Le Vietnam et la mer, 2002, ouvrage coordonné par Monique Chemillier-Gendreau, travaux du colloque organisé les 16 et 17 juin 2000 par l'Association d'Amitié Franco-Vietnamienne, Paris, *Les Indes Savantes*, 8 photos couleur, 7 annexes, 258 p.

Jacques Ivanoff

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/tc/1563>

DOI : 10.4000/tc.1563

ISSN : 1952-420X

Éditeur

Éditions de l'EHESS

Édition imprimée

Date de publication : 1 avril 2003

ISSN : 0248-6016

Référence électronique

Jacques Ivanoff, « *Le Vietnam et la mer*, 2002, ouvrage coordonné par Monique Chemillier-Gendreau, travaux du colloque organisé les 16 et 17 juin 2000 par l'Association d'Amitié Franco-Vietnamienne, Paris, *Les Indes Savantes*, 8 photos couleur, 7 annexes, 258 p. », *Techniques & Culture* [En ligne], 40 | 2003, mis en ligne le 07 juin 2006, consulté le 29 septembre 2022. URL : <http://journals.openedition.org/tc/1563> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/tc.1563>

Ce document a été généré automatiquement le 29 septembre 2022.

Tous droits réservés

Le Vietnam et la mer, 2002, ouvrage coordonné par Monique Chemillier-Gendreau, travaux du colloque organisé les 16 et 17 juin 2000 par l'Association d'Amitié Franco-Vietnamienne, Paris, *Les Indes Savantes*, 8 photos couleur, 7 annexes, 258 p.

Jacques Ivanoff

- 1 Saluons d'abord la naissance de la maison d'édition *Les Indes Savantes* qui vient combler un vide immense dans le domaine de l'édition des ouvrages sur l'Asie du Sud-Est, un vide créé par l'éclatement du CeDRASEMI et par l'incapacité de ses successeurs à relever le défi d'une solidarité et d'une identité sud-est asiatique. Thèses, colloques et ouvrages retrouvent une plate-forme d'expression et de débat.
- 2 L'ouvrage proposé réunit 11 interventions auxquelles il faut ajouter les allocutions diverses. Il est divisé en trois parties : *Les domaines maritimes, contours et enjeux* (pp. 25-80), *Gestion et protection du domaine maritime* (pp. 81-134), *L'exploitation des ressources de la mer* (pp. 135-220) avec quelques pages de résumé des débats à la fin de chaque partie. C'est un ouvrage résolument moderne, analysant les rapports du Vietnam et de la mer, exposant les revendications du pays en acceptant le recours au droit « historique » et à d'autres considérations juridiques. Il s'agit en effet pour tous les pays de la région de trouver les moyens de satisfaire leurs appétits maritimes car les richesses de la mer sont grandes. Les enjeux économiques et stratégiques sont tels que les conflits sont inévitables et concernent d'ailleurs tous les pays de l'ASEAN

(Association des pays de l'Asie du Sud-Est) plus la Chine : la mer est un lien mais aussi une source de conflit.

