Se rendre à La Mecque sous la Troisième République

Contrôle et organisation des déplacements des pèlerins du Maghreb et du Levant entre 1880 et 1939

Luc Chantre

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/4691>

DOI : 10.4000/cdlm.4691

ISSN : 1773-0201

Éditeur

Centre de la Méditerranée moderne et contemporaine

Édition imprimée

Date de publication : 15 juin 2009

Pagination : 202-227

ISSN : 0395-9317

Référence électronique

Luc Chantre, « Se rendre à La Mecque sous la Troisième République », *Cahiers de la Méditerranée* [En ligne], 78 | 2009, mis en ligne le 15 février 2010, consulté le 07 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/4691> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/cdlm.4691>

Ce document a été généré automatiquement le 7 septembre 2020.

© Tous droits réservés

Se rendre à La Mecque sous la Troisième République

Contrôle et organisation des déplacements des pèlerins du Maghreb et du Levant entre 1880 et 1939

Luc Chantre

- 1 « Comme la mer, le désert est mouvement, l'Islam est mouvement », écrit Fernand Braudel lorsqu'il évoque les contours de « la plus grande Méditerranée »¹. Événement central de l'Islam comme religion et civilisation, le *hajj* ou pèlerinage à La Mecque porte dans son étymologie même² cette notion de mouvement associée à l'itinérance du pèlerin. Au même titre que le marchand, le pèlerin est une figure familière de l'Islam et les itinéraires empruntés vers les lieux saints sont longtemps restés inchangés. En 1868, le consul français Adolphe d'Avril recense ainsi cinq routes principales à destination du Hedjaz : la « caravane de Syrie » qui relie Constantinople au Hedjaz et constitue la route officielle de l'Empire ottoman depuis le XVI^e siècle, la « caravane de Mésopotamie », ancienne « Voie du Pèlerinage » qui draine les richesses de l'Irak vers le centre de la péninsule, la « caravane du Nejd » empruntée par les Persans, la « caravane du Yémen » et enfin la « route de Djeddah », point de convergence de différentes voies maritimes (la route du Sud qui relie l'Asie par le détroit de Bab-el Mandeb, la route de l'Ouest qui traverse la mer Rouge depuis la côte orientale de l'Afrique et enfin la route du Nord, principalement empruntée par les pèlerins du Maghreb et de l'Égypte)³. L'intrusion des puissances européennes dans l'économie du pèlerinage va dès lors se révéler ambivalente. Certes, les progrès de la navigation à vapeur comme l'ouverture du canal de Suez en 1869 vont contribuer à rapprocher les pèlerins originaires d'Afrique du Nord, des Indes britanniques ou néerlandaises des lieux saints de l'Islam faisant du port de Djeddah la porte d'accès privilégiée à La Mecque. 70 000 pèlerins assistaient aux cérémonies d'Arafat en 1814, ils sont 200 000 en 1870 ; le *hajj* entre désormais dans l'ère des pèlerinages de masse. Mais le « choc colonial » (Luizard, 2006) consécutif à la relance des impérialismes européens en terre d'Islam au début de la décennie 1880 vient superposer à cette liberté des corps et des mouvements une logique de frontières et de contrôles des déplacements. Aux yeux des puissances, le pèlerin musulman n'est pas le voyageur sacré des *rihât*⁴ mais ce vagabond indésirable à qui l'Europe moderne

imposait déjà la détention d'un passeport (Boutry, Fabre et Julia, 1994). Héritier de cette méfiance d'Ancien Régime à l'égard des pèlerins, l'impérialisme français⁵ va pousser très loin les mécanismes de contrôle de ses sujets musulmans. Des années 1880 au début de la seconde guerre mondiale, pendant cette période d'« apothéose de la plus grande France » (Girardet, 1972), l'histoire des pèlerinages des Maghrébins, Syriens et Libanais est celle d'une intrusion croissante de la France républicaine dans les affaires du *hajj*, intervention qui va revêtir des formes multiples suscitant chez les pèlerins des réactions ambivalentes alliant coopération, opposition et réflexes de reconquête.

Un contrôle croissant des départs en pèlerinage jusqu'à la première guerre mondiale

- 2 L'histoire du pèlerinage à La Mecque au XIX^e siècle est indissociable de sa dimension sanitaire (Duguet, 1932). Plusieurs vagues de peste et de choléra déciment les lieux saints qui ne commencent cependant à être identifiés comme zone à risque qu'après l'épidémie de 1865. Cette année, le choléra avait ravagé la province du Hedjaz en plein pèlerinage et, depuis l'Égypte, gagné l'Europe toute entière. À compter de cette catastrophe, les conférences sanitaires se succèdent, en grande partie sous l'impulsion de la France. Une législation internationale voit alors le jour, qui tend à généraliser les contrôles sanitaires des pèlerins comme des navires ainsi que les quarantaines au retour de pèlerinages dans les lazarets de la mer Rouge. Le pèlerin musulman est désormais identifié à un vecteur potentiel d'épidémie et sa liberté de déplacement est d'autant plus contrainte que son lieu de départ est proche de l'Europe. À ce danger sanitaire il faut ajouter un autre risque de contagion lié à l'éveil de mouvements politico-religieux en réaction à la tutelle coloniale (Roff, 1982). À la multiplicité des causes invoquées, les puissances européennes privilégient une explication unitaire et centralisée (Jervis, 1976) qui trouverait son origine dans un prétendu complot panislamiste orchestré depuis Constantinople avec la complicité des confréries du monde musulman.

Le passeport et le navire à pèlerins, pièces maîtresses d'une politique d'encadrement des déplacements

- 3 Ce contexte international va marquer profondément l'attitude du gouvernement civil algérien à l'égard de ses sujets musulmans candidats au pèlerinage. Depuis la grande révolte kabyle d'El Moqrani en 1871 et le soulèvement du Sud-Oranais en 1881, il s'est développé en Algérie une obsession sécuritaire à l'encontre de l'Islam (Thobie, 1991). Ce climat est entretenu par l'anticléricalisme de la société et de l'administration coloniales qui voient dans le pèlerin tantôt cet Arabe arriéré incapable d'assimiler la notion de progrès (Lorcin, 2005), tantôt ce même vagabond que les autorités de la Troisième République s'acharnent à traquer (Weber, 1986), le plus souvent un « fanatique » indocile qu'il convient de surveiller. On comprend mieux que la tentation première des gouverneurs généraux ait été d'interdire purement et simplement les départs en pèlerinage. Comme le mentionne une circulaire du gouverneur général Grévy aux préfets datée du 6 juillet 1880 :

Vous n'ignorez pas en effet que c'est souvent dans le pèlerinage à La Mecque que le fanatisme des indigènes se surexcite et que quelques uns d'entre eux trouvent

l'occasion soit de s'affilier à des ordres religieux dont les doctrines sont notoirement hostiles à notre domination, soit même d'entretenir des relations avec certains agitateurs réfugiés dans les États musulmans situés à l'Est de l'Algérie⁶.

- 4 Cependant Albert Grévy est le premier à reconnaître qu'une interdiction permanente nuirait à l'image internationale de la France. Son successeur Louis Tirman rappelle, quant à lui, la « stipulation des premiers temps de la conquête » selon laquelle la liberté du culte musulman doit être protégée⁷. Par conséquent, à défaut d'une interdiction générale et permanente, l'administration algérienne va s'attacher à réglementer les départs en pèlerinage. Trois éléments doivent ici être mis en évidence : le principe des autorisations, l'encadrement des déplacements sur terre comme sur mer et enfin le renforcement des mesures de surveillance touchant les pèlerins.

