

ASSOCIATION HISTORIQUE INTERNATIONALE DE L'OCEAN INDIEN

SEMAINE DE L'HISTOIRE DE L'HISTOIRE DE L'INDIANOCEANIE

13 au 18 NOVEMBRE 2017

APPEL A COMMUNICATION

Colloque

L'animal en Indianocéanie de l'Antiquité à nos jours

« Les animaux sont-ils des hommes comme les autres ? » questionnait en 2014 l'OCHA¹ (Observatoire Cniel des Habitudes Alimentaires), au moment où les sociétés occidentales, de plus en plus urbaines, s'éloignent des animaux de rente et des animaux sauvages, conservant comme références préférentielles les animaux de compagnie qui rassurent les adultes et socialisent les enfants. Ainsi s'opère au Nord une mutation de la place des animaux parmi les hommes et du regard porté sur eux, corrélée avec l'émergence de l'interrogation sur le propre de l'homme et de son rapprochement avec l'animal, comme le requiert Derrida, question qui doit être éprouvée à la pierre de touche de l'histoire.

En France, les premiers travaux sur l'animal datent de la fin du XVIII^e siècle ou du XIX^e siècle, et abordent déjà des thèmes variés : histoires de la chasse, de la pêche, de la boucherie, de l'utilisation des bêtes domestiques, de la zoologie, de certaines espèces comme le chien, le cheval, le loup, l'éléphant, etc.

Cet intérêt est alors presque exclusivement celui d'historiens amateurs, les seuls à écrire jusqu'en 1950 et à assurer encore la majorité des publications par la suite (62 %). L'histoire de l'animal est de prime abord une histoire de curieux, et ce sont les animaux mythologiques – évidemment sans trace matérielle – qui, les premiers, ont retenu l'attention de ces érudits. La dispersion est la règle, et l'on pratique une sorte d'entassement : on écrit sur le bestiaire des églises, les cultes des saints protecteurs des troupeaux, l'élevage ou l'artisanat (boucherie), les chasses aux loups, etc. Des écrivains, des journalistes dissertent sur la place de l'animal dans l'art ou dans la littérature, sur les procès d'animaux. Des militaires ou des marins se penchent sur l'utilisation des animaux en temps de guerre, sur l'histoire du cheval, sur celle de la pêche.

Le « décollage », puis la constitution du « champ » se sont réalisés à la fin des années 1970 et au début des années 1980, d'abord d'une manière informelle – au temps de la création du ministère de l'Environnement (1970) puis de l'adoption de la loi de protection de la nature (1976). Le chantier s'ouvre d'une manière indirecte, par les marges, jusqu'aux travaux de Robert Delort²

(1984) démontrant que *Les animaux ont une histoire*³, et à l'article de Maurice Agulhon consacré à la protection des animaux, qui donnaient des lettres de noblesse à un thème mal perçu, singulièrement en histoire contemporaine, en montrant comment il révélait un monde nouveau et pouvait dynamiser d'anciennes problématiques ayant trait aux opinions politiques ou aux cultures régionales.

On assiste alors à la production de travaux sur la domestication, l'élevage, l'utilisation (transports

1 Centre National Interprofessionnel de l'Economie Laitière.

2 Robert Delort, *Les Animaux ont une histoire*. Paris : Seuil, 1984, 397 p.

3 Maurice Agulhon, « Le sang des bêtes. Le problème de la protection des animaux en France au XIX^e siècle », *Romantisme*, 1981, vol. 11 n° 31, p. 81-110.

surtout) du cheptel – sans doute par convergence d'intérêts des zootechniciens, vétérinaires, érudits locaux ... – et du fait de l'arrivée des historiens du rural ; mais aussi sur les attitudes de l'homme – peur, cruauté, divertissement, protection – ce qui témoigne d'un élargissement du regard, typique de notre temps, aux sensibilités et à la place de l'animal dans la sociabilité. De l'exploitation à la sauvegarde, de l'animal objet d'étude et sujet de loisir à l'animal source d'inspiration et à l'animal symbole, de l'animal « politique » par la réflexion sur le « bien-être animal » (BEA) à l'utilisation enfin des modèles animaux en recherche, les colloques qui se sont multipliés depuis quelques années ont tenté de dresser un état des lieux exhaustif de l'animal dans les sociétés humaines développées.

Le questionnement sur l'animal en Indianocéanie doit-il se limiter à transposer ces thèmes et ces démarches à notre espace – sauf, dans des cultures et des imaginaires « sans loup », à doubler les bœufs, porcs, chevaux, chiens etc. par des zébus, baleines, singes, lémuriers et autres moustiques, etc. ?

Doit-on se contenter d'approprier les problématiques au bestiaire indianocéanique, en tenant compte que la césure introduite au Nord par le catholicisme séparant l'« Homme » du règne animal dans sa nature, comme dans sa fonction (l'Homme doit « dominer » la nature) est ici concurrencée par les représentations « animistes » (africaines, asiatiques, etc.), les religions chinoises (confucianisme, taoïsme) et spécialement les religions indiennes (hindouisme, bouddhisme, jaïnisme) qui intègrent complètement l'animal et l'homme dans l'univers, sans rupture de continuité, tous les êtres étant dotés d'une âme, d'un même principe vital ? D'exemplifier les travaux du nord, par des études de cas du sud ?