- 3 La première partie pose très rapidement le problème de l'exploitation des ressources et de leur aménagement. L'urgence et la nécessité sont là car le changement climatique général risque de faire perdre 30 % du territoire vietnamien, le Mékong traversant plusieurs pays déversent ses déchets au Vietnam. On ne manque pas non plus de signaler que les eaux usées de l'agriculture, l'exploitation du pétrole et le dégazage illégal ne contribuent pas à améliorer le potentiel économique de la région. À ces problèmes d'exploitation et de « dommages collatéraux », les auteurs ajoutent que l'économie socialiste de marché, en dépit d'une certaine libération, domine encore et que les entreprises publiques restent majoritaires, ce qui ne facilite pas la croissance. Enfin le « problème » humain reste entier, car les Vietnamiens, bon gré mal gré, sont un peuple de la mer, une forte majorité d'entre eux vit en effet dans les deltas nord et sud et dans les zones côtières (mais ce n'est pas pour autant que l'on est marin...).
- 4 Dans cet ouvrage très économiste, nous ne mentionnerons que quelques auteurs, les autres nous offrant des données chiffrées, des tableaux sans explication, des analyses juridiques que je ne peux critiquer faute de compétences. De nombreux sujets mériteraient d'être développés, comme celui soulevé par les intervenants à propos de la sécurité en mer, du droit international, de notions modernes comme la co-souveraineté, le tout opposé parfois aux traditions locales ou nationales. Ces à-côtés sont malheureusement laissés à des ONG. La gestion de la sécurité est jugée secondaire et le problème de la piraterie reste entier (cf. Condominas, *Formes extrêmes de dépendance*, 1998). Des contradictions et des questions de fond mériteraient aussi d'être discutées, comme celle de la reconnaissance du droit international alors que les pays de la région ne parviennent pas encore à se mettre d'accord sur certains fonctionnements de base, ou encore le bien fondé des droits historiques et du rôle des chercheurs dans la reconnaissance de ces droits.

Première partie : « Les domaine maritime, contours et enjeux » (pp. 25-80)

- 5 Dans sa *Préface* (pp. 4-13) et dans son article *Le droit international de la mer et ses conditions d'application dans la région* (pp. 25-45) M. Chemillier-Gendreau présente le dilemme du Vietnam placé dans le domaine du droit maritime entre « coopération et crispation » (p. 7). On définit ainsi très vite les enjeux contemporains et les difficultés engendrées par l'émergence de la reconnaissance du droit international¹ et régional car c'est d'abord avec ses voisins que le pays doit s'arranger. Le problème posé par la souveraineté renvoie à celui de territorialité, de la zone de sécurité, de l'exploitation des richesses, bref au problème de l'exploitation et de l'appartenance de la mer tel qu'il existe depuis l'origine : à qui appartient-elle et comment définir les limites des zones nationales ? La mer est un point de contact et un lieu d'échange. Grâce à elle, le Vietnam a des relations avec tous ces voisins sud-est asiatiques, elle est un trait d'union et devrait permettre les échanges plutôt que de cristalliser les crispations nationales. Mais il est vrai que les Occidentaux avaient déjà ouvert la voie vers les conflits d'intérêt en utilisant la mer comme un moyen d'enrichissement et de domination; ils en firent en enjeu essentiel dans les stratégies régionales et contemporaines.
- 6 Ainsi, grâce à la mer, existe tout un faisceau de relations. Le partage engendre de laborieuses négociations concernant l'appropriation des eaux dans la Mer Orientale (et non la Mer de Chine du Sud nous rappelle-t-on), avec le Cambodge, la Thaïlande, la Malaisie, l'Indonésie, les Philippines et Brunei. Ces négociations ont le mérite de poser

les limites de la collaboration entre États et de dessiner les rapports de force, par exemple avec le puissant voisin du nord faisant pression (la domination de l'archipel des Paracels s'est faite par les armes du côté chinois et des incertitudes pèsent sur l'archipel des Spratleys).

