

*Avec les pèlerins de La Mecque. Le voyage du docteur
Carbonell en 1908*, édité par Laurent Escande
(Presses universitaires de Provence, 2012)

Sylvia Chiffolleau



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/beo/1230>

ISSN : 2077-4079

Éditeur

Presses de l'Institut français du Proche-Orient

Référence électronique

Sylvia Chiffolleau, « *Avec les pèlerins de La Mecque. Le voyage du docteur Carbonell en 1908*, édité par Laurent Escande (Presses universitaires de Provence, 2012) », *Bulletin d'études orientales* [En ligne], Comptes rendus (depuis 2012), Ouvrages d'Histoire, mis en ligne le 12 mars 2014, consulté le 21 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/beo/1230>

Ce document a été généré automatiquement le 21 avril 2019.

© Institut français du Proche-Orient

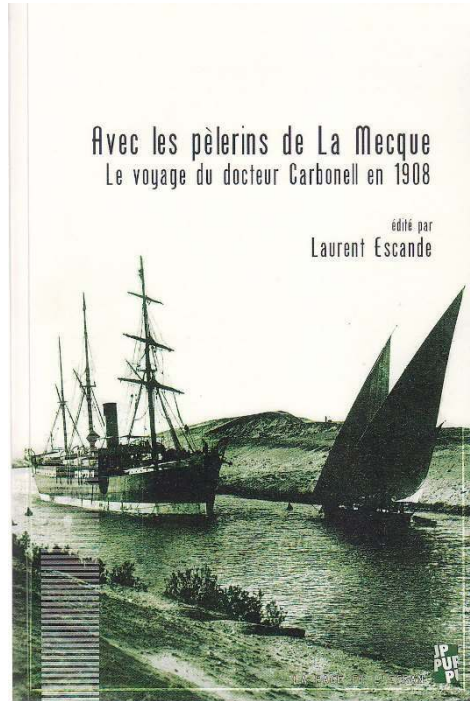
Avec les pèlerins de La Mecque. Le voyage du docteur Carbonell en 1908, édité par Laurent Escande (Presses universitaires de Provence, 2012)

Sylvia Chiffolleau

RÉFÉRENCE

Avec les pèlerins de La Mecque. Le voyage du docteur Carbonell en 1908, édité par Laurent ESCANDE, Marseille, MMSH-Presses Universitaires de Provence (coll. La Page et l'Écran), 2012, 345 p., 29 €. ISBN : 9782853998352.

1 Le rapport du Dr Marcelin Carbonell constitue un témoignage unique sur les conditions de transport des pèlerins de la Mecque au début du XX^e siècle. Cette nouvelle édition, remarquablement préparée par Laurent Escande, déjà à l'origine de la première édition en 2001¹, bénéficie cette fois de l'apport d'Internet. Publié dans la collection des Presses universitaires de Provence « La page et l'écran », le foisonnant récit du Dr Carbonell est prolongé par une série de documents publiés en ligne (<http://books.openedition.org/pup/1936>), notamment des écrits médicaux de l'époque et des rapports sur le pèlerinage. Liés aux principales thématiques évoquées dans le récit, ils viennent, tout comme l'introduction et l'important appareil de notes dans l'ouvrage, à la fois préciser et contextualiser le voyage exemplaire du médecin français à bord du *Nivernais*.



- 2 C'est en tant que médecin sanitaire maritime, fonction rendue obligatoire sur les navires dits « à pèlerin » par la convention sanitaire internationale de 1894, que le Dr Carbonell embarque à Marseille en novembre 1907 sur le *Nivernais*. Depuis le choléra de 1865, qui s'était diffusé partout dans le monde depuis La Mecque, les pèlerins étaient considérés comme une « masse dangereuse » du point de vue sanitaire et soumis à un régime de surveillance sanitaire particulièrement sévère. Pourtant, le *Nivernais*, un navire français nolisé par une compagnie russe, est un vapeur vétuste, réformé du service de l'émigration italienne, insalubre, rongé par la vermine, totalement dépourvu de confort et même des équipements les plus élémentaires. Cet état précaire est loin d'être une exception ; le *Nivernais* est à l'image de la plupart des navires destinés au transport des pèlerins. Cette entreprise est alors considérée comme lucrative et les entrepreneurs n'hésitent pas, par tous les moyens, à augmenter leurs profits. Sous la pression de l'affréteur, le capitaine parvient ainsi, grâce à de fausses déclarations, à obtenir l'autorisation d'embarquer plus de mille pèlerins alors que le mesurage du navire n'aurait dû permettre d'en accueillir que 840.
- 3 C'est à Sinope, et non à Constantinople comme il avait été prévu initialement, que le navire va chercher ces pèlerins. Ceux-ci en effet, venant de Russie où sévit le choléra, ont été astreints par les autorités sanitaires de la Porte à purger une quarantaine dans cette ville des bords de la mer Noire avant de pouvoir pénétrer sur le territoire ottoman. Mais en dépit de cette mesure préventive, le choléra se déclare à bord du *Nivernais* en surcharge. Dès lors, considéré comme dangereux, le navire est soumis à une surveillance accrue. Placé en quarantaine à l'entrée du Bosphore avant de pouvoir franchir les Détroits, il est menacé de l'être à nouveau avant de pouvoir traverser le canal de Suez. Ces contraintes sanitaires enchaînant les retards provoquent la colère des pèlerins craignant de ne pas arriver à temps pour réaliser leur pèlerinage aux dates prescrites.

