



BONN CENTER
FOR DEPENDENCY
AND SLAVERY
STUDIES



IEG

Leibniz-Institut für
Europäische Geschichte

Appel à communications

Contraindre au déplacement : Comparer les ambitions et limites de la déportation et du transport à l'époque moderne

Colloque international, Institut historique allemand de Paris, 12-14 mai 2027

Organisation: Eva Seemann (IHA), Florian Kühnel (IHE Mayence), Eva Marie Lehner (univ. Bonn), Falk Bretschneider (EHESS)

La mobilité contrainte constitue une part considérable de la mobilité globale à l'époque moderne. Elle ne se limitait ni aux déplacements massifs et à la mise en esclavage liés à la traite transatlantique, ni aux déplacements de populations consécutifs à des conflits armés ou à des persécutions religieuses. Les déportations, les réinstallations forcées, les transports punitifs et autres formes de mobilité contrainte organisées et mises en œuvre par les autorités principalement à l'encontre de leurs propres sujets, se sont également développées à l'époque moderne comme des instruments de pouvoir largement admis.

Le colloque envisagé réunit des spécialistes de différentes disciplines autour d'une approche globale et comparative de ces phénomènes. L'objectif est de porter un regard systématique sur la genèse et le fonctionnement concret des différentes pratiques de renvoi, de déportation ou de « transportation » à l'époque moderne, afin de mieux comprendre les pratiques de pouvoir propres à cette période, tout en mettant en lumière les expériences de celles et ceux qui en furent les objets.

La mobilité contrainte – comprise comme le déplacement organisé et intentionnel de personnes dans l'espace par des autorités, au moyen de contraintes directes ou indirectes – acquiert une dimension nouvelle à l'époque moderne. Ce phénomène peut notamment être interprété comme l'une des conséquences de la densification et de la systématisation croissantes du pouvoir perceptibles depuis la fin du Moyen Âge à travers le développement des appareils judiciaires, politiques et des dispositifs de contrôle. La formation des empires coloniaux européens fut elle aussi étroitement liée au déplacement forcé de populations vers les territoires nouvellement colonisés. Néanmoins, même les puissances dépourvues de colonies d'outre-mer, comme les empires habsbourgeois, russe ou ottoman, eurent également massivement recours à cette pratique. La mobilisation de la main-d'œuvre jouait alors un rôle aussi important que le rétablissement de l'ordre public, les objectifs de politique démographique, la sanction de comportements jugés déviants ou la punition de groupes considérés comme indésirables, ces différents motifs étant d'ailleurs fréquemment combinés.

Dans le même temps, les possibilités ainsi que les formes d'exercice de la contrainte par les autorités – à différents niveaux de l'organisation du pouvoir, depuis les grandes monarchies

centralisées et les structures impériales complexes jusqu'aux autorités territoriales ou communales – demeuraient soumises à certaines limites. Celles-ci n'étaient pas seulement de nature logistique, mais résultaient aussi de la concurrence permanente entre différents détenteurs du pouvoir, de la faiblesse et de la taille réduite des appareils administratifs, ou encore du manque de moyens financiers. Souvent, les mesures coercitives concrètes étaient déléguées à des instances intermédiaires, voire entièrement mises en œuvre par des acteurs privés dans des visées lucratives. À cela s'ajoutait la portée limitée des pratiques de contrôle, liée aux contraintes techniques de l'époque. Par conséquent, les colonies pénitenciaires étaient souvent plus perméables que ne le laissaient entendre les représentations officielles. Les déportations ou bannissements ne conduisaient pas automatiquement les personnes concernées à respecter le lieu de résidence assigné ou les espaces interdits. En d'autres termes, de nombreuses formes de mobilité contrainte reposaient sur des conditions que les autorités elles-mêmes n'étaient pas en mesure de garantir. Malgré les affirmations contraires des pouvoirs en place, elles demeuraient donc souvent peu institutionnalisées et dépendaient de négociations circonstancielles entre divers acteurs aux intérêts propres.