- 7 L'augmentation des ressources halieutiques en raison « des aberrations contemporaines des distributions des ressources terrestres » (p. 28) est devenue un espoir vital pour les peuples maritimes et les groupes sociaux les plus pauvres. En effet plus d'un million d'entre eux vivent sur des embarcations-maisons et sont de ce fait déconsidérés, l'État doit les sortir de leur condition. Mais on se demande pourquoi ils seraient les plus misérables ? On ressent alors le manque de l'ouvrage : pas de travaux d'ethnologie qui donneraient le point de vue « indigène » et permettraient d'adapter les discours aux réalités. On sait bien, grâce aux travaux d'anthropologie maritime, que l'association entre pauvreté et pêche est la conséquence d'un jugement de sédentaires agriculteurs. Il faut, comme les ethnologues le remarquent sur leur terrain, relever la faculté de ses populations littorales, marines, nomades à se constituer des identités fortes qui survivent à des pressions qu'aucun agriculteur ne supporterait². Cependant, l'auteur a raison d'insister sur la « rapacité » (*sic*) des grands acteurs économiques mondiaux, car la mer est riche (pétrole *off shore*, nodules polymétalliques, tapis rocheux à haute teneur en minerais...).
- 8 Le recours à l'histoire pour prouver l'exploitation des archipels afin de revendiquer une territorialité moderne est un concept difficile à manier. L'histoire renvoie aux idéologies qui ont constitué les paysages politiques et économiques modernes, et selon son point de vue, on dira que le Vietnam a de tout temps exploité la mer³ ou qu'il n'a pas su développer son potentiel⁴. Il faut aussi rappeler les notions qui ne sont pas de droit mais implicitement reconnues comme le droit du premier habitant⁵. L'histoire est donc au service des politiques pour définir le droit de chacune des nations sur un territoire et l'auteur le note bien (p. 40) : « Les droits historiques sur les terres sont un élément du débat, mais la question se pose de savoir si des États peuvent prétendre à des droits historiques sur les eaux ». Mais les droits historiques valorisés par l'auteur nous semble être synonymes de droit du plus fort et ne s'appuyer sur aucun fait juridique. La domination des eaux et leur partage demeurent encore éminemment politiques et sont en conséquence loin d'être réglés.
- 9 Le Dr. Nguyen Hong Thao dans son article, *Les délimitations maritimes concernant le Vietnam : accords conclus et négociations en cours* (pp. 47-76), nous offre une vue générale documentée de la situation maritime contemporaine en exposant clairement les faits, les accords et désaccords. Il évoque la richesse des eaux vietnamiennes (1 700 espèces de poissons et 70 espèces de crevettes, pétrole et gaz). Il décrit l'extension de ses eaux intérieures et de sa mer territoriale à 227 547 km² et la surface de sa zone économique exclusive de 614 815 km². Mais ses prétentions se heurtent à celles des autres pays avec pour résultat 7 négociations sur 15 cas de délimitation (Chine, Indonésie, Cambodge, Thaïlande, Philippines, Malaisie, Brunei... en fait seule la Birmanie échappe —une fois n'est pas coutume— aux critiques). Il s'agit de revendications et de discussions bilatérales mais aussi multilatérales, d'où la difficulté, voire l'impossibilité de régler les conflits. La mer réunit en un ensemble culturel et géographique toute l'Asie (car entre l'Indonésie et le Vietnam il y a très peu de relations), mais elle exacerbe les susceptibilités nationales et les pétitions de principes (paix, stabilité, amitié et la

volonté du Vietnam de régler les différents...) sont des déclarations d'intention. En définitive, les appétits carnassiers des compagnies internationales souvent dénoncées ne sont guère différents des appétits nationaux des pays concernés. L'exemple du conflit Vietnamo-Malaisien en est la preuve, puisqu'il s'agit de compétitions économiques et d'accès à des ressources pétrolières. « L'épaisseur du bassin de 8-9 km promet une grande perspective pétrolière qui est justifiée en partie par la découverte de Hamilton. Cela demande aux deux parties concernées de trouver une solution le plus rapidement possible afin de pouvoir l'exploiter » (p. 53). Au mieux, cette confrontation obligera à une coopération économique qui, on peut l'espérer empêchera des conflits futurs. « À cause de la largeur étroite de la zone à définir, n'importe quelle limite adoptée coupera sans doute les gisements d'hydrocarbures déjà découverts ou à découvrir [...]. Les deux parties vont donc se heurter au fait d'avoir un ou des gisements à travers la frontière, ce qui entraînera la conclusion d'un accord de développement commun à définir » (p. 55).