- 4 Ayant finalement obtenu l'autorisation de poursuivre sa route, le navire arrive à Djeddah. Tout le Hedjaz étant alors contaminé par le choléra, les pèlerins sont débarqués sans plus d'entrave sanitaire pour se rendre à La Mecque. Mais avant même la fin des cérémonies du pèlerinage, la peste est signalée à Djeddah. La ville et la masse des pèlerins qu'elle héberge sont prises en étau entre les deux terribles maladies. En dépit de cette situation sanitaire critique, l'affréteur du *Nivernais* envisage d'envoyer le navire avec un chargement de pèlerins à Yambo, port de débarquement pour ceux qui veulent accomplir la visite de Médine, trajet particulièrement lucratif mais au long duquel ne se trouve aucun équipement sanitaire. Il y renonce finalement et le bâtiment fait le voyage de retour avec des pèlerins épuisés, exsangues et sans ressources. Il est soumis à deux ultimes haltes quarantaines, d'abord au lazaret de Tor, dans la péninsule du Sinaï, avant de pouvoir franchir en sens inverse le canal de Suez, puis au lazaret de Clazomènes (Smyrne), avant de débarquer enfin les pèlerins à Constantinople et de reprendre la route de Marseille.
- 5 Le récit extrêmement précis du docteur Carbonell, qui n'hésite pas à s'attarder sur les détails, y compris les plus triviaux, restitue de façon vivante le quotidien difficile du voyage à La Mecque. Il reflète également l'importance majeure que revêtent les enjeux sanitaires lors de cette migration annuelle des musulmans du monde entier. Au terme de près d'un demi-siècle de mobilisation internationale sur la question sanitaire du pèlerinage, on peut mesurer le poids écrasant pour les pèlerins des mesures adoptées, particulièrement en cette année 1907-1908 prise entre la peste et le choléra. Voyageant dans des conditions particulièrement peu confortables, qui seraient jugées inadmissibles pour tout autre type de passagers, les pèlerins sont astreints en outre à de longues stations dans des lazarets également inconfortables. Ils sont sans cesse ballotés dans une suite d'embarquements et de débarquements confus, soumis à des désinfections brutales, à des attentes interminables et condamnés à acheter leur approvisionnement à un prix exorbitant. Il n'est guère étonnant que les pèlerins exècrent ces quarantaines et cherchent par tous les moyens à y échapper.
- 6 Mais ce que le récit du docteur Carbonell met également en lumière, ce sont les distorsions entre la norme et la réalité, et plus encore entre le soin apporté à légiférer pour figer ce système sanitaire coercitif et la négligence ou l'impuissance à contrôler les conditions du transport. Les lazarets, que Carbonell juge certes perfectibles, semblent bien jouer un rôle de goulets d'étranglement grâce auxquels les pèlerins, laissés au cours du trajet dans le plus parfait abandon sanitaire, peuvent être assainis et rendus moins menaçants pour la santé publique. La législation internationale est pourtant proluxe sur les normes auxquelles les navires « à pèlerins » doivent se conformer en termes de nombre de passagers et d'équipements médicaux et de confort. Mais nul contrôle efficace n'est prévu pour en garantir l'obligation, et on peut mesurer toute l'étendue des manquements dans le récit de Carbonell. C'est sans doute faute de vouloir ou de pouvoir réellement contrôler la nébuleuse des entrepreneurs de transport des pèlerins, en raison de la puissance des enjeux économiques dont ils sont porteurs, que le choix de la communauté internationale s'est porté sur le développement des lazarets pour les pèlerins, alors que ce type d'établissement disparaissait partout ailleurs. Il s'agissait finalement d'une solution relativement facile et modérément coûteuse qui permettait de laisser jouer par ailleurs les rouages d'un capitalisme de plus en plus conquérant. Les législations nationales ont été finalement plus efficaces que les injonctions internationales pour améliorer les conditions de transport. Tout comme l'Italie, dont la