- 5 Dans un contexte marqué par le retour des pandémies de choléra, les agitations nationalistes en Égypte ou encore la révolte millénariste du Mahdi du Soudan, les autorités coloniales vont avoir très largement recours à l'interdiction de départ en pèlerinage. Les arguments avancés à l'appui de ces interdictions sont généralement d'ordre humanitaire. On estime qu'il s'agit d'abord de protéger les pèlerins contre eux-mêmes. À une époque où « l'hygiène est au pouvoir » (Bourdelaïs, 2001), les arguments du comité consultatif d'hygiène et de son rapporteur, le très influent Achille-Adrien Proust, n'ont pas de mal à triompher des résistances du ministère des Affaires étrangères qui redoute quant à lui les conséquences de ces interdictions en termes diplomatiques. Le seul rappel de l'épidémie de choléra de 1865 ou encore de la catastrophe humanitaire du grand pèlerinage de 1893⁸, où périrent 40 % des 15 000 pèlerins algériens et tunisiens, permet de surmonter bien des oppositions. Entre 1880 et 1914, pour trente-cinq pèlerinages, vingt-trois interdictions vont ainsi être prononcées, soit près des deux tiers. Les arguments sanitaires sont majoritaires. Mais la logique coloniale n'y est jamais absente, comme le révèle avec concision et brutalité ce télégramme envoyé par le résident général de Rabat l'année même de l'instauration du protectorat marocain : « en raison du choléra signalé à Djeddah, j'ai fait décider par Sultan l'interdiction pèlerinage La Mecque »⁹.

- 6 Cependant lorsque le départ en pèlerinage est autorisé, la liberté de mouvement des pèlerins est loin d'être totale. Traditionnellement, le Coran place le départ en pèlerinage sous le signe d'une triple liberté : liberté de soi, liberté de ses déplacements et enfin indépendance financière liée à la possession des moyens matériels nécessaires et à l'extinction de toutes ses dettes (Dupront, 1987). Les autorités coloniales vont s'appuyer sur ces prescriptions pour poser des conditions à l'attribution des passeports et donc autant d'obstacles au départ en pèlerinage. Alors qu'en métropole le développement du chemin de fer a conduit, jusqu'à la Grande Guerre du moins, à un assouplissement très net de la politique des passeports, l'Algérie connaît une évolution inverse¹⁰. Car, avant d'être un élément d'identification de son titulaire, le passeport est alors conçu comme l'instrument d'une police des déplacements (Noiriel, 1999). Le gouverneur général a ainsi beau jeu de s'appuyer sur le Coran pour ne délivrer de passeports qu'à des indigènes « possédant réellement les ressources nécessaires » mais également – les considérations pénales n'étant jamais absentes – « dont les antécédents sont connus ainsi que la conduite actuelle »¹¹. Destinée à enrayer le flux des pèlerins partis sans ressources, cette politique est reprise par le protectorat tunisien dès 1883¹² et permet d'institutionnaliser une pratique discriminatoire au profit des élites musulmanes. Au fil des années et des circulaires, les candidats au pèlerinage doivent disposer avant de partir d'un pécule de 4 000 francs, s'assurer que leur famille est à

l'abri du besoin, justifier qu'ils ont acquitté correctement leurs impôts, ou encore disposer d'un répondant solvable. Le règlement algérien du 10 décembre 1894 reprend l'ensemble de ces dispositions en leur donnant un caractère permanent. Ce texte est en soi un chef d'œuvre de bureaucratie coloniale. La demande individuelle d'autorisation et le permis de voyage sont délivrés par décision du général commandant la division ou du préfet qui doit s'assurer que le pèlerin a le temps de se rendre de son domicile au port d'embarquement. Dans l'affirmative, le permis de voyage est échangé au port d'embarquement contre un passeport, établi sur le vu d'un billet aller et retour délivré par l'armateur. Ces passeports sont par ailleurs rationnés dans le temps puisqu'ils ne peuvent être délivrés qu'en deçà de vingt-cinq jours pleins précédant la fête d'Arafat. L'ensemble de ces dispositions contribuent irrésistiblement à transformer le pèlerin en un véritable « voyageur administré » pour reprendre l'expression de Philippe Boutry¹³.

- 7 Le choix de l'itinéraire et du mode de transport entre le Maghreb et le Hedjaz fait également l'objet de restrictions. L'impératif sanitaire justifie l'interdiction des voyages isolés comme l'obligation de départs en convois contingentés sur des navires à pèlerins depuis les ports d'Alger, Bône ou Tunis. Bien plus, arguant des mauvaises conditions de voyage de certains pèlerins admis dans des navires à bestiaux ou à charbon, les autorités algériennes vont imposer l'embarquement à bord de navires français – principalement ceux de la compagnie Cyprien et Fabre – soumis à agrément en contrepartie d'une mise en conformité de leurs aménagements avec les normes d'hygiène internationales. Il s'agit en réalité, en pleine période de rivalités coloniales, de contester la suprématie navale de la Grande-Bretagne quand, pour prendre le cas du pèlerinage de 1882, sur sept arrivages de pèlerins maghrébins, six étaient le fait de navires britanniques. L'obligation sera abandonnée dans les faits suite à l'Entente cordiale mais réapparaît à l'encontre des navires allemands dans le contexte de la reconnaissance du protectorat marocain, pourtant placé sous le signe de la liberté de pavillon¹⁴. Cette politique de nationalisation des pèlerinages est matérialisée par la présence à bord d'un commissaire du gouvernement, choisi à partir de 1902 parmi les fonctionnaires de l'administration – la plupart du temps des administrateurs de commune mixte – et qui représentent la raison et l'ordre de la France coloniale. En recourant au navire, les autorités sont en mesure d'imposer leurs propres itinéraires. Un trajet direct Alger-Djeddah vient alors se substituer aux étapes de l'ancienne caravane maghrébine, et notamment à la halte séculaire du Caire qui permettait aux pèlerins d'Afrique du Nord de rejoindre le *mahmal*¹⁵ égyptien. Si, après autorisation du conseil sanitaire d'Alexandrie, une escale à Port-Saïd reste possible pour un approvisionnement en eau ou en charbon¹⁶, tout débarquement entre ce port et Suez est interdit par la compagnie du canal. Quant aux déplacements à l'intérieur du Hedjaz, il est fortement déconseillé aux pèlerins d'emprunter la route terrestre conduisant de La Mecque à Médine car la sécurité des convois y est sérieusement compromise par les attaques incessantes des bédouins. On lui préfère alors tout naturellement la route maritime – qualifiée symboliquement d'« itinéraire Labosse » du nom du consul de Djeddah qui le préconisa – en passant par le port de Yambo. Le confinement des pèlerins à l'intérieur des navires opère ainsi comme une réduction de l'univers colonial et de sa politique d'enfermement et de surveillance. On comprend d'autant mieux la méfiance des puissances européennes lors de l'inauguration en 1908 du chemin de fer du Hedjaz reliant Constantinople à Médine par la Syrie et présenté par ses promoteurs comme un moyen de fédérer la cause islamique face à la domination européenne (Ezzerelli, 2005).