Deuxième partie : « Gestion et protection du domaine maritime » (pp. 81-134)

- 10 La deuxième partie présente bien les caractéristiques physiques, les contraintes climatiques et pédologiques du pays mais je ne suis guère compétent pour juger de son contenu. On lira cependant avec intérêt l'article de Pascal David (*Évolution du climat et conséquences sur l'environnement marin au Vietnam*, pp. 83-100). Cette partie envisage toutes les facettes de l'environnement et là encore offre au lecteur une vision globale de la situation. Le problème soulevé par Patrice Cosaert (*La protection du littoral, un enjeu pour le développement du Vietnam*, pp. 101-112) rappelle les problèmes français. Les solutions apportées à la gestion des territoires et des ressources ne sont guère originales quel que soit le pays concerné et cette indigence des travaux devrait ouvrir le débat. On ne parle que de chiffres, de rentabilité, de protection et de développement pour le privilège et le plaisir de quelques-uns, les populations étant toujours exclues des discussions. Le conflit entre le développement industriel et touristique soulevé par l'auteur à propos de la baie d'Along (p. 107) est révélateur d'un courant de pensée dominant dans les réflexions portant sur l'économie à l'échelle planétaire qui voudrait que le tourisme sauve le monde et surtout les pauvres de la misère économique dans laquelle les ont jetés l'Occident et les politiques des pays décolonisés. Mais quelle est la solution ? Le pétrole salit la baie, les touristes souillent les lieux et les pillent, la pêche à la dynamite est désastreuse, les *guest houses* sans équipement sanitaires polluent... La solution semble évidente, toujours la même : un contrôle strict bien sûr, une réserve pourquoi pas, à l'image des réserves américaines, dont le modèle domine le monde. L'exemple de la Thaïlande est révélateur et l'auteur lui-même mentionne l'expansion des zones de Pattaya et de Phuket. Mais il se trompe sur la genèse et son souci de « protection » l'empêche de voir la réalité. Pattaya a d'abord été une ville de non-droit qui s'est développée uniquement pour les touristes; ce n'est en aucun cas un lieu à protéger pour sa beauté, ses populations et son environnement. Le cas de Phuket est plus intéressant. Le conflit qui a opposé les compagnies minières au tourisme a été très violent mais il a fini par déboucher sur une partition de l'île : la façade est était réservée à l'exploitation de l'étain et à l'installation d'un port en eaux profondes et la façade ouest au tourisme. Peu à peu, l'industrie minière périclitant, le tourisme a conquis l'île entière qui est loin d'être défigurée comme le laisse penser l'auteur. Ce n'est pas l'afflux de touristes qui a détruit l'environnement, pas plus que l'exploitation de l'hévéa ou de l'étain typiquement thaïlandais. Et d'ailleurs la baie de Phang Nga,

située au nord de Phuket a très bien su préserver son environnement en devenant une annexe à visiter de Phuket, rivalisant en beauté avec la baie d'Along.

Troisième partie : « L'exploitation des ressources de la mer » (pp. 135-220)