législation de 1901 est parvenue à discipliner le transport des migrants (DOUKI 2011), certaines nations coloniales ont entrepris d'intervenir plus étroitement dans le transport des pèlerins, dans un souci de légitimation. C'est le cas de la Hollande dès le XIX^e siècle, ou encore de la Russie au début du XX^e siècle, puis de la France dans les années 1930. L'affrètement direct par les autorités coloniales, ou l'accréditation des compagnies de transport sur la base d'un cahier des charges contraignant, ont permis d'évoluer vers des conditions plus décentes. À la veille de la Seconde Guerre mondiale, une part importante du transport des pèlerins était assurée par des paquebots dont le confort se rapprochait de celui des bâtiments dévolus au tourisme. Mais des fraudes ont continué à exister tant qu'il y a eu des navires pour transporter les pèlerins.

- 7 Dans cet univers cynique, impitoyable, la voix du docteur Carbonell apporte un souffle d'humanité. À partir du XIX^e siècle, avec l'émergence du problème sanitaire et l'implication nouvelle des nations coloniales, le pèlerinage à La Mecque, saisi jusqu'alors par les seuls commentaires canoniques et les récits de voyage des musulmans, a donné lieu en Europe à une immense littérature administrative. Or celle-ci reflète les valeurs de son temps, et les pèlerins, traités en une masse indistincte et anonyme, apparaissent au pire sous forme de colonnes de chiffres, au mieux écrasés sous la condescendance des Européens. Le docteur Carbonell témoigne de son côté d'une réelle empathie à leur égard et il déploie toute son énergie pour leur venir en aide dans la situation dramatique de l'épidémie. Alors qu'il est confronté à la totale pénurie d'outils et de moyens pour lutter contre la maladie, il recourt sans cesse à l'imagination et aux expédients pour maîtriser l'épidémie. S'il ne peut l'enrayer (le navire déplore une vingtaine de décès), il parvient du moins à maintenir l'équipage indemne. La démarche généreuse du docteur Carbonell, reflétée dans son rapport envoyé à l'administration, mais dont on ne sait pas s'il eut un écho, n'est pas totalement isolée. Quelques autres médecins de bord ont su échapper à la corruption généralisée (les médecins étant rémunérés par les compagnies de navigation, ils sont bien souvent conduits, dans une logique de profit, à faire de fausses déclarations) et ont laissé des témoignages sur le « martyrologe des pèlerins » (p. 237)². Le roman de Joseph Conrad, *Lord Jim*, publié quelques années avant le voyage du docteur Carbonell, a contribué par ailleurs à faire connaître auprès d'un public plus large les conditions de transport des pèlerins de La Mecque (TAGLIACCOZZO 2013). Inspiré d'un fait divers survenu en 1880, il évoque l'abandon par l'équipage anglais d'un navire victime d'une avarie, dans lequel se trouvait près d'un millier de pèlerins sauvés à temps par un autre bâtiment. Pour autant, et contrairement à ce qui eut lieu un siècle auparavant pour le transport des esclaves, quand les abolitionnistes témoignèrent de façon insistante de la vie à bord pour alerter l'opinion et parvenir à leurs fins (REDIKER 2013), il n'y a jamais eu de mobilisation collective pour défendre les pèlerins. La voix du docteur Carbonell est d'autant plus précieuse qu'elle est rare.

BIBLIOGRAPHIE

Bibliographie

DOUKI C., 2011, « Protection sociale et mobilité transatlantique : les migrants italiens au début du XX^e siècle », *Annales. Histoire, Sciences Sociales* 2, p. 375-410.

REDIKER M., 2013, *À bord du négrier. Une histoire atlantique de la traite*, traduit par A. BLANCHARD, Paris, Seuil.

TAGLIACCOZZO E., 2013, *The Longest Journey: Southeast Asians and the Pilgrimage to Mecca*, Oxford University Press.

NOTES

1. Dr Marcelin CARBONELL, *Relation médicale d'un voyage de transport de pèlerins musulmans au Hedjaz*, édité par Laurent Escande, Marseille, Publication de l'Université de Provence (collection « Sources »), 2001.

2. À la fin du XIX^e siècle, deux médecins de bord ont transformé leur expérience en thèses de doctorat qui ont été publiées : L. Delarue, *Le pèlerin de La Mecque. Son hygiène, ses maladies*, Paris, Baillière et Fils, 1892, et F. Jousseaulme, *Un voyage de pèlerins algériens à La Mecque. Quelques considérations sur l'application des mesures sanitaires internationales dans la mer Rouge*, Montpellier, Imprimerie centrale du Midi, 1894. Leurs réflexions ont en partie inspiré la législation algérienne sur le transport des pèlerins adoptée en 1894.

AUTEURS

SYLVIA CHIFFOLEAU

LARHRA/CNRS