

Du Port au Monde.

Une histoire globale des ports indochinois (1858-1956)

Colloque international

27-29 octobre 2022

Université de Đà Nẵng (Viêt Nam)

Compte rendu par Dominique Barjot

Tenu sous le patronage de l'Académie des sciences d'outre-mer¹, avec la participation active de deux membres de l'Académie², ce colloque international s'est fixé pour première ambition d'établir un état des lieux de la recherche à propos d'une 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 ont été étudiés dans toutes leurs dimensions (coloniales et impériales, économiques, sociales et culturelles, militaires et stratégiques, *etc.*). L'autre ambition de ce colloque international a été 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 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 s'est attaché à faire le pont, en guise d'ouverture, avec les projets portuaires développés sur la façade maritime vietnamienne après l'indépendance nationale.

Le projet

Lieux par excellence de l'« impérialisme naval », les ports ont constitué des points d'appui essentiels au processus de mise en colonisation progressive de l'Indochine française. Lieux de mouillage des

¹ Le colloque a été organisé notamment avec le soutien de l'Université de Đà Nẵng (Viêt Nam), de l'Ambassade de France au Viêt Nam, de l'UFEO, du Service historique de la Défense, des Universités d'Aix-Marseille université, de Bretagne-sud, du Havre et de Paris, de l'ANR, du GIS Asie, du Réseau international des Chaires Senghor de la Francophonie, des UMR IDEES et TEMOS, des Instituts de recherche Irasia (Aix-Marseille) et IRHIS (Lille).

² Le colloque a été organisé par un Comité d'organisation composé de Sunny Le Galloudec (Doctorant en Histoire, UMR IDEES 6266 - Le Havre, Université Le Havre Normandie), Thomas Claré (Doctorant en Histoire, IRASIA, Aix-Marseille Université), tous deux en charge de l'organisation et de la coordination, Dominique Barjot (président de la 2e section de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer), Éric Guerassimoff (Professeur d'Histoire contemporaine de la Chine à l'Université de Paris) Jean-François Klein (Professeur d'Histoire maritime contemporaine à l'Université de Bretagne-Sud, titulaire de la Chaire Senghor de la Francophonie Maritime, correspondant de l'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).

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 », lieu de connexions complexes entre civilisations, où se structurent et s'entremêlent les réseaux de commerce asiatiques et occidentaux. Les « ports en situation coloniale » constituent par ailleurs de bons 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. Ils 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 la « transaction hégémonique » que fut le « moment colonial », la ville-port coloniale offre un terrain privilégié pour analyser les acteurs colons/colonisés, autochtones/allochtones et la production d'une société hybride contribuant de façon plus ou moins importante à la mise en connexion au monde. Les ports indochinois constituent donc un objet d'étude à part entière.

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 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 dédiés aux ports indochinois demeurent très peu nombreux. Pour la période strictement coloniale, aucune collaboration autour de ces thématiques n'existe encore 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, permettant de dépasser les études monographiques, dans une perspective pluridisciplinaire. Les approches comparatistes ont été particulièrement bienvenues, tout comme les études consacrées aux petits ports de cabotage de l'Indochine, dont l'importance a été négligée par rapport aux grands ports indochinois. Enfin, il est indispensable d'accueillir des communications consacrées à l'histoire précoloniale de ces ports, ainsi qu'à leurs alités plus contemporaines. Quatre axes structurent la démarche d'ensemble du colloque :

1 - 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'est agi de considérer les ports vietnamiens dans une approche militaire et (géo) stratégique, si possible de manière multiscale, tant pour l'implantation coloniale que durant les conflits qui jalonnent la période concernée (guerre du Pacifique, guerre d'Indochine).

2 - Le rôle d'interface économique constitue un second jalon de l'histoire des ports indochinois. Un intérêt particulier a été porté à leurs zones d'influence 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 a pris en compte la 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 une très grande partie 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 trans-impériaux.

3 - Un troisième axe s'est proposé de saisir la complexité des sociétés urbaines portuaires indochinoises. Il s'est intéressé 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'est agi, 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 a inclus également des communications concernant les grèves et des luttes anticoloniales menées à l'intérieur et/ou à partir des ports.

