à l'ouverture de leur peuple. Depuis vingt ans, le développement économique du Viêt Nam s'est accompagné d'une monétarisation croissante des échanges commerciaux et politiques, une attitude ancienne en Asie. La corruption des élites s'est renforcée ; l'argent de la croissance a irrigué de l'intérieur l'ensemble du système. Hanoi sait que si le pays se retrouve confronté à de graves difficultés économiques, la RPC sera là pour l'aider. Mais le poids de ce soutien financier a un prix. Au premier soupçon de corruption de ses hommes politiques par la Chine, une crise populaire est possible au Viêt Nam, au risque de remettre en cause le rôle des familles/clans de pouvoir⁵³. Et c'est bien là où le bât blesse. La RSVN est prisonnière de ses relations spéciales avec Beijing, l'économie du pays a besoin des investissements de la Chine (et cela malgré le fait que l'importation de main-d'œuvre chinoise dérange toujours la population), mais le patriotisme et le besoin de distinction des Vietnamiens vis-à-vis des Chinois dépasseront toujours la rationalité d'une relation historique de dépendance construite au seul profit des élites politiques et économiques. Tout l'enjeu pour l'avenir du couple sino-vietnamien est à lisière d'un fragile équilibre entre dépendance et indépendance. La République socialiste du Viêt Nam reste une nation paysanne nourrie de valeurs terriennes sur lesquelles l'État moderne s'est greffé et s'est développé par superposition de résiliences.

⁵³ Il serait intéressant à ce niveau de mieux connaître la répartition entre le montant de l'aide publique au développement distribuée par la Chine au Viêt Nam, au Laos et en Birmanie, traditionnellement faible, et les sommes que son administration octroie au cas par cas aux dirigeants de ces États afin de les remercier de soutenir localement ses intérêts.