

*APPEL À COMMUNICATIONS
COLLOQUE INTERNATIONAL*

**Du port
au Monde.**

*Une histoire globale
des ports indochinois
(1858-1956)*

ĐÀ NẴNG, VIỆT NAM

26-28/10/2022



Résumé

Dans le cadre d'un colloque international d'une durée de deux jours et demi, qui se tiendra à l'Université de Đà Nẵng, au Viêt Nam, du 26 au 28 octobre 2022, nous souhaitons ouvrir la voie à l'écriture d'une histoire globale des ports indochinois en situation coloniale. En réunissant des chercheurs français et vietnamiens, et de diverses autres nationalités, ce colloque aura pour vocation d'établir un état des lieux de la recherche sur cette thématique maritime et portuaire encore largement inexplorée. Au croisement de différentes historiographies, de manière pluridisciplinaire et dans le cadre d'une approche comparatiste, les ports de l'Union indochinoise (Viêt Nam, Laos, Cambodge) y seront étudiés dans toutes leurs dimensions (coloniales et impériales, économiques, sociales et culturelles, militaires et stratégiques, *etc.*). L'autre ambition de ce colloque international sera d'offrir de nouvelles perspectives de recherche au sujet de ces espaces singuliers situés dans un *continuum* terre-mer, dont la trajectoire de développement ne s'est évidemment pas arrêtée au terme de la colonisation française. À l'heure où la maritimisation du monde ne cesse de s'accélérer, et alors que les exportations s'imposent comme un levier de développement majeur pour les économies du Sud-Est asiatique (en particulier pour le Viêt Nam), l'étude de leur passé peut nous apporter des clés de lecture utiles à la compréhension des enjeux actuels, que ce soit en matière d'infrastructures portuaires, de géostratégie ou de développement économique régional et de positionnement dans la mondialisation des échanges. C'est pourquoi ce rendez-vous scientifique ne se limitera pas à la seule période coloniale, même si celle-ci sera placée au cœur du programme envisagé : il s'attachera à la fois à introduire les réalités portuaires précoloniales relatives à la région, et fera le pont, en guise d'ouverture, avec les projets portuaires développés sur la façade maritime vietnamienne après l'indépendance nationale.

Annnonce

1. Présentation générale du projet

Lieux par excellence de l'« impérialisme naval »¹, les ports ont constitué des points d'appui essentiels au processus de mise en colonisation progressive de l'Indochine française. Lieux de mouillage des navires de guerre et marchands et d'implantation des comptoirs commerciaux, porte d'entrée des diplomates, des missionnaires et des négociants européens ou asiatiques dès le XVI^e siècle, les ports orientaux de la péninsule indochinoise ont été très utiles à la puissance coloniale française pour imposer sa domination dans cette partie extrême-orientale de l'Asie. À Tourane (Đà Nẵng) d'abord, base militaire du corps expéditionnaire franco-espagnol et de la division navale des mers de Chine entre septembre 1858 et mars 1860 ; à Sài Gòn ensuite, port franc dès 1860 et base de soutien et de ravitaillement pour la conquête de la Cochinchine ; puis à Hải Phòng, création coloniale *ex nihilo* et tête de pont militaire et marchande au service de la conquête du Tonkin à partir du début des années 1870. Des ports utiles à l'État impérial et à ses ambitions, mais aussi indispensables pour servir les intérêts des milieux d'affaires français et internationaux ; des points d'appui obligés pour s'insérer au sein de la « Méditerranée asiatique »², ce lieu de connexions complexes entre civilisations, où se structurent et s'entremêlent les réseaux de commerce asiatiques et occidentaux.

« Matrices » de la colonisation, les « ports en situation coloniale »³ constituent par ailleurs de véritables observatoires du fait colonial et de la construction des sociétés coloniales. Ils font office de zone intermédiaire entre la métropole et les espaces qui composent son empire, et se distinguent en tant qu'« entre-deux », dans la mesure où ils jouent un rôle d'interface entre les sociétés portuaires en construction et les sociétés autochtones préétablies, placées sous le joug colonial. Lieu privilégié de cette « transaction hégémonique »⁴ que fut le « moment colonial », de « contact zone »⁵, la ville-port coloniale est un terrain privilégié pour analyser les acteurs colons/colonisés, autochtones/allochtones et la production d'une société hybride⁶ qui a un rapport plus ou moins important dans la mise en connexion au monde. Les ports indochinois constituent un objet d'étude à part entière, singuliers, pouvant être déclinés à toutes les échelles de connectivité, à l'empire français, aux autres empires coloniaux et à l'Asie-Pacifique.