4 - Une dernière dimension, tout aussi importante pour l'écriture de cette histoire globale des ports indochinois, a consisté 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 a permis aussi d'intégrer une dimension plus contemporaine : celle du patrimoine portuaire, et les legs coloniaux et postcoloniaux.

Des apports majeurs et originaux

La cérémonie d'ouverture a vu les interventions de Lưu Trang, Recteur de l'Université des Sciences et de l'Éducation – Université de Đà Nẵng (UD-UED), Cécile Vigneau, Première conseillère de l'Ambassade de France au Viêt Nam, et Jean-François Klein, en visio-conférence depuis la France. Elle s'est achevée par une intervention en ligne de Charles Wheeler, Research Assistant Professor à l'University of Hong Kong, détenteur d'un PhD in History de l'Université de Yale et spécialiste bien connu des élites marchandes du Viêt Nam, qu'a complétée l'introduction de Sunny Le Galloudec.

Puis les travaux se sont déroulés en dix panels parallèles, marqués par la participation d'une bonne trentaine de chercheurs vietnamiens, d'autant de Français, de deux Américains, d'une Canadienne, d'un Allemand, d'un Chinois et d'un Japonais. Ces dix panels ont été les suivants :

- 1 - « les ports indochinois avant la colonisation (connectivité, circulations et réseaux) » ;
- 2 - « les ports indochinois dans la littérature : imaginaire et représentation » ;
- 3 - « des premiers sondages au développement : façonner le « port colonial » et la ville portuaire indochinoise » (avec une communication de Dominique Barjot) ;
- 4 - « des statistiques aux stratégies commerciales : une relecture de l'histoire économique de l'Indochine à partir des réalités portuaires économiques indochinoises » (panel présidé par D. Barjot, tenu le jeudi 27 octobre et le vendredi 28 octobre 2022) ;
- 5 - « les ports indochinois comme carrefours des communication et interfaces terre-mer (arrière-pays/avant-pays) : projets, réalisations, échecs » ;
- 6 - « navires, infrastructures et services portuaires » ;
- 7 - « défense, stratégie et logistique : quelle histoire militaire pour les ports indochinois ? »
- 8 - « sociétés portuaires et vie coloniale dans les ports indochinois » ;
- 9 - « port indochinois et mouvements de main-d'œuvre » ;
- 10 - après le « port colonial » : les ports indochinois des guerres d'indépendance à aujourd'hui » (session en partie modérée par D. Barjot).

Le colloque s'est achevé le 28 octobre, en fin de journée, par les conclusions de Sunny Le Galloudec, une présentation synthétique des conclusions des différents panels et la présentation de Thomas Vaisset (ULHN-IDEES) et François Drémeaux (TEMOS-IDEES), du projet MARCOMO d'exploitation des archives conservées par l'EPPC French Lines & Cies, au Havre. La cérémonie de clôture a donné lieu à un discours du Recteur Luu Trang (*vide supra*). Le lendemain a été consacré, à l'intention des étrangers présents au colloque, à une journée culturelle : exploration de quelques rues de Đà Nẵng (rive gauche), afin d'y découvrir les derniers vestiges architecturaux de la période coloniale ; visite du port de Đà Nẵng, du cimetière franco-espagnol de Tiên Sa (expédition de Cochinchine, 1858-1860) ; panorama sur les ports et la ville, depuis les hauteurs de la presqu'île de Tiên Sa ; visite du musée d'histoire Đà Nẵng et du remarquable musée de la Culture Cham ; enfin, visite des Montagnes de Marbre et de l'ancienne base de résistance Viêt Minh K 20, à proximité de la base militaire américaine.