- 8 En même temps qu'elle décide des circuits de pèlerinage, la France coloniale cherche à soumettre les pèlerins à sa propre temporalité. Elle souhaite en effet limiter le séjour au Hedjaz au seul accomplissement des rites religieux. Il s'agit ainsi d'éviter tout contact entre musulmans au Hedjaz bien que les espaces d'expression politique y soient en réalité plus que limités (Chiffolleau, 2005). Cette réduction de la durée de séjour est encouragée par l'amélioration – également réglementée – des performances des navires¹⁷. Mais les conditions de navigation restent mauvaises. Les pèlerins se résignent souvent à n'y voir qu'une épreuve supplémentaire, une nécessaire ascèse spirituelle dans ce long cheminement vers Dieu (Ben Chérif, 1919). Mais les commissaires du gouvernement ne partagent pas tous cet avis :

Est-il logique, s'indigne le docteur Jousseaulme en 1893, qu'un navire qui est autorisé à transporter au maximum neuf cents émigrés italiens en Amérique, soit jugé suffisant pour transporter mille cinq cents Arabes ? Si l'on compare les conditions hygiéniques et sanitaires des émigrants et celles des pèlerins, on voit que ces derniers sont désavantagés sous tous les rapports¹⁸.

- 9 L'application du règlement algérien de 1894, toute imparfaite qu'elle ait été, semble s'être traduite par une amélioration relative des conditions de voyage. Embarqué le 20 janvier 1905 à bord du cargo *America*, le commissaire du gouvernement Gillotte évoque ainsi un voyage effectué dans des « conditions exceptionnelles » : des entreponts vastes et bien aérés, un hôpital, une pharmacie et une infirmerie parfaitement aménagés, les latrines soigneusement entretenues¹⁹. Ces progrès ne doivent toutefois pas occulter le fait que les infractions restent nombreuses, à commencer par les cas de dépassements.

Les consuls de Djeddah avant la Grande Guerre : un autre maillon de la politique de surveillance

- 10 Arrivé en rade de Djeddah, le commissaire du gouvernement transmet au consul de Djeddah le registre des pèlerins embarqués. Simple agence consulaire lors de sa création en 1839, le poste de Djeddah est transformé en vice-consulat suite à l'épidémie de 1865. On lui adjoint alors des médecins chargés de la protection sanitaire des pèlerins pendant leur séjour au Hedjaz. L'augmentation du nombre de pèlerins sous protection française justifie par la suite la création d'un consulat à part entière en 1888. Mais la mission des consuls s'avère d'autant plus délicate que l'Empire ottoman se refuse à reconnaître le protectorat français en Tunisie et soumet ces ressortissants à des traitements vexatoires²⁰. Face aux attaques des bédouins, aux malversations de certaines compagnies maritimes ou encore aux pratiques frauduleuses des *mutawwif-s*²¹, les consuls de Djeddah ne ménagent pas leurs efforts pour obtenir réparation, convaincus que les sujets musulmans n'en accepteront que mieux la domination française. Dans un contexte international marqué par l'impérialisme (Girault, 1997), cette sollicitude bruyante est en effet le moyen de faire reconnaître l'influence de la France par les nations européennes représentées au Hedjaz. Quoi de moins surprenant dès lors que la protection diplomatique des pèlerins marocains ait précédé l'officialisation du protectorat²² ? Toutefois, dans la période qui précède la Grande Guerre, l'autorité des consuls de Djeddah se révèle assez formelle. D'une part leur légitimité est fréquemment remise en cause par les pèlerins eux-mêmes dont bon nombre oublient ou se refusent à faire viser leur passeport. D'autre part, en leur qualité de non-musulmans, les consuls sont dans l'impossibilité d'accompagner les pèlerins

dans leur marche vers les villes saintes et doivent s'en remettre aux médecins musulmans ou aux chefs de groupe débarqués à chaque pèlerinage. Cet immobilisme forcé va stimuler les missions de renseignement du poste. Un consul ne reconnaissait-il pas, au tournant du siècle :

La surveillance des personnages politico-religieux, qui se donnent rendez-vous au Hedjaz et dont les agissements peuvent intéresser nos possessions du nord de l'Afrique, semble avoir été l'un des motifs de la fondation de ce poste²³ ?

- 11 De fait, les échanges entre postes regorgent de signalements relatifs au déplacement de tel chef de confrérie ou de tel notable influent. Les consuls n'en deviennent que plus perméables aux rumeurs de complot et leurs rapports alarmistes sont autant de prétexte à empêcher les départs en pèlerinage. Un autre argument plaide en faveur de cette restriction. Il s'agit de la masse de pèlerins sans ressources – qualifiés d'« indigents » par les autorités – réclamant, à chaque fin de pèlerinage, assistance et rapatriement. Isolés, contraints par des budgets limités, les consuls n'ont souvent d'autre option que de plaider pour un durcissement de la réglementation et des contrôles au départ. Mais ce « contrôle par la bienfaisance » (Noiriel, 1991) confine à la surveillance policière lorsqu'en raison d'un important trafic de passeports, certains consuls vont jusqu'à préconiser l'usage de photographies, procédé alors réservé aux seuls aliénés et prisonniers politiques.
- 12 La mise en place de ce système de restrictions au départ se révèle cependant d'une efficacité peu probante. Les effectifs des pèlerins maghrébins débarqués à Djeddah enregistrent même une tendance à la hausse entre 1880 et 1914²⁴. Au cours des années qui précèdent l'entrée en guerre, la politique malthusienne des autorités coloniales françaises rencontre une hostilité croissante chez les musulmans. Or, c'est précisément à cette époque que la France commence à prendre conscience de sa qualité de « puissance musulmane » et crée en 1911 une commission interministérielle des affaires musulmanes (CIAM) destinée à cordonner ses politiques en la matière (Le Pautremat, 1998). À l'instar des autres puissances européennes, une attitude plus libérale s'impose. Quelques jours avant le déclenchement des hostilités, une loi vient supprimer le régime d'autorisation pour les pèlerinages, à charge pour le pèlerin de se conformer aux conditions et prescriptions sanitaires en vigueur.

L'ère des pèlerinages organisés (1916-1939) ou la recherche d'un consensus colonial

L'expérience des pèlerinages de guerre (1916-1918)

- 13 La Grande Guerre marque à bien des égards une rupture dans la gestion coloniale du pèlerinage à La Mecque. À commencer par le regard porté sur les pèlerins. La république entend récompenser le loyalisme dont ont fait preuve les soldats musulmans de l'Empire en dépit des appels au *djihad* lancés depuis Constantinople. Après deux années d'interruption, la révolte arabe au Hedjaz en 1916 va fournir au gouvernement l'occasion d'officialiser sa politique du pèlerinage sous la forme d'une double mission diplomatique et militaire placée sous le commandement du lieutenant-colonel Brémont, chef de la mission militaire d'Égypte. Il s'agit à la fois de manifester le soutien du gouvernement français au chérif Hussein en lui apportant un soutien militaire et financier propre à assurer l'influence de la France dans la région, comme de