C'est précisément sur ce point que doit se concentrer ce colloque, en mettant l'accent sur la tension entre les ambitions des autorités et les pratiques concrètes, les processus de négociation ainsi que les dynamiques de pouvoir entre différents acteurs. L'objectif est de l'inscrire dans une perspective comparative globale des différentes formes de déplacement et de déportation, telle qu'elle a été développée ces dernières années, notamment dans le champ de la mobilité pénale. Il s'agit également d'élargir les perspectives en prenant en compte diverses pratiques relevant de la mobilité contrainte. En effet, bien que ce phénomène fasse l'objet de recherches intensives depuis plusieurs années, de nombreuses lacunes subsistent encore selon les régions et les formes étudiées, notamment parce que les travaux existants s'inscrivent souvent dans des traditions historiographiques ou des champs de recherche distincts.

Les critères de comparaison et les questions suivants seront au centre de l'analyse :

1) Acteurs, agents et institutions

Les déportations, expulsions, enrôlements forcés ou envois d'enfants d'Europe vers les colonies touchaient souvent les mêmes groupes marginalisés et classes populaires ; leur mise en œuvre était également fréquemment organisée par les mêmes acteurs et institutions. Dans le contexte global, ce furent avant tout des personnes originaires d'Afrique et d'Asie qui furent victimes de déplacements forcés, ce qui entraîna une imbrication ou un développement parallèle de l'esclavage ainsi que des pratiques de racialisation et de racisme. Qui étaient ces personnes déplacées sous contrainte, parfois sur de longues distances ? Quels groupes étaient visés par les différentes formes de mobilité forcée ? Quelles autorités (proto-)étatiques, régionales, communales ou ecclésiastiques, étaient à l'origine de ces différentes formes ? À quel moment la mise en œuvre était-elle déléguée à des acteurs privés tels que des marchands, des entrepreneurs ou des sous-traitants ? Quels autres acteurs, tels que des agents de justice et de police, des administrateurs, des militaires, des clercs ou des commerçants, participaient à sa réalisation ?

2) Formes et ampleur de la contrainte et de la violence

Malgré certaines ressemblances, les différentes formes de mobilité contrainte se distinguaient souvent considérablement par le degré et la durée de la contrainte exercée. Toutefois, des recherches récentes sur l'esclavage soulignent les transitions souvent fluides entre différentes formes de dépendance, y compris après l'affranchissement ou l'abolition officielle de l'esclavage. En quoi consistait donc la contrainte exercée avant, pendant et après le transport ? Dans quels

contextes la violence physique ou militaire était-elle employée ? Comment la contrainte était-elle organisée ? Quelle marge d'action (*agency*) avaient les personnes concernées et quelles possibilités de résistance existaient-elles ? Quelles différences et similitudes existait-il entre différents groupes (comme par exemple entre les galériens, les engagés, les prisonniers de guerre, les esclaves, les délinquants bannis et les mendiants chassés), et dans quelle mesure leur statut pouvait-il changer au cours du processus de mobilité ?

3) Mobilité et immobilité, proximité et distance

Pour la mise en œuvre concrète de la mobilité contrainte, les conditions politiques, mais aussi matérielles et logistiques, jouaient un rôle décisif. Dans le même temps, la mobilité contrôlée était souvent limitée dans le temps et dans l'espace. La portée des mesures de contrôle se trouvait fréquemment restreinte au domaine de souveraineté propre d'un détenteur du pouvoir. Qu'est-ce qui distinguait donc les formes de mobilité contrainte s'inscrivant à l'intérieur d'un espace de souveraineté défini de celles qui franchissaient des frontières ou se déroulaient dans des contextes coloniaux ? Quelle importance avaient les conditions géographiques (montagnes, fleuves, mers, etc.) et les défis logistiques qui y étaient associés ? Comment composait-on avec des frontières de natures diverses (limites administratives, frontières territoriales, lignes de partage entre zones d'influence politique, etc.) ? Quel rôle jouaient les infrastructures de transport, les moyens de déplacement et les distances ? À quel moment et de quelle manière la mobilité pouvait-elle, dans ce contexte, se transformer en immobilité (temporaire), en mobilité secondaire ou en multidirectionnalité, en fonction de ce que l'on attendait des personnes concernées à leur arrivée ?

Modalités de candidature

Nous acceptons les contributions en anglais ou en français. Chaque proposition doit inclure un titre provisoire, un bref CV et un résumé ne dépassant pas 350 mots. Veuillez envoyer ces documents dans un seul fichier PDF avant le 12 juillet 2026 à l'adresse suivante :

eseemann@dhi-paris.fr

Les frais de déplacement et d'hébergement seront pris en charge pour les intervenants, sous réserve de l'obtention des financements nécessaires. Le colloque est prévu en présentiel.