À titre d'illustration de la richesse de ces communications internationales, le panel 4 - « Des statistiques aux stratégies commerciales : une relecture de l'histoire économique de l'Indochine à partir des réalités portuaires économiques indochinoises », tenu le 27 octobre de 10h à 12h, puis de 13h 50 à 15h 20. La séance s'est donc déroulée en deux temps. Lors de la première séance, dans sa communication, B. Touchelay a mis en œuvre sa remarquable connaissance de l'appareil statistique français (elle est l'auteure d'une grande thèse sur l'histoire de l'INSEE) et de la constitution de l'information chiffrée tant au niveau macroéconomique que micro (pour preuve son mémoire d'habilitation consacré à l'histoire de la comptabilité contemporaine en France). Dans une première partie, elle s'est intéressée à la construction des statistiques de l'Indochine coloniale, soulignant le rôle d'Henri Brenier et de son essai d'*Atlas statistique de l'Indochine*, d'où est issu l'*Annuaire statistique* de 1921. Elle note cependant que son héritage n'a pas été totalement assumé. En effet, l'information statistique est le fruit de nécessités pratiques (douanes, fiscalité), d'où le

caractère très hétérogène de données accumulées et la difficulté de la coordination administrative, qui limitent la portée des statistiques portuaires.

Nguyễn Đức Hòa, de l'Université de Saïgon, intervenant en ligne, s'est intéressé, lui, au rôle de port commercial de Saï Gòn dans la politique française d'exploitation coloniale de 1860 à 1955. Insistant sur l'origine fluviale du port, il a clairement opposé la période précoloniale à celle de la colonisation. Après avoir rappelé les conditions favorables au commerce que présente le site, il a montré comment la France a investi avec pour objectif premier l'exploitation, en vue de l'exportation. Il a suscité un intéressant débat, d'où est ressortie l'importance qu'il faut attacher au rôle spécifique de la communauté chinoise, à la Chambre de commerce, mais aussi à une chronologie tenant compte des changements de la conjoncture économique : prise en charge par l'investissement public colonial avant la Première Guerre mondiale, essor brillant porté par l'investissement privé dans les années 1920, crise profonde amortie par l'investissement public, dans les années 1930, mutations profondes entraînées par la Seconde Guerre mondiale et la Guerre d'Indochine, jusqu'au réveil de l'activité portuaire avec le Đổi mới.

L'atelier a aussi mis en évidence, lors de sa deuxième session, le rôle essentiel des compagnies de navigation ainsi que des maisons de négoce spécialisées dans l'import-export. Tel a été le cas de la communication de Phạm Văn Thủy (VNU-USSH) : « Du "roi des rivières du Tonkin" au monde. L'empire maritime commercial de Bạch Thái Bưởi au Việt Nam au début du XX^e siècle ». Delphine Boissarie a brillamment présenté le rôle des maisons de négoce, des armateurs et des compagnies de navigation à travers son exposé sur « Saï Gòn vu par la maison Denis Frères : de l'impossible Singapour à la capitale économique de l'Indochine utile (1862-1940) ». Le projet initial des colonisateurs était de transformer Saïgon en comptoir français, équivalent à Singapour ou à Hong Kong. Cependant, à l'orée des années 1890, Saï Gòn n'est guère devenu qu'un Bangkok français, appuyé sur la monoculture très perfectible du riz. Le port cochinchinois est rapidement pris dans l'orbite de Hong Kong et de Singapour, qui ne lui laissent que le statut de port secondaire de l'Asie orientale. L'échec relatif d'un modèle libéral de développement régional, dans lequel l'Indochine aurait permis au négoce français de rayonner en Extrême-Orient, s'insérant dans les stratégies commerciales réticulaires de la mer de Chine, laisse alors plus clairement la place au modèle impérial, appuyé sur une politique douanière et monétaire dirigiste. Le défaut de prééminence au niveau régional cherche une compensation dans la construction impériale.

Les maisons de commerce françaises opérant en Cochinchine – comme Denis Frères - encouragent et soutiennent les initiatives qui font passer Saïgon d'une logique de comptoir à celle de capitale économique de l'Union indochinoise. Après avoir écumé les réseaux maritimes reliant Saïgon à Hong Kong, puis les réseaux plus larges de la « Méditerranée asiatique », les frères Denis se sont concentrés sur le développement d'un hinterland saïgonnais. Ils espèrent y trouver de quoi prendre l'avantage sur les autres maisons de commerce européennes, plus performantes et mieux installées dans le commerce maritime régional que les maisons de commerce françaises. En 1887, la maison Denis est présente dans les grands ports côtiers et fluviaux de l'Indochine, à savoir à Haiphong, Hanoi et Saïgon, par le biais de ses agences, et à Qui Nhon, Tourane (Da Nang), Phnom Penh et Vientiane, par le biais de ses agents.