faciliter le pèlerinage pour les années futures grâce à l'acquisition de deux hôtelleries dans les villes saintes. Un groupe d'officiers musulmans est officiellement chargé de second²⁵ l'action politique de Si Khaddour Ben Ghabrit, chef du protocole chérifien. Les membres de la délégation qu'il préside sont choisis parmi les notables algériens, marocains et tunisiens et leurs frais de mission, ainsi que ceux des pèlerins qui les accompagnent, entièrement pris en charge par le ministère des Affaires étrangères sur ses fonds de propagande. Un paquebot est spécialement affrété à cet effet. Les conditions de voyage à bord de l'*Orénoque* sont particulièrement luxueuses. Le service y est courtois et la cuisine adaptée aux goûts de la clientèle. Mais si la traversée est couverte par le secret militaire, les patrouilleurs qui escortent le navire ne lui en donnent pas moins un caractère spectaculaire destiné à frapper les esprits des passagers. L'objectif de cette mise en scène est de montrer aux élites musulmanes que les alliés maîtrisent les mers. Au Hedjaz, les « délégués-pèlerins » font l'objet de la même attention : les efforts des représentants de la France ont été relayés par le chérif Hussein, les logements ainsi que les caravanes réservés à l'avance tandis qu'un médecin musulman accompagne les pèlerins dans les lieux saints. La mission confiée à Ben Ghabrit s'avère un succès : début 1917, l'acte de vente de la future hôtellerie des Maghrébins de La Mecque est signé²⁶ au nom de Ben Ghabrit qui prend le mois suivant la présidence d'une Société des habous²⁷ des lieux saints, association culturelle créée pour l'occasion²⁸. L'ambassadeur du Caire n'hésite pas à qualifier les résultats de cette mission de « grandioses » : « Depuis le voyage de Ben Ghabrit à La Mecque, ajoute-t-il, il n'y a plus pour nous d'Islam fermé et hostile »²⁹. Au final, l'illusion de cette « opération Potemkine » a joué à plein et les « délégués-pèlerins » sont même surpris de n'avoir eu au cours de leur périple que des « soupçons de guerre »³⁰. Le commissaire du gouvernement évoque quant à lui un « pèlerinage rêvé ». En effet, « ce fut la première fois qu'une organisation fut entreprise » mais également « la première fois que se trouvaient ensemble des pèlerins de nos possessions d'Afrique du Nord »³¹.

- 14 Fort de ce succès, une nouvelle délégation de notables est mise en place l'année suivante mais ses effectifs sont revus à la baisse en raison des rumeurs de guerre sous-marine. L'envoi en pèlerinage de quarante soldats maghrébins du détachement de Syrie fait par ailleurs écho aux pèlerinages patriotiques organisés au même moment en métropole (Branthomme, 1982). La délégation est reçue en grande pompe à La Mecque où le Malik fait ouvrir spécialement la Kaaba en l'honneur des « délégués-pèlerins ». Reconduite en 1918, cette initiative est abandonnée l'année suivante en raison de la fin des hostilités. Le coût représenté par une telle opération représente, aux yeux des autorités, un argument supplémentaire pour ne pas la renouveler.
- 15 Et pourtant ces trois pèlerinages de guerre vont marquer durablement les esprits. L'utilité de la propagande, la nécessaire adhésion des élites comme l'importance accordée au confort des traversées sont des éléments qui vont guider les autorités pendant les deux décennies d'après-guerre, ouvrant une période d'expérimentations et de tâtonnements divers.

Les pèlerinages de l'immédiat après-guerre ou l'échec de la politique d'association des élites

- 16 Les pèlerinages de l'immédiat après-guerre sont placés sous le signe de la liberté. Il s'agit en effet pour la France de consolider son emprise au Proche-Orient en tenant

compte de la situation spécifique des mandats syrien et libanais. La position géographique et historique de la Syrie comme étape du pèlerinage suppose que les pèlerins puissent être libres de choisir leur route. S'y ajoutent des raisons politiques liées au contexte de la guerre franco-syrienne de 1920. La puissance mandataire souhaite regagner la confiance de la population musulmane et fait assaut de bienveillance à l'égard des pèlerins. À l'occasion du pèlerinage de 1921, le haut commissaire de la république française en Syrie fait savoir qu'il n'a pas manqué « de prendre toutes dispositions utiles en vue de faciliter le pèlerinage aux musulmans et de donner le plus d'éclat possible au départ des pèlerins »³². L'autorité mandataire ne s'en repose pas moins sur les ulémas pour surveiller les convois.

- 17 Au Maghreb, les autorités affichent en revanche une position de stricte neutralité : ne pas encourager, ne pas empêcher. Les pèlerins marocains, par exemple, sont libres de se rendre aux lieux saints mais sous certaines réserves destinées à « assurer la liberté du pèlerinage » : interdiction du pèlerinage par voie de terre, nécessité de disposer d'un pécule suffisant, d'une caution et d'un passeport valide, obligation enfin d'avoir subi des visites sanitaires. Cet apprentissage de la liberté des pèlerinages se fait donc au prix d'une politique de dissuasion discrète où les autorités ne manquent pas d'informer régulièrement les candidats au pèlerinage de la situation politique agitée au Hedjaz. La guerre entre Hachémites et Wahhabites est l'occasion de réhabiliter les anciennes pratiques. Dans sa séance du 22 mai 1925, la CIAM émet un avis négatif concernant le départ des pèlerins maghrébins tandis qu'elle estime qu'en ce qui concerne les musulmans de Syrie et du Liban, « aucune interdiction de ce genre ne devait leur être faite, mais qu'il convenait néanmoins de les aviser des risques auxquels ils s'exposeraient en allant cette année à La Mecque »³³.
- 18 Dans la pratique, des convergences entre le Maghreb et le Levant méritent toutefois d'être relevées telle l'association des élites musulmanes à la gestion des pèlerinages. Les effectifs maghrébins se sont en effet effondrés depuis la guerre : alors qu'ils étaient près de 8 000 en 1913 et 1914, les pèlerins ne sont désormais plus que quelques dizaines à débarquer à Djeddah entre 1919 et 1925. Et ce ne sont pas les 280 pèlerins syriens et libanais présents au pèlerinage de 1921 qui vont inverser cette tendance. Les raisons invoquées ont trait au renchérissement du coût du voyage conjugué à une situation économique morose et une série de mauvaises récoltes, mais aussi à l'insécurité de la route de Médine³⁴. Dans ce contexte, les autorités estiment que leur intervention se ferait en une pure perte et préfèrent déléguer l'organisation des pèlerinages pour le Maghreb et l'Afrique Occidentale française à la Société des habous des lieux saints. À partir de 1920, cette dernière entreprend des démarches auprès des transporteurs. Elle élabore un projet de règlement commun aux trois gouvernements d'Afrique du Nord qui se révèle aussi restrictif que le règlement algérien de 1894 dont il s'est inspiré. « Le but que nous recherchons sera d'ailleurs atteint grâce à la Société des habous » écrit alors sans équivoque Lyautey à son ministre de tutelle³⁵.
- 19 Dans les États sous mandat, il est créé une commission *ad hoc* des mandats pour l'organisation du *hajj* à laquelle participent des notabilités musulmanes – dont le mufti de Beyrouth – pour défendre les intérêts des pèlerins face aux transporteurs. Il est par ailleurs prévu que l'examen des compagnies soumissionnaires soit effectué par un comité *ad hoc*, tandis que, décentralisation oblige, des comités locaux de notabilités musulmanes se voient confier l'organisation matérielle des voyages et l'assistance à donner aux pèlerins. Par ailleurs, à l'appui de cette politique d'association, les autorités

entendent restaurer d'anciennes traditions comme la *sourra* tunisienne³⁶ et envisagent un temps de se substituer au défunt Empire ottoman en réactivant la tradition du *mahmal* syrien³⁷.