Pour autant, ces espaces complexes, depuis, et au sein desquels se sont construits de nouveaux rapports de domination à partir du second XIX^e siècle, n'ont que très peu retenu l'attention des historiens et des autres chercheurs en sciences humaines et sociales. À ce jour, si des efforts importants ont été faits pour enrichir et renouveler l'historiographie qui s'attache, depuis une dizaine d'années, à mêler à travers un jeu d'échelles les champs de l'histoire coloniale et de l'histoire impériale à celui de l'histoire maritime et portuaire, de façon étonnante les travaux

¹ Pierre Brocheux, Daniel Hémerly, *Indochine, la colonisation ambiguë, 1858-1954*, Paris, La Découverte, 1995, p. 29.

² Gipouloux François, *La Méditerranée asiatique, villes portuaires et réseaux marchands en Chine, au Japon et en Asie du Sud-Est, XVI^e-XXI^e siècle*, Paris, CNRS Éditions, 2009.

³ Jean-François Klein, Bruno Marnot (dir.), *Les Européens dans les ports en situation coloniale (XVI^e-XX^e siècle)*, Presses universitaires de Rennes (PUR), novembre 2014, 170 p.

⁴ Jean-François Bayart et Romain Bertrand, « De quel "legs colonial" parle-t-on », *Esprit*, n° 12, 2006, p. 134-160.

⁵ Mary-Louise Pratt, « Arts of the Contact Zone », *Profession*, 1991-1, pp. 33-40.

⁶ Caroline Herbelin, *Architectures du Vietnam colonial. Repenser le métissage*, Paris, CTHS-INHA, 2016.

spécifiquement dédiés aux ports indochinois demeurent très peu nombreux⁷. Si deux expositions ont été récemment réalisées, du côté français, pour mettre en lumière une partie de l'histoire maritime de l'Indochine française⁸, rien n'a encore été fait de spécifique au sujet des ports indochinois. Pour la période strictement coloniale, aucune collaboration autour de ces thématiques n'est par ailleurs à signaler entre la France et le Viêt Nam, malgré l'abondance des sources et tout l'intérêt qu'il y aurait à les mobiliser.

Ce colloque international aura par conséquent une triple ambition : la première sera de participer à combler un certain vide historiographique ; la seconde sera d'adopter une approche globalisée des ports indochinois, de la même manière que Bruno Marnot s'est attaché à le faire pour les grands ports de commerce français⁹ ; se faisant, il permettra de dépasser certaines études monographiques tout en renforçant les discussions entre historiographies et chercheurs, le tout de manière pluridisciplinaire.

Les approches comparatistes seront par conséquent particulièrement bienvenues, tout comme le seront les études consacrées aux petits ports de cabotage de l'Indochine, dont l'importance a été totalement négligée par rapport aux grands ports indochinois. Enfin, il nous semble indispensable d'accueillir quelques communications consacrées à l'histoire précoloniale de ces ports, ainsi qu'à leurs réalités plus contemporaines.

Nous sommes conscients de l'envergure de la question. À titre indicatif, et sans vouloir réduire le cadre des contributions, nous proposons ces axes qui pourraient structurer la réflexion d'ensemble du colloque :

2. Axes proposés

- Le rôle des ports indochinois dans le processus de colonisation et de contrôle des territoires, à travers la dimension militaire, mais aussi policière et de maintien de l'ordre. Il s'agira de considérer les ports vietnamiens dans une approche militaire et (géo)stratégique, si possible de manière multiscalaire, tant pour l'implantation coloniale que durant les conflits qui jalonnent la période concernée (guerre du Pacifique, guerre d'Indochine).