La mauvaise qualité du réseau routier, malgré quelques réalisations, et l'absence d'un réseau ferroviaire reliant les villes indochinoises entre elles, jusqu'en 1937, justifient cette physionomie littorale et fluviale. Paradoxalement, les maisons de commerce françaises peinent à mettre sur pied une compagnie de cabotage efficace, qui aurait donné sa cohérence au littoral indochinois. Il faut attendre 1923 pour que Denis Frères, à travers la fondation de la Compagnie Côtière de l'Annam, s'intéresse à nouveau à ce domaine. Sàï Gòn a à la fois profité de cette insertion dans les réseaux métropolitains et impériaux, tout en souffrant sans doute de la déconnexion artificielle de sa zone de chalandise régionale. Sàï Gòn s'est toutefois « impérialisée » très lentement et la tentative de captation des ressources indochinoises par la métropole et l'empire par le biais d'une politique douanière rigide (tarif Méline 1892, tarif Kircher 1928) allant à l'encontre des logiques régionales du marché cochinchinois reste un sujet de débat pendant toute la période.

La mise en application du tarif Kircher (1928) puis la dépression ont largement contribué à réorienter le commerce extérieur de Sàï Gòn vers la métropole et vers son empire. La Chine puis le Japon se sont fermés aux riz d'Indochine dans la deuxième moitié des années 1920 et au début des années 1930. Les exportateurs français d'Indochine, qui protestaient en 1928 contre le principe de l'assimilation douanière de l'Indochine et rappelaient l'importance de son insertion commerciale en Asie orientale, se rallièrent à une stratégie autarchique au lendemain de la crise. Les exportateurs trouvent en effet en France des prix rémunérateurs pour leurs céréales, c'est-à-dire supérieurs aux cours mondiaux. Sàï Gòn destine seulement 20% de ses exportations à la France en 1928. Dix ans plus tard, en 1938, la France représente 48% des exportations de Sàï Gòn, et reçoit 73% de ses exportations en riz et maïs. Dans les années 1920, le riz constitue la principale richesse de la colonie, avec une production moyenne de 1,5 million de tonnes, plaçant le pays parmi les principaux exportateurs de riz mondiaux après la Birmanie britannique et le Siam.

Les Denis ont œuvré pour transformer la production rizicole locale en produit d'exportation mondial. En 1864, leur premier chargement de riz pour Bordeaux est un échec. La qualité du riz cochinchinois est alors inconnue en France. Ceux qui l'achetèrent y perdirent. En 1867-1868, les Denis commencent à exporter du riz vers la Réunion, puis vers le Japon dont la croissance démographique jointe à une industrialisation galopante absorbe bien au-delà de la production de l'archipel. Cependant, partout le riz cochinchinois reçoit mauvais accueil. Mal décortiqué, mélangé à des espèces de riz différentes, on reproche aux cargaisons leur part trop importante de brisures qui rend leur revente difficile. En comparaison, le riz birman, dit Akyab, ou encore le riz du Siam rencontrent la faveur du marché. Pour intégrer le riz cochinchinois aux réseaux du commerce international, les Denis font de grands efforts afin d'améliorer de la qualité du grain. D'autre part, à l'issue de pourparlers avec les principaux riziers de la métropole, Alphonse Denis, crée en 1912 la Compagnie Franco-Indochinoise (CFIC) qui fait le lien entre l'Indochine, espace de production, la France, espace d'usinage et de conditionnement, et les marchés coloniaux, en particulier sénégalais et antillais, espaces de consommation du riz. Denis Frères est l'actionnaire principal, avec 47% du capital.