- 20 Cette nouvelle politique n'aura cependant duré qu'un temps. Dès 1920, la Société des habous se trouve confrontée à une pénurie de pèlerins qui la place dans l'impossibilité d'organiser tout départ en convoi. Les pèlerins sont alors autorisés à se rendre isolément au Hedjaz. Ce scénario se reproduit jusqu'en 1927, année où le pèlerinage reprend de manière spectaculaire³⁸. Certains administrateurs estiment désormais que la mission confiée à la Société est devenue politiquement gênante. La CIAM se prononce quant à elle en faveur du retour au système d'avant-guerre, à savoir le choix des navires par la puissance publique³⁹, avec l'assentiment des notables de la Société des habous, laquelle recentre désormais ses activités sur l'hôtellerie de La Mecque. L'organisation du pèlerinage est à nouveau assumée par les différents gouvernements – dont l'action est coordonnée par les conférences nord-africaines – qui élaborent chacun un règlement séparé⁴⁰. Suivant l'exemple des pèlerinages de guerre, plusieurs convois communs aux Algériens et Tunisiens seront par la suite organisés.
- 21 Au Levant, la reprise en main du pèlerinage par l'administration est davantage inspirée par des motifs sanitaires. Les obligations internationales en la matière imposant un contrôle au départ, un arrêté du 27 avril 1926 rappelle que, si les frontières maritimes et terrestres sont ouvertes aux pèlerins, les pèlerins empruntant la voie maritime devront obligatoirement s'embarquer à Beyrouth, seul port des États sous mandat pourvu d'un lazaret. Les départs par caravanes sont interdits progressivement, sauf à emprunter des itinéraires officialisés par la conférence de Beyrouth, réunie en 1929 à l'initiative de la France afin de réglementer les pèlerinages par voie de terre. L'exclusivité de la voie maritime implique en conséquence une sélection des navires par l'autorité mandataire sous la forme d'une adjudication annuelle, procédure que les autorités algériennes ont remis au goût du jour. En 1934, c'est toutefois le modèle égyptien qui inspire le haut commissariat quand il décide de conclure une concession accordant un monopole pour dix ans à la Société orientale de navigation. La puissance mandataire souhaite ainsi favoriser la création d'une entreprise nationale de transports. Mais, en réalité, ce monopole est perçu par les musulmans comme une nouvelle tentative française de décourager les départs en pèlerinages. Le modèle maghrébin du « navire à pèlerins » comme mode unique de transport et de surveillance des pèlerins a désormais gagné le Levant. Avec le navire suit le personnel d'encadrement. À l'aube des années 1930, un pèlerin syrien ou libanais qui s'embarque depuis Beyrouth pour les lieux saints est accompagné par des commissaires du pèlerinage, quatre médecins, neuf infirmiers mais également par des gendarmes en uniforme⁴¹. Avec le gendarme, l'autre symbole de ce retour des contrôles est le carnet de pèlerinage, commun à l'Algérie et aux États sous mandats. Rendu obligatoire, au même titre que la vaccination antivariolique et anticholérique, par la conférence du pèlerinage musulman de Paris de 1930, ce carnet fait office de passeport sanitaire. En mentionnant, en plus du nom des héritiers et des vaccins pratiqués, des informations relatives à l'identité civile et physique du pèlerin, le carnet de pèlerinage – qui généralise l'utilisation de la photographie ou, à défaut, des empreintes digitales – vient étoffer l'appareil de renseignement et de surveillance à la disposition des puissances européennes.

Du pèlerin administré au touriste-pèlerin : vers une mutation des formes de domination ?

- 22 Il n'est pourtant pas question pour les autorités françaises d'en rester à cette forme élémentaire de contrôle. Comme nous l'avons souligné lors des pèlerinages de guerre, l'enjeu est bien supérieur : il vise moins à contraindre qu'à faire accepter par les pèlerins eux-mêmes cette « tutelle bienveillante » de l'empire. Or, depuis la guerre, les exigences des pèlerins ont évolué. Ces derniers n'entendent plus voyager dans des conditions aussi précaires que vingt ans auparavant. Les données sociologiques du pèlerinage d'après-guerre, marquées par une forte représentation des classes aisées, viennent confirmer cet état d'esprit. « Bon nombre de nos pèlerins, écrit le résident général du Maroc en 1929, sont des gens aisés, notables des principales villes marocaines qui aiment voyager confortablement et, surtout, dont le pèlerinage n'est pas le but exclusif du voyage »⁴². Pour satisfaire ces nouvelles exigences, des dérogations à la réglementation en vigueur ont été prévues, autorisant, par exemple, un pèlerin muni d'un billet de première classe à prendre place sur des bateaux autres que ceux proposés par la compagnie concessionnaire, par où il faut comprendre : si les conditions de confort ne sont pas à son goût⁴³. Mais ledit pèlerin risque alors d'échapper au contrôle des autorités, comme ces protégés marocains qui conservent la possibilité de s'embarquer sur des navires étrangers. Ne convient-il pas mieux de réinvestir le champ de l'organisation des voyages en fournissant aux pèlerins le maximum de confort, leur donnant l'illusion qu'ils ne sont plus de simples administrés mais des touristes exigeants dont il convient de satisfaire les attentes ? Un commissaire du gouvernement émet le vœu suivant : « Nous avons pensé que pour que l'organisation d'un pèlerinage collectif soit acceptée sans arrière-pensée par l'ensemble de nos musulmans, il devrait tendre à se rapprocher des conditions dans lesquelles voyagent les pèlerins libres. Des efforts sont encore à faire dans ce sens. Il faut que nos Algériens soient mieux persuadés qu'ils deviennent à bord de simples voyageurs qui ont payé leur place et qui bénéficient de l'attentive sollicitude de l'administration française »⁴⁴. Le scandale des traversées à bord des navires *Jérusalem* et *Belgrano* en 1929 et 1930⁴⁵ avait déjà incité les autorités à intervenir plus directement dans le choix des navires. Au Levant comme au Maghreb la réglementation en vigueur avait ainsi relevé les cautionnements imposés aux armateurs. Les commissions chargées de donner leur avis sur les offres des compagnies vont dorénavant redoubler d'exigence en termes de niveaux d'équipement et de prix de passage. En 1935, les autorités se félicitent d'avoir retenu un navire présentant plus de confort que son prédécesseur et, qui plus est, à des prix légèrement inférieurs. La compagnie de navigation « Société française du pèlerinage aux lieux saints de l'Islam », dirigée par un certain El Mekki, remporte ainsi la concession algérienne. En spécialisant ses navires dans le transport des pèlerins, ce dernier souhaite rendre le *hajj* le plus agréable possible pour ses coreligionnaires. Des salles de prière sont aménagées au sein du paquebot *Sinaï*, des haut-parleurs diffusent des concerts de musique arabe religieuse et, le moment venu, toutes les recommandations nécessaires aux pèlerins⁴⁶. Les navires à marchandises et les cargos du siècle dernier ne sont plus qu'un lointain souvenir. L'entre-deux-guerres consacre désormais le règne des paquebots de croisière. Bel exemple de cette « métamorphose de l'épreuve en plaisir » qui est aussi celle de l'histoire des traversées maritimes (Corbin, 1995). Quand une compagnie a le privilège d'être retenue au titre d'une concession décennale, comme c'est le cas dans les États sous mandat, l'autorité