Sans doute cet objectif n'est-il pas sans intérêt.

Mais il est peut-être aussi fécond d'intégrer, à propos d'une réflexion sur l'animal dans la zone, des questionnements plus pertinents et plus actuels.

De s'interroger par exemple sur la révision de la notion de domestication. Sur les questions d'introduction, d'acclimatation, de respect de la biodiversité animale. Sur les rapports dans la zone entre l'animal, la viande et la/les société/s. Sur les modalités de la mise à mort, et celles du traitement des viandes par les techniques d'abattage et les modes de conservation et de cuisson – séchage, boucanage – qui permettaient de contrôler le goût du sang, toujours jugé dangereux, et de voiler le scandale du carnivore. Sur la place respective de l'homme et de l'animal et l'évolution de leurs rapports dans des sociétés esclavagistes. De tenter de voir plus d'animalité dans l'animal, au lieu de ne le présenter que dans la sphère humaine, témoignant d'une histoire écrite par et pour les hommes, depuis longtemps exploités, observateurs ou victimes des animaux. D'être plus attentif à des coévolutions entre les besoins des hommes et les aptitudes des animaux en sociétés carencées et démunies, tout en évoquant aussi les évolutions biologiques ou géographiques et les relations avec les autres espèces.

FICHE DE PARTICIPATION

L'animal en Indianocéanie de l'Antiquité à nos jours

NOM :

PRENOM :

PROFESSION :

CENTRE DE RECHERCHE :

TITRE DE LA COMMUNICATION :

Votre centre de recherche peut-il prendre en charge vos frais de transport :

Prière de

renvoyer cette fiche avant le 15 janvier 2017 à l'adresse suivante :
marie-prosper.eve@wanadoo.fr

Colloque

Routes, flux, réseaux en Indianocéanie du VIIIème siècle à nos jours

Sans exclure les voies terrestres aménagées pour permettre la circulation de véhicules à roues, « route » est ici employé comme synonyme d'itinéraire, parcours jalonné conduisant d'un point à un autre, voie de communication dont le tracé n'apparaît matérialisé que par le support d'une carte. On parlera ainsi de route maritime, de route aérienne, etc. Le mot « flux » désigne un ensemble d'éléments (biens, êtres humains, énergie, informations/données) évoluant dans un sens commun. Réseau(x), enfin, à partir d'« un ensemble de lignes entrelacées » désigne au figuré « un ensemble de relations » interconnecté, fait de composants et de leurs interrelations, autorisant la circulation en mode continu ou discontinu de flux.

Dans l'espace indianocéanique, l'approche morphologique, qui décrit les voies de communication et les routes comme un ensemble d'objets dont la matérialité est l'élément le plus fort de la définition, centrée sur la trace que la communication « imprime sur le sol » selon la métaphore de Paul Vidal de la Blache, ne doit pas être retenue, du fait de l'omniprésence de la mer. Pensée paradoxalement comme un espace qui peut être obstacle, mais qui est pourtant constamment traversé et parcouru, elle a souvent donné lieu à des interprétations déterministes. On l'a pensée enclavante et séparante plus souvent que traversée ou desservie.

Comme Lucien Febvre, il faut préférer une approche fonctionnelle de la route. Rejetant toute forme

de déterminisme au profit du possibilisme, Febvre pose la question des raisons pour lesquelles l'homme se déplace plutôt que de s'attarder sur l'agrégation des flux sur un temps plus ou moins long. Pour Febvre, il n'y a de route que parce qu'il y a une volonté humaine : à l'origine des routes, on trouve « une activité réfléchie, une intelligence créatrice, une volonté éprouvée aux prises avec les puissances obscures du milieu ». La route de la soie – dont une branche maritime se terminait à Mogadiscio – même lorsqu'elle vit sur une contrée non aménagée, reste une route puisqu'elle a une fonction. Dès lors l'historicité se met en place : puisque les fonctions changent dans le temps, les routes changent également.

Les prédicats de Febvre peuvent être utilement complétés par ceux de la médiologie de Régis Debray qui s'intéresse aux phénomènes de transmission. Comment l'apparition d'une technique (ici moyen de transport) modifie-t-elle durablement les mentalités, les visions du monde, le rapport à l'espace ou au temps, les comportements d'un groupe humain ? Ainsi que l'écrit Régis Debray : « Les vecteurs changent les valeurs », même si le progrès technologique peut entraîner le retour d'archaïsmes ou de « progrès rétrogrades », par lesquels les cultures compensent ou freinent les changements trop rapides de l'environnement technique (effet jogging)... La médiologie enfin s'appuie sur une périodisation qui vise à repérer des systèmes de transmission dominants, autour desquels la culture se stabilise pendant un temps.