À partir de 1906, grâce à la « préférence impériale », le riz indochinois a trouvé son marché au-delà de l'Asie orientale. Les Denis réussissent à trouver des débouchés pour le riz indochinois qui les libèrent des réseaux marchands régionaux tenus par les négociants chinois, ou encore ceux, internationaux, monopolisés par les Britanniques et les Allemands. Le riz d'Indochine est devenu

un produit d'exportation mondial et l'une des marchandises qui donne tout son sens au terme de marché impérial. Deux ans après sa fondation et en dépit de son dynamisme, la CFIC doit suspendre une partie de ses activités en raison de la Première Guerre mondiale. Les coûts exorbitants du fret dans le sens Saïgon-Marseille conduisent ses patrons à vendre d'abord ses riz en Extrême-Orient. Le fonctionnement de la CFIC selon le schéma initial ne redevient pleinement effectif qu'en 1919, une fois les routes maritimes de nouveau ouvertes.

À cette date, le départ forcé des entreprises allemandes d'Indochine permet à Denis Frères de lancer des projets plus ambitieux sur le marché local des riz. En 1923, elle fonde une filiale dédiée au commerce des riz, la Société des riz d'Indochine Denis Frères, qui devient plus tard la SARI (Société Anonyme commerciale pour le Riz et l'Industrie). Cette société a pour vocation l'exploitation de trois importantes rizeries en Cochinchine, ainsi que le commerce et l'exportation depuis Saïgon des riz blanchis et étuvés, brisures et sous-produits du riz, en liaison avec la Compagnie Franco-Indochinoise à Paris et G.A Witt Ltd. à Londres, donnant du même coup une dimension trans-impériale aux affaires qui englobent désormais, via Londres, l'Empire britannique. En tant que premier importateur de riz et dérivés indochinois en France, la CFIC est l'une des principales bénéficiaires de la préférence impériale et de la stratégie de « repli sur l'empire » qui suit la crise de 1929-1930. En 1930, la CFIC représente 36 % des tonnages de riz expédiés sur l'Europe par Saïgon et 38 % des tonnages de riz expédié en France par Saï Gòn. Elle profite de ce cycle très court du riz colonial en France, de 1932 à 1938, au grand désespoir des producteurs de blé métropolitains, mécontents de cette concurrence nouvelle. Cependant, l'affaire ne dure guère et le lien impérial est coupé durant la Seconde Guerre mondiale et les échanges ne reprirent que timidement après-guerre : la guerre d'indépendance et les tensions qui en découlèrent en sont l'une des causes principales.

Ces activités des maisons de négoce pratiquant le transport maritime et l'import-export ne s'est pas limité aux entreprises autochtones, ni aux firmes coloniales françaises. L'Indochine française a aussi attiré des hommes d'affaires étrangers : ainsi des Allemands, comme le montre bien Bert Becker, Honorary Associate Professor au Department of History de l'Université de Hong Kong. Son papier traite en effet de "Speidel & Company: German Business in Hải Phòng and Saï Gòn Port Cities (1873-1914)". Speidel & Company offre ainsi un bon exemple d'entreprises allemande établie à Hải Phòng et à Saï Gòn entre 1873 et 1914). Société commerciale pionnière, elle a été créée sous la forme d'une société en nom collectif. Elle a su combiner un système de distribution des bénéfices patriarcal et susceptible de créer un fort degré de motivation chez les dirigeants effectifs, lesquels prônaient un degré élevé d'autofinancement. Le commerce de l'entreprise s'est trouvé encouragé par l'expansion coloniale de la France ainsi que par l'adoption du tarif général en Indochine en 1887. En résultent d'importants investissements directs étrangers dans l'industrie du riz, dès 1873. La conséquence en a été, pour l'entreprise une expansion à la fois horizontale et verticale considérable durant les années 1875-1914. À cette époque, la firme a tiré avantage d'une structure commerciale très diversifiée, particulièrement entre 1884/1887 et 1914. Il est vrai que la société a bénéficié du développement du réseau de transport maritime ainsi que d'investissements directs dans l'industrie minière. En même temps l'entreprise s'est adaptée avec souplesse aux défis de la conjoncture : création de nouvelles agences et de nouveaux produits, choix de la naturalisation, établissement en Chine. Cette étude de cas met en lumière la nécessité de développer ce type

d'études afin de pouvoir évaluer les positions mondiales et asiatiques de la compagnie ainsi que de mesurer l'ampleur de sa stratégie de diversification.