concedante n'en est pas moins vigilante à exiger chaque année des améliorations, il est vrai sous la pression des pèlerins. Ainsi en est-il des nouveaux aménagements réalisés sur le paquebot *Rawdah* en 1939 qui comprend déjà des salons de réception, une mosquée, des bains-douches avec eau chaude à tous les étages, une chambre réfrigérée pour les denrées et enfin des hôpitaux distincts pour les hommes et les femmes munis d'une salle d'attente et d'une salle de consultation⁴⁷. Les goûts des pèlerins aisés se sont occidentalisés et n'ont plus rien à envier aux riches pèlerins chrétiens qui s'embarquaient pour Jérusalem au début du siècle⁴⁸. Comme lors des pèlerinages de guerre, on se plaît de nouveau à évoquer l'image d'un empire unifié et pacifié. « Nos ressortissants nord-africains et sénégalais – écrit le haut commissaire Demartel – paraissent tout particulièrement enchantés de leur séjour au lazaret de Beyrouth où ils sont certains d'être accueillis sans frais d'aucune sorte et où il leur est loisible de rester jusqu'à leur départ pour Marseille après avoir bénéficié de toutes les facilités voulues pour visiter Damas et Jérusalem ». Et d'ajouter que « des croisières spéciales à prix avantageux ont été organisées pour eux à cet effet »⁴⁹.

- 23 Quant au séjour au Hedjaz, autrefois qualifié d'*Inferno* (Catroux, 1957), il est rendu aussi agréable que possible grâce aux efforts des représentants diplomatiques qui veillent, de concert avec les autorités saoudiennes, à en éliminer autant que possible les risques et les désagréments⁵⁰. À commencer par le risque économique. En vue d'éviter toute taxation abusive – classique de la littérature du pèlerinage depuis Ibn Jubayr –, le consulat prend soin d'envoyer avant chaque départ la liste des différentes tarifications que lui a transmise l'administration du royaume. Pour se prémunir des fluctuations du franc, les autorités conseillent aux pèlerins de se munir dès le départ d'une quantité nécessaire de livres sterlings ou de monnaie-or. Les risques de change sont quant à eux évités depuis qu'une agence du Crédit foncier d'Algérie a pris l'habitude, à chaque pèlerinage, de s'installer dans les murs du consulat. Par ailleurs les progrès de la vaccination combinés à une organisation sanitaire exemplaire du royaume saoudien semblent avoir fait disparaître définitivement tout danger d'épidémie. La route de Médine, traditionnellement émaillée d'incidents opposant bédouins et pèlerins, est quant à elle devenue sûre depuis qu'Ibn Saoud a encouragé, avec la bénédiction des puissances, les déplacements par automobile dont les billets sont achetés par les pèlerins depuis les ports d'embarquement. Enfin, les comportements abusifs des *mutawwif-s* en matière de logement sont désormais minimisés car le consul de Djeddah et son représentant à La Mecque ont pris pour habitude de réserver préalablement logements et gîtes d'étape. Ces attentions visent à débarrasser le pèlerin de tout souci matériel pour qu'il se consacre pleinement à ses obligations religieuses. En réalité, les autorités coloniales restent convaincues que le contraste entre le confort des pèlerins sous domination française et la dure réalité d'un pays ravagé par la crise ne peut être que profitable au prestige de l'empire. Le pèlerin n'en intériorisera que mieux la tutelle occidentale comme le remarque avec satisfaction un commissaire du gouvernement :

Certains [pèlerins] ont reconnu n'être plus des orientaux de tempérament, avoir acquis sous l'influence des libertés françaises, une indépendance de caractère qui les différencient nettement de leurs coreligionnaires d'Orient⁵¹.

L'impossible consensus : le développement d'itinéraires concurrents et la question des clandestins

- 24 Cette reprise en main en douceur de l'organisation des pèlerinages manifeste-t-elle pour autant l'émergence d'une « culture coloniale » (Blanchard, Lemaire, 2003) du pèlerinage susceptible d'être partagée par la République et les élites musulmanes ? Il est difficile pour l'historien de mesurer le degré d'adhésion réelle des populations intéressées. Si l'on s'en tient aux rapports des commissaires du gouvernement, aux procès-verbaux de la Société des habous, ou encore aux nombreuses lettres de remerciements envoyées par des notables civils et religieux du Maghreb et du Levant, la réponse est évidemment affirmative. La presse et les rapports de police nous livrent cependant une autre version des faits. Nous fournirons ici deux exemples de remise en cause de ces modalités de contrôles et d'organisation des déplacements. Le premier concerne la réaction des notables du Levant face au monopole maritime. Le second concerne la masse des pèlerins clandestins qui, à l'occasion de chaque pèlerinage, échappe au contrôle des autorités.

La contestation du monopole maritime par les notables du Levant et la promotion d'itinéraires concurrents

- 25 Instaure en 1926, le principe de la concession des transports des pèlerins par mer va rapidement provoquer un mouvement d'humeur dans l'opinion publique syro-libanaise. En 1929 la commission du pèlerinage fait ainsi état d'une pétition d'ulémas et de commerçants de Damas protestant contre le principe de la concession du transport des pèlerins⁵². Pour les commerçants de Damas ce monopole porte atteinte au « tourisme sacré » qui, à chaque pèlerinage, fait transiter par la Syrie des caravanes venues d'Inde, de Turquie, d'Irak ou de Perse. Mais la contestation va gagner en ampleur avec l'attribution en 1934 de la concession décennale à la Société orientale de navigation de Farid Eddé, un chrétien libanais. L'événement – en partie orchestré par les concurrents évincés – est largement relayé par la presse qui y voit une nouvelle atteinte portée à la communauté musulmane déjà malmenée, selon elle, par les autorités. Comment est-il concevable d'attribuer le monopole du transport vers les lieux saints à un non-musulman ? Les arguments sont aussi politiques : pour certains, cette concession serait « le prélude à la désignation d'Émile Eddé comme président de la République »⁵³. La contestation gagne les autres villes de Syrie exhortant le gouvernement syrien à demander au haut commissaire d'annuler le monopole sous prétexte que les tarifs de la compagnie sont exorbitants. Les journalistes syriens évoquent à l'appui de cette contestation « l'organisation parfaite du pèlerinage musulman français d'Afrique du Nord »⁵⁴ sans se douter qu'au même moment la presse algérienne s'indigne devant le « scandale du pèlerinage » que constitue la cherté des prix de passage comparés à ceux en vigueur pour le pèlerinage de Lourdes en vue duquel « l'État accorde des facilités de toute nature, les réseaux de chemin de fer et les compagnies de navigation concèdent des diminutions de tarifs sensibles »⁵⁵.
- 26 Le haut commissariat reste sourd à cette vague de protestations. Bien plus inquiétantes lui semblent en effet les initiatives développées par l'Arabie Saoudite et l'État irakien

nouvellement indépendant visant à restaurer les voies terrestres du pèlerinage : le chemin de fer du Hedjaz et l'ancienne « caravane de Mésopotamie ».