- Le rôle d'interface économique constitue un second jalon de l'histoire des ports indochinois. Un intérêt particulier sera donc porté à leurs zones d'influence

⁷ Ce sont avant tout les deux principaux ports indochinois, Sài Gòn au Sud, Hải Phòng au Nord, qui ont l'objet d'une attention particulière de la part des historiens : voir notamment les travaux de thèse de Gilles Raffi et de Trần Văn Kiên sur la ville-port de Hải Phòng ; et la journée d'étude « Saigon, témoin de l'histoire à travers les archives », organisée par le Service Historique de la Défense et l'Institut d'Asie Orientale (Vincennes, 21 mai 2019). Signalons également la thèse, en cours de réalisation, de Sunny Le Galloudec, consacrée à l'histoire de l'ancienne concession française et ville-port de Tourane (actuelle Đà Nẵng dans le centre du Viêt Nam), qui s'inscrit dans une approche comparatiste avec les autres ports de l'Union indochinoise.

⁸ *Les Marins, la Marine et l'Indochine. 1856-1956*, exposition organisée par le Service historique de la Défense (SHD) en partenariat avec l'IRASIA, ouverte entre novembre 2017 et février 2018 (commissaires d'exposition : Cyril Canet et Nguyễn Quốc Thanh) ; *L'Indochine et la mer (1858-1954)*, exposition de deux mois (septembre-novembre 2018) coorganisée par l'IRASIA et les ANOM, en collaboration avec le SHD et à l'initiative de Nguyễn Quốc Thanh. Notons que l'exposition et le catalogue coordonné par Christophe Bertrand, Caroline Herbelin et Jean-François Klein, *Indochine des territoires et des hommes 1858-1956*, Paris, Gallimard/Musée de l'Armée, 2013 avait déjà accordé une place importante à ces lieux cardinaux.

⁹ Bruno Marnot, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation au XIX^e siècle*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2011, 589 p.

commerciale, c'est-à-dire aux arrière-pays et avant-pays portuaires (*hinterland, foreland*), à l'économie portuaire (locale et/ou « indochinoise »), et à la question des flux de marchandises (licites ou de contrebande). Par extension, cette dimension économique prendra en compte l'importante problématique du développement des infrastructures portuaires et de communications terrestres (projets, réalisations, échecs, financements, *etc.*). Une question centrale, d'autant plus que les ports de la péninsule indochinoise ont concentré l'essentiel des matériaux nécessaires aux grands travaux d'infrastructure entrepris pour le développement économique de l'Union indochinoise, et pour la maîtrise des territoires les plus reculés (Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan, routes coloniales et ouvrages d'art). Enfin, n'oublions pas les compagnies maritimes et de navigation : celles-ci ont en effet largement contribué à connecter les ports indochinois et à les insérer dans les circuits économiques régionaux, impériaux et transimpériaux.

- Un troisième axe proposera de saisir la complexité des sociétés urbaines portuaires indochinoises. Il s'intéressera aux modalités et à la nature de leur aménagement urbain (cohabitation/ségrégation spatiale), mais aussi à la diversité sociale de leur substrat humain, c'est-à-dire aux différents acteurs qui en faisaient la dynamique. Il s'agira dès lors de considérer le caractère cosmopolite de ces interfaces, en s'intéressant de près aux relations que les colons français entretenaient entre eux, mais aussi et surtout avec les populations vietnamiennes, les congrégations chinoises (Bang – 幫), ou avec la main-d'œuvre (*coolies* engagés et dockers par exemple), *etc.* Cet axe pourra également inclure des communications au sujet des grèves et des luttes anticoloniales menées à l'intérieur et/ou à partir des ports.
- Une dernière dimension, tout aussi importante pour l'écriture de cette histoire globale des ports indochinois, consistera à s'intéresser à l'histoire culturelle et aux représentations dont ils sont les lieux privilégiés de production. Il s'agira de considérer ces espaces à travers les notions d'« imaginaire social » et d'« imaginaire colonial », de manière à identifier plus nettement leur place dans des sources aussi diverses que la littérature, la presse, la peinture, la photographie ou les affiches de propagande. Ce volet pluridisciplinaire pourra également intégrer une dimension plus contemporaine : celle du patrimoine portuaire, et les legs coloniaux et postcoloniaux.