Par ailleurs, nous avons présenté une communication dans le panel 3 - « Des premiers sondages au développement : façonner le port colonial et la ville portuaire indochinoise. L'exposé insiste sur le rôle des entreprises françaises de génie civil. Les ports indochinois doivent en effet beaucoup à l'apport des entreprises françaises de génie civil, très présentes durant la période coloniale³. Même si, à travers les sources d'entreprises, il est plus facile d'étudier la construction des chemins de fer ou celle des ponts, il apparaît que certaines entreprises ont joué un rôle majeur en ce domaine, tant par leur capacité d'innovation technologique que l'importance de leurs chantiers : ainsi la maison Hildevert Hersent et ses fils, à Saïgon ou au Cambodge, les Établissements Eiffel, devenus plus tard la Société de Construction de Levallois-Perret (SCLP), puis la Société des Anciens Établissements Eiffel (SAEE) en Cochinchine, les Établissements Daydé, Schneider et Cie et, surtout, le Grands Travaux d'Extrême-Orient, filiale des Grands Travaux de Marseille (GTM) au Tonkin. Néanmoins, la plus importante contribution a été celle de la Société Française d'Entreprises de Dragages et de Travaux Publics (SFEDTP ou, plus simplement, DTP), d'origine franco-belge, passée ensuite sous le contrôle d'Octave Homberg, puis, avec la crise des années 1930, sous celui, durable, de la Banque d'Indochine.

Au total, le colloque a constitué une pleine réussite. Cette manifestation scientifique, à laquelle l'Académie des sciences d'outre-mer a apporté tout son soutien, a rencontré un très grand succès, pour plusieurs raisons : un accueil et une organisation efficaces et qualitatifs possible ; la présence de l'ensemble des représentants des partenaires institutionnels ; la formalisation d'un partenariat (*Memorandum of Agreement*) entre l'Université des Sciences et d'Éducation de Đà Nẵng et l'Université de Bretagne Sud ; la préparation d'un partenariat à venir (*Memorandum of Understanding*) entre l'université d'accueil et l'Université Le Havre Normandie ; plus de 75 intervenants venus d'Asie, d'Europe et d'Amérique du Nord (historiens mais aussi architectes, juristes, économistes ou anthropologues), qui étaient pour la plupart sur place et qui nous ont proposé des communications de très bonne qualité, au profit d'échanges instructifs et passionnants ; plus de 200 participants sur place et en ligne, dont de nombreux étudiants ; la présence de 8 interprètes venus de Hà Nội, Huế et Hô-Chi-Minh-Ville pour l'occasion, et qui ont fait un remarquable travail pendant deux journées complètes. Une édition des actes du colloque est prévue sous trois formes :

1. Un ouvrage collectif co-dirigé par Jean-François Klein (Université de Bretagne Sud, UMR 9016 TEMOS), Sunny Le Galloudec (Université Le Havre Normandie, UMR 6266 IDEES) et Nguyễn Thị Hạnh (Académie diplomatique du Việt Nam).
2. Un numéro spécial de la *Revue historique des Armées* (ministère français de la Défense, avec une version en ligne sur Cairn : <https://www.cairn.info/revue-historique-des-armees.htm>) pour le panel numéro 8, dédié aux questions militaires (8 articles).
3. Un numéro spécial de la *Revue d'histoire maritime* (Presses universitaires de Paris-Sorbonne – PUPS).

³ Dominique Barjot, « La contribution des entreprises françaises de génie civil à la construction des ports indochinois durant la période coloniale (1858-1958) », communication au panel 3 du Colloque.

Le livre collectif devrait être publié à l'automne 2023 ou, au plus tard, début 2024, chez La Geste éditions (Presses Universitaires de Nouvelle-Aquitaine), et OMEGA+, dans l'objectif de publier une version française et une version vietnamienne du livre.