- 27 Dès la prise du Hedjaz en 1925, Ibn Saoud veut faire du *hajj* un élément central de sa politique étrangère. Face à ses rivaux hachémites, le souverain wahhabite entend être reconnu comme protecteur légitime des lieux saints et, partant, chef de file du monde arabo-musulman (Laurens, 2000). Rien de plus symbolique à cet effet que sa volonté de restaurer l'ancien chemin de fer du Hedjaz entre Damas et Médine dont la section hedjazienne a été détruite à deux reprises, suite à la révolte arabe de 1916 et, après sa restauration par le Malik Hussein, lors du conflit qui opposa Wahhabites et Hachémites. Pour arriver à cette fin, il souhaite faire reconnaître l'unicité de la ligne en tant que bien *waqf*⁵⁶ et obtenir l'accord des autorités mandataires française et britannique en vue du financement des travaux de réfection⁵⁷. C'est sans compter les réticences de la France qui, considérant la section syrienne du chemin de fer comme un bien national, en a affermé l'exploitation en 1924 à la Compagnie des chemins de fer Damas-Hama et prolongements. Convoquée en 1928, la première conférence de Caïffa est ajournée après que le délégué du Hedjaz a soulevé la question de la propriété de la ligne. Le pouvoir saoudien se lance alors dans une entreprise de mobilisation des opinions publiques, en premier chef les nationalistes syriens. En janvier 1931, une société de bienfaisance dénommée « comité de défense de la voie ferrée du Hedjaz » est créée à Damas afin de demander la restitution de la voie à ses propriétaires légitimes, en l'occurrence le souverain saoudien. En octobre de la même année, le comité de défense demande au haut commissaire de transmettre sa requête à la Société des Nations tandis qu'il appelle les magasins des souks de Damas à rester fermés en signe de protestation. Cependant le spectre du panislamisme revient hanter l'imaginaire des autorités quand elles découvrent qu'une campagne de souscription a été lancée dans tout le *dar al-Islam*, référence directe aux contributions volontaires demandées à chaque pèlerin lors de la création de la ligne par le sultan Abdhülhamid II. Français et Anglais acceptent l'ouverture d'une seconde conférence à Caïffa en 1935. Mais les discussions achoppent sur les conditions de répartition des dépenses. Une ultime tentative est alors tentée par le gouvernement syrien. L'ancien ministre des Finances Choucry Bey Kawatly profite du pèlerinage de 1938 pour rencontrer le ministre hedjazien des affaires étrangères et décider de la création d'un comité permanent chargé du rétablissement de la ligne. Suite à cette mission, des crédits extraordinaires sont votés à l'unanimité par le parlement syrien sans toutefois qu'aucune suite n'ait été donnée à cette initiative.
- 28 Il est vrai que depuis la fin de l'année 1934 l'attention des pèlerins est attirée par le projet irakien de rouvrir l'ancienne piste de Nadjaf à Médine, autrefois empruntée par les califes de Bagdad pour se rendre aux lieux saints. Cette initiative n'est pas étrangère au monopole maritime instauré dans les États sous mandat français et à l'obligation faite à tout pèlerin transitant par la Syrie de prendre la mer à Beyrouth. La piste est finalement ouverte en 1935 après qu'une « croisade de pèlerins intellectuels », composée d'instituteurs et d'étudiants irakiens, s'est rendue symboliquement en pèlerinage par ce nouvel itinéraire⁵⁸. Le succès est immédiat. Placé devant le fait accompli, le directeur du service de la santé du haut commissariat ne peut que constater que les effectifs enregistrés au départ de Beyrouth en 1936 n'ont jamais été aussi bas depuis quinze ans⁵⁹. Les autorités mettent en avant la brèche que cette nouvelle route risque d'ouvrir dans le dispositif sanitaire mis en place au Proche-Orient. Leurs arguments n'ont cependant que peu de poids au regard du temps de trajet gagné par les pèlerins irakiens, persans ou indiens qui se détournent définitivement de

la route de Syrie. De la même manière, ceux des pèlerins syriens qui en ont les moyens ont désormais tout loisir de contourner la réglementation en vigueur dans leur État, assumant de leur plein gré la qualité de « clandestin ».

Les départs clandestins : une constante du pèlerinage à l'époque coloniale

- 29 Le phénomène des pèlerins clandestins constitue une donnée permanente de l'histoire du *hajj* sous influence européenne. Loin des convois officiels et des itinéraires balisés par les puissances, le départ clandestin représente cette contre-histoire du pèlerinage qui renoue avec le temps long et l'espace sans frontières propres au *hajj* pré-colonial. La catégorie du « clandestin » découle de la mise en œuvre d'une police des déplacements. Est clandestin celui qui cherche à entrer ou sortir de son territoire à l'insu des autorités, manifestant ainsi le souhait de retrouver sa liberté de mouvement.
- 30 Mais, aussi insaisissable soit-il, le pèlerin clandestin n'est pas un inconnu. Les itinéraires qu'il emprunte sont progressivement identifiés et son profil sociologique parfois mentionné par les rapports de police ou encore les listes d'indigents dressées par les consuls de Djeddah en vue de leur rapatriement. Au sein de cette « armée irrégulière du pèlerinage »⁶⁰, le plus gros des troupes, au Maghreb comme au Levant, est représenté par des pèlerins pauvres issus du monde rural. Les motivations du départ clandestin sont variées. Elles peuvent être politiques quand, jusqu'à la première guerre mondiale, des populations du Maghreb choisissent d'émigrer vers le Hedjaz ou la Syrie afin d'échapper à la tutelle coloniale. Elles sont aussi souvent d'ordre économique et liées à la cherté du prix de passage, *a fortiori* pendant les périodes de mauvaises récoltes. Toutefois, comme l'écrit judicieusement un fonctionnaire, des aspirations de nature religieuse ne sont pas à exclure car « le titre de hâdji est d'autant plus méritoire et d'autant plus prestigieux que le fidèle a dû vaincre plus d'obstacles pour manifester sa foi »⁶¹. Le départ en pèlerinage joue alors le rôle de « valeur refuge » (Memmi, 1954), de repli dans la tradition face aux bouleversements introduits par les puissances européennes. Aux nouvelles facilités offertes par les navires à pèlerins, les clandestins préfèrent ainsi l'appel du désert. Tel est le cas, par exemple, des pèlerins libanais ou syriens qui profitent de la proximité géographique du Hedjaz pour parcourir le désert transjordanien en caravanes. Les clandestins du Maghreb alternent quant à eux les voies terrestres et maritimes depuis Tanger ou Tripoli, à l'exception notable de ces portefaix des ports d'Alger ou de Tunis qui choisissent l'embarquement de nuit à bord des navires agréés. Une autre catégorie de clandestins est représentée par des pèlerins plus aisés qui prennent prétexte d'un voyage d'affaires pour se rendre aux lieux saints. Ainsi en est-il, par exemple, de ces marchands tunisiens ou sfaxiotes ayant demandé un passeport pour Alexandrie et poursuivant leur route vers Médine. Ou encore de ces Syriens bénéficiant de certificats de complaisance des chambres de commerce de Damas, Alep, Homs ou Hama et qui choisissent de gagner le Hedjaz par l'Égypte. Ce type de profil n'est pas sans rappeler l'ancienne tradition des Foires de La Mecque qui associaient étroitement pèlerinage et activités commerciales.
- 31 Quant au volume représenté par ces clandestins, les estimations d'avant-guerre sont trop éparpillées pour autoriser une appréciation fiable⁶². L'existence des flux issus du Maghreb est encore attestée pendant l'entre-deux-guerres mais dans des proportions bien moindres que ceux issus des États sous mandat où le phénomène est intimement