- 11 Jean-Yves Weigel (*Les mutations de la filière halieutique au Vietnam : l'exemple du delta du Mékong*, pp. 137-156) nous offre, enfin, un travail à l'échelle locale mis en perspective avec l'histoire de la filière halieutique « Le choix méthodologique d'une approche filière et d'une région naturelle nous a semblé approprié pour appréhender, sur un "terrain" bien délimité, les modalités et les enjeux de la transition : la filière halieutique, miroir de la transition vietnamienne en quelque sorte » (p. 137). Entendons-nous, le terme terrain est encore ici dévoyé puisqu'il ne s'agit pas de comprendre les motivations, possibilités et volontés des hommes eux-mêmes; les groupes sociaux sont quantifiés et complètement absents. L'article n'en pose pas moins les bases d'une recherche sur les populations littorales et le terme filière renvoie aux analyses économistes de l'INA et aux travaux de l'Orstom (pardon de l'IRD) qui a réussi sa mutation en prenant en considération les sociétés et les groupes humains comme référence et non plus en s'inquiétant de leur devenir, obligatoirement solidaire d'un développement qu'on voudrait harmonieux mais qui ne peut qu'être chaotique. L'auteur a toutefois recours à des séries de monographies (de quel type ?) qui laissent penser que son travail s'intéresse plus que d'autres à la « base humaine ». Il mentionne la planification et les objectifs chiffrés imposés au secteur de la pêche dès 1976. Pour appliquer le nouveau système socialiste, il faut des typologies, car en fait il s'agit toujours de classer pour mieux dominer... Apparaissent alors les « simples pêcheurs », les « pêcheurs avec embarcations »..., quatre classes dépendantes des moyens de production. Les pêcheurs ont été moins touchés que les agriculteurs par la volonté réformatrice du nouvel État socialiste jusqu'en 1978. Cela marque à mon avis la difficulté qu'ont tous les pouvoirs à dominer un groupe fonctionnant selon des normes différentes des autres. Après 1978, la collectivisation et les mesures prises contre les intermédiaires, transformateurs et commerçants, les difficultés s'annoncent et la production s'effondre. L'auteur rappelle que le système des points de travail (prenant en compte les types de pêche et non les rendements et oubliant ainsi l'expérience des capitaines par exemple...) n'a pas permis au secteur de la pêche de « décoller ». Il retrace ensuite les grandes phases des réformes depuis le *doi moi* (la rénovation) et surtout les difficultés du système bancaire et du crédit qui bloquent le développement. La « décentralisation » vietnamienne, c'est-à-dire le transfert du contrôle de la filière halieutique aux autorités locales (Comité Populaire de la Province et section provinciale du Parti Communiste), a permis une augmentation de la production et l'on assiste à l'émergence du concept « d'économie socialiste de marché » (décollectivisation non achevée, ouverture au privé mais réticences bureaucratiques...); cette décentralisation a en même temps permis le contrôle des flux monétaires, celui des personnes, et la « revitalisation préférentielle des entreprises d'État » (p. 152); elle a donc permis au népotisme traditionnel de l'Asie du Sud-Est de survivre.
- 12 Le court article de Frédéric Mantiene *La marine marchande vietnamienne* (pp. 207-213), retrace l'histoire de la marine marchande. Voilà enfin une analyse historique qui aide à comprendre l'état actuel de la flotte vietnamienne et de ses capacités. L'auteur revient opportunément sur la tradition terrienne et non marine du Vietnam et recontextualise ainsi l'évolution des ressources halieutiques et les droits historiques du pays. Le transport, pourtant essentiel, était souvent laissé à des étrangers, ici les Chinois. Il faut attendre le XVIII^e siècle pour qu'enfin l'empereur Gia Long développe, sur le modèle

occidental, la marine vietnamienne, de qualité, reconnue par les Occidentaux eux-mêmes. La colonisation freine l'essor de la marine marchande mais apporte en échange la vapeur, notamment dans le cabotage. Il reste que ce sont les étrangers qui vont dominer le transport maritime, quel qu'il soit, ce qui entraînera un retard pour la marine locale. Ce retard perdure de nos jours en dépit de quelques développements du fait d'entreprises privées. D'une part la flotte est âgée et de qualité médiocre, et d'autre part « 80 % des navires sont sous la bannière de l'État », ce qui ne favorise guère une concurrence loyale.