3. Modalités de contribution et informations pratiques

Les propositions de communication doivent être transmises par courriel avant le **31 octobre 2021** à **indoports.contact@gmail.com**. Elles se composeront d'un titre (provisoire) et d'un résumé de la communication de **2 500 à 3 000 signes**. Les propositions doivent être accompagnées d'un **court CV de l'auteur**, au sein duquel figureront ses principales publications.

Une réponse sera donnée aux participants le **15 janvier 2022**. Les communications sélectionnées (environ **30 000 signes**) devront être transmises, accompagnées d'un court résumé en anglais, le **25 juin 2022** au plus tard, pour que celles-ci puissent être traduites pour la publication, sur sélection, des actes du colloque. Nous envisageons une publication en français et en vietnamien.

Les communications sélectionnées pour le colloque seront éventuellement regroupées au sein de panels thématiques. Les auteurs concernés en seront informés.

Enfin, les organisateurs du colloque ont opté pour un **format présentiel-distanciel** : les communicants qui ne pourront pas se déplacer jusqu'au Viêt Nam ne seront donc pas écartés du programme. Les modalités de prise en charge des déplacements et des frais de séjour seront communiquées ultérieurement, une fois la sélection des intervenants officialisée.

4. Comité d'organisation

Sunny Le Galloudec (Doctorant en Histoire, UMR IDEES 6266 - Le Havre, Université Le Havre Normandie) ; **Thomas Claré** (Doctorant en Histoire, IRASIA, Aix-Marseille Université) : organisation et coordination.

- **Dominique Barjot** (Professeur émérite d'Histoire économique contemporaine à l'Université Paris-Sorbonne, vice-président de la 2^e section de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer)
- **Éric Guerassimoff** (Professeur d'Histoire contemporaine de la Chine à l'Université de Paris, CESSMA UMR 245 ; coordinateur principal du programme de recherche *Cooliebrokers* – ANR 20-CE41-0011)
- **Jean-François Klein** (Professeur d'Histoire maritime contemporaine à l'Université de Bretagne-Sud, chercheur à l'UMR 9016 TEMOS, titulaire de la Chaire Senghor de la Francophonie Maritime - RICSF, Académie des Sciences d'Outre-Mer)
- **Lê Thị Hồng Oanh** (Responsable du département des relations internationales de l'Université de Đà Nẵng)
- **Philippe Le Failler** (Maître de conférences HDR en Histoire moderne et contemporaine du Viêt Nam, directeur de l'EFEO à Hà Nội)
- **Jean Martinant de Préneuf** (Maître de conférences en Histoire contemporaine à l'Université de Lille, chef de la division recherche, études et enseignement du SHD)
- **Nguyễn Phương Ngọc** (Maîtresse de conférences HDR en études vietnamiennes, directrice de l'IRASIA)

- **Nguyễn Thị Hạnh** (Professeur d'Histoire contemporaine, Académie diplomatique du Việt Nam, directrice au Centre d'Étude et de Coopération Francophone en Asie Pacifique (CECOFAP), titulaire de la Chaire Senghor de la Francophonie - RICSF)
- **Nguyễn Văn Sang** (Docteur en Histoire et chef du bureau des relations extérieures de la Đại học Sư phạm Đà Nẵng)
- **Olivier Tessier** (Maître de conférences en Anthropologie du Việt Nam, responsable du centre EFEO de Hô-Chi-Minh-Ville)
- **Thomas Vaisset** (Maître de conférences en Histoire contemporaine, UMR IDEES 6266-Le Havre)

Sujets

Sciences Humaines et Sociales
Histoire coloniale et impériale
Histoire maritime et portuaire
Périodes moderne et contemporaine

Lieu

Đà Nẵng, Việt Nam

Dates

26-28 octobre 2022

Mots-clés

Ports ; Villes-ports ; Indochine ; Vietnam ; Việt Nam ; Laos ; Cambodge ; Asie du Sud-Est ; Histoire ; Maritime ; Colonisation ; Empire ; Mondialisation ; Migrations

Contacts des coordinateurs

Sunny Le Galloudec

sunny.legalloudec.pro@gmail.com

Thomas Claré

thomas.clare94@gmail.com