Dans cette optique, on peut distinguer trois grandes périodes dans l'étude des routes, flux, réseaux en Indianocéanie :

- Une première période est celle, dont les origines chronologiques sont obscures, qui précède les entreprises coloniales, et voit le champ occupé par les Austronésiens, puis les Chinois, les Arabes, etc. Les flux – restreints – d'hommes ou de marchandises, souvent « sud-sud », relient entre eux la Chine, le golfe persique, certains royaumes africains comme le Zimbabwe, autour de produits de « luxe » et d'esclaves.
- Une seconde période est celle des empires coloniaux et de l'affrontement successif des Portugais, Anglais, Français. Dans quelle mesure ces nouveaux venus ont-ils pris la place des anciens acteurs ? Les produits sont-ils identiques et d'identique origine (luxe, esclaves) même si les destinataires varient ? Les routes se superposent-elles ? Plus que de mettre en relation, les routes, flux et réseaux n'ont-ils pas pour but de donner une identité irréductible aux colonies, en les ségréant des autres, car la route est « fédératrice et génératrice d'État » selon Febvre ?
- Une troisième période correspond à la décolonisation et à la « mondialisation ». Il ne s'agit plus de séparer, mais de relier, d'échanger, de produire de la richesse. Les routes et les flux s'effacent devant les nœuds et les réseaux.

S'interroger sur les « Routes, flux et réseaux en Indianocéanie » ne saurait donc se limiter à faire la nomenclature de ces éléments dans la zone, ni à en étudier les spécificités, adaptations et variations locales. La méthodologie du catalogue, qui a connu de beaux jours au XIX^e siècle et au début du XX^e siècle, ne génère qu'un apport scientifique homéopathique.

Dans l'espace indianocéanique, il convient d'abord de souligner que la « route », quelle qu'en soit la nature — terrestre, maritime, aérienne — est une création de l'homme. C'est une construction qui impose l'idée de pratiques régulières, façonnée par l'usage dense et de long terme. Sa permanence et sa « résilience » (au sens de « renaissance après une interruption/disparition ») apparaissent comme un élément heuristique fondamental pour l'étude des phénomènes de transmission des formes dans la longue durée, même après avoir subi et intégré d'importantes perturbations. La périodicité des voyages, le guidage, l'aménagement des passages, la maîtrise des contextes matériels, le partage des objectifs avec les membres des expéditions, l'appropriation au monde des destinataires doivent être aussi objets d'interrogations.

La question du/des réseau/x est aussi posée. Le vocable est compris à la fois comme filet qui couvre un territoire et le dessert, qui supporte les flux et comme élément de structuration des établissements et des points de peuplement, en particulier pour leur taille relative et leur espacement. Le concept de réseau recouvre tous les espaces de trajet qui offrent une permanence : l'espace de la traite servile de l'armateur, celui de l'acheminement du sucre vers l'Europe, celui de la circulation des touristes, de l'échange de données numériques, etc. Sa caractéristique est d'être fortement anastomosé (connecté, connexion). Les nœuds du réseau sont plus permanents que les tronçons qui ne cessent de changer dans le temps, surtout lorsque de nouvelles voies, plus rectilignes, en remplacent d'autres. Mais étudier la dynamique du réseau dans le temps ne peut dispenser d'une réflexion sur les échelles spatiales : les rythmes peuvent être très différents à l'échelle des itinéraires régionaux et à celle des tracés locaux. La mobilité ou la pérennité qui s'observe à une échelle ne peut se généraliser à l'autre, même si les différentes échelles n'agissent pas indépendamment les unes des autres. Enfin on n'aura garde d'oublier que les routes, flux, réseaux, s'inscrivent en des contextes politiques. La médiologie forme l'hypothèse qu'aucun groupe ne peut se fonder sur lui-même, et que les échanges horizontaux entre les membres d'une communauté ne suffisent pas à maintenir sa cohésion dans le temps. C'est la croyance commune dans un référent extérieur (passé mythique, transcendance, projet utopique, valeurs posées comme universelles) qui soude le collectif. Le rapport à cet élément extérieur est à l'origine des routes, flux, réseaux.

FICHE DE PARTICIPATION

Routes, flux, réseaux en Indianocéanie du VIIIème siècle à nos jours

NOM :

PRENOM :

PROFESSION :

CENTRE DE RECHERCHE :

TITRE DE LA COMMUNICATION :

Votre centre de recherche peut-il prendre en charge vos frais de transport :

Prière de renvoyer cette fiche avant le 15 janvier 2017 à l'adresse suivante :

marie-prosper.eve@wanadoo.fr

Journée de l'esclavage

Nouvelles approches de l'esclavage

Comme les années précédentes, la réflexion doit porter sur des aspects neufs, en renouvelant les sources.

FICHE DE PARTICIPATION

Nouvelles approches de l'esclavage

NOM :

PRENOM :

PROFESSION :

CENTRE DE RECHERCHE :

TITRE DE LA COMMUNICATION :

Votre centre de recherche peut-il prendre en charge vos frais de transport :

Prière de renvoyer cette fiche avant le 15 janvier 2017 à l'adresse suivante :
marie-prosper.eve@wanadoo.fr