- 13 Mentionnons l'intérêt particulier des débats de la fin de cette partie. Ils soulèvent les questions liées à l'extension des infrastructures portuaires au Vietnam où plusieurs idées —pour ne pas dire idéologies— s'affrontent, certaines irréalistes et allant à contre-courant des intérêts du Vietnam, dont le caractère idéologique est net. La volonté de transformer le Vietnam en une halte pour accueillir les bateaux ne peut s'effectuer par simple décision politique. Même en étant opposé à un développement effréné, on ne va pas contre les tendances économiques d'un pays, on ne rétablit pas d'un coup de baguette magique l'équilibre entre régions. Et F. Mantienne (p. 217) a raison de rappeler que « [...] ce n'est pas parce que le Vietnam est au bord d'un de ces grands courants que les gros bateaux qui actuellement transportent les marchandises entre l'Asie et l'Europe vont s'arrêter au Vietnam ».
- 14 On ne peut décréter, *ex nihilo*, de développer une région sans qu'elle y soit préparée, et l'auteur rappelle l'importance de l'hinterland, de son trafic et de son économie. Pour s'adapter au monde libéral moderne tant décrié mais tant courtoisé, il faut savoir être réaliste, ce qui n'est malheureusement pas le cas de nombreux chercheurs.
- 15 L'ouvrage est pro-vietnamien et l'on aurait souhaité, pour des raisons évidentes d'équité dans le traitement des données, avoir les commentaires des pays mentionnés et concernés par le partage des eaux du sud-est asiatique. Mais l'ouvrage parvient à réaliser un état des lieux permettant une lecture objective de la situation contemporaine. Les nombreuses cartes offrent une vue globale de la situation que l'on comprend mieux en dépit de sa complexité. Certaines questions auraient mérité un éclairage un peu plus « humain », plus ethnologique pour tout dire, car les populations concernées par ces « partages des eaux » n'existent que marginalement dans l'ouvrage qui s'intéresse surtout aux enjeux économiques, aux potentialités des ressources. Les gens du littoral ou marins sont considérés comme des gens pauvres qu'il faut aider, un a priori malheureusement très répandu; ils ne pourront donc que bénéficier des opportunités qu'on leur propose sans qu'ils ne puissent rien dire... Ce poids idéologique de terrien sédentaire vis-à-vis de populations maritimes que font peser les chercheurs en sciences sociales ne permet d'envisager toutes les facettes d'un problème, fut-il celui de l'exploitation des ressources. En refusant une dynamique identitaire à ces populations, les chercheurs se font les complices du développement sans âme et sans retour aux populations ou groupes sociaux intéressés, et finalement ne contribuent qu'à aider ceux qui en ont le moins besoin. Ces travaux, privés de leurs substances humaines, font le jeu de la préservation de l'environnement pour le « village planétaire » (par ailleurs tant critiqué) qui créera un sous-prolétariat, des réserves humaines ou écologiques pour le plus grand bénéfice d'un petit nombre de privilégiés. Les hommes sont des quantités négligeables quand ils ne sont tout simplement pas des freins à l'avenir « radieux » offert par l'exploitation des ressources de la mer (pétrole, gaz, minerais, pêche, tourisme...). L'ouvrage tombe ainsi dans le travers analytique des

pays développés, anciens colonisateurs tant décriés, et ne font guère mieux dans le domaine de l'intégration, de la compréhension et du respect des groupes dits « marginaux ».

NOTES

1. Rappel des vœux pieux (convention des Nations Unies sur le droit de la mer, 1982 par exemple).
 2. Cf. Colloque sur la pluri-activité, Lorient, 2002, les bulletins d'Anthropologie maritime et les ouvrages de la collection Kétos, publications du CETMA...)
 3. Ce qui est vrai car tout de même plus d'un million de personnes vivent au bord de la mer et 2000 km de côte ne peuvent pas rester inexploités
 4. C'est aussi vrai; il suffit de voir l'état de la marine marchande, cf. F. Mantiennne dans le même volume ou l'importance de l'agriculture.
 5. Les Moken, nomades marins de l'archipel Mergui, ont bénéficié de ce droit. C'est-à-dire que les puissances thaïlandaise et birmane reconnaissent aux Moken l'antériorité de leur présence et la respecte dans une certaine mesure, plus par peur des pouvoirs magiques que ces peuples auraient développé qu'autre chose.
-

AUTEUR

JACQUES IVANOFF

CNRS, UMR 5196, 27 rue Paul Bert, 94204 Ivry-sur-Seine Cedex