lié à la question du monopole maritime. En 1930, on estime ces derniers à un cinquième des effectifs partis en pèlerinage. En 1937, ce sont près de la moitié des pèlerins qui ont fait le choix de la voie de terre. Ils deviennent majoritaires en 1939. Le phénomène prend des proportions d'autant plus inquiétantes que les clandestins représentent un risque sanitaire en même temps qu'un coût budgétaire lorsque l'administration doit rapatrier ces indigents depuis Djeddah. Cela conduit les autorités de départ à renforcer les contrôles dans les ports dès l'embarquement⁶³, le long de la frontière tripolitaine sous forme de patrouilles mobiles⁶⁴ ou encore à la frontière syrienne, en mobilisant des méharistes druzes du Hauran. Au Maghreb, les sanctions se veulent le plus souvent exemplaires mais apparaissent toutefois peu dissuasives. D'autant qu'au Levant le pèlerin clandestin peut lui-même passer pour une victime d'organisations illégales, constituées en véritables filières, usant de publicité pour attirer à elles les candidats au pèlerinage. Les sanctions visent alors prioritairement les organisateurs du trafic et des peines minimales sont imposées aux pèlerins de bonne foi, l'administration proposant même l'amnistie pour ceux des pèlerins qui choisiraient de revenir s'embarquer à Beyrouth. Au fil des années, les techniques de renseignement se sont perfectionnées, les arrestations sont devenues plus fréquentes mais les vagues de départs clandestins n'en ont pas diminué pour autant. Pour beaucoup d'administrateurs, la persistance de ce phénomène est même perçue comme l'échec principal de la politique d'organisation du *hajj*, à savoir l'incapacité pour les autorités à réguler correctement les déplacements de leurs sujets.

- 32 Tout au long de la Troisième République, les autorités d'Algérie comme celles des territoires sous protectorat ou mandat ont manifesté leur volonté d'encadrer et de contrôler les départs en pèlerinage. À la faveur des circonstances politiques et de l'importance numérique des flux de pèlerins, les modalités de ce contrôle ont évolué. Au contrôle administratif d'avant-guerre s'est substituée une organisation par délégation aux élites musulmanes avant que la puissance publique, inspirée par le précédent des pèlerinages de guerre, ne décide, dans les années 1930, de veiller plus étroitement à l'organisation des conditions de voyage et de séjour des pèlerins. On peut ainsi se demander si ce passage d'un contrôle des corps hérité de l'État monarchique à une forme plus subtile de domination axée sur la satisfaction des besoins ne cherche pas, à travers la suppression des épreuves du pèlerinage, à vider de sa raison d'être le *hajj* et du même coup à se prémunir contre l'Islam et son « potentiel subversif » (Bozzo, 2005). En effet, la colonisation du pèlerinage envisagée comme un contrôle des déplacements ne vise-t-elle pas autre chose que neutraliser le *hajj* dans sa dynamique même ? Il n'est donc pas étonnant que les pèlerins aient précisément privilégié cette dimension des déplacements comme voie privilégiée d'un « retour à soi » (Nandy, 2006). La contestation bruyante du monopole maritime par les élites syriennes comme la résistance muette opposée par les clandestins à toute réglementation du pèlerinage en sont deux exemples flagrants. Ainsi la reconquête est-elle naturellement passée par une réappropriation des anciennes voies du pèlerinage mises à mal presque un siècle auparavant par l'introduction de la navigation à vapeur. Signe des temps, les automobiles irakiennes et les avions égyptiens⁶⁵ auront vite fait de marginaliser le « navire à pèlerins » – vitrine et justification de la domination européenne – en tant qu'héritage des pèlerinages d'avant-guerre. Alphonse Dupront ne dit-il pas autre chose quand il voit dans l'appel du départ qui remue chaque pèlerin une « négation de l'ordre établi »⁶⁶ ?

BIBLIOGRAPHIE

Adolphe d'Avril, *L'Arabie contemporaine avec la description du pèlerinage de La Mecque*, Paris, Éditions Mailliet et Challamel, 1868.

Denise Ammoun, *Histoire du Liban contemporain* (t. 1, 1860-1943), Paris, Fayard, 1997.

Charles-Robert Ageron, *Les Algériens musulmans et la France*, Paris, Éditions Bouchène, 2005.

Mohamed Ben Cherif, *Aux villes saintes de l'Islam*, Paris, Hachette, 1919.

Pascal Blanchard, Sandrine Lemaire (dir.),

- *Culture coloniale. La France conquise par son Empire. 1871-1931*, Paris, Autrement, 2003.

- avec Nicolas Bancel, *La Fracture coloniale. La société française au prisme de l'héritage colonial*, Paris, La Découverte, 2005.

Patrice Bourdelais, *Les Hygiénistes, enjeux, modèles et pratiques*, Actes du colloque tenu à Saint-Julien-en-Beaujolais les 18 et 19 novembre 1999, Belin, 2001.

Philippe Boutry, Dominique Julia (dir.),

- avec Pierre-Antoine Fabre, *Rendre ses vœux. Les identités pèlerines dans l'Europe moderne (xvie-xviii^e siècle)*, Paris, Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales, 2000.

- *Pèlerins et pèlerinages dans l'Europe moderne*, Actes du colloque de l'Institut universitaire européen et de l'École française de Rome tenu à Rome les 4 et 5 juin 1993, Collection de l'École française de Rome, 2000.

Pierre Boyer, « L'administration française et la réglementation du pèlerinage à La Mecque (1830-1894) », *Revue d'histoire maghrébine*, n° 9, pp. 275-293.

Anna Bozzo, « Histoire et République, une longue histoire de méfiance », dans Nicolas Bancel, Pascal Blanchard et Sandrine Lemaire, *La Fracture coloniale*, op. cit., pp. 75-82.

Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II. Tome 1. La part du milieu*, Paris, Armand Colin, 1990 (1949).

Georges Catroux, *Deux Missions en Moyen-Orient (1919-1922)*, Paris, Plon, 1957.

Alain Corbin, *L'Avènement des loisirs, 1850-1960*, Paris, Flammarion, 1995.

Jean Chelini et Henry Branthomme,

- *Les chemins de Dieu. Histoire des Pèlerinages chrétiens des origines à nos jours*, Paris, Hachette, 1982.

- *Histoire des Pèlerinages non chrétiens. Entre magique et sacré : le chemin des dieux*, Paris, Hachette, 1987.

Sylvia Chiffolleau et Anna Madoeuf (dir.), *Les pèlerinages au Maghreb et au Moyen-Orient*, Actes du colloque tenu à Damas du 25 au 27 septembre 2004, Beyrouth, IFPO, 2005.

Alphonse Dupront, *Du Sacré, Croisades et pèlerinages. Images et langages*, Paris, Éditions Gallimard, 1987.

Firmin Duguet, *Le Pèlerinage à La Mecque au point de vue religieux, social et sanitaire*, Paris, Éditions Rieder, 1932.

Laurent Escande, « Du sanitaire au politique : le gouvernement général de l'Algérie face au pèlerinage de La Mecque (1870-1940) », *Ultramarines*, n° 7, p. 3-10.

Kaïs Ezzerelli, « Le pèlerinage à La Mecque au temps du chemin de fer du Hedjaz (1908-1914) », dans Sylvia Chiffolleau et Anna Madoeuf (dir.), *Les pèlerinages au Maghreb et au Moyen-Orient*, op. cit., pp. 167-192.

Pierre Guillaume, *Le monde colonial xixe-xxe siècle*, Paris, Armand Colin, 1999 (1974).

Raoul Girardet, *L'idée coloniale en France de 1871 à 1962*, Paris, La Table Ronde, 1972.

René Girault, *Diplomatie européenne. Nations et impérialismes 1871-1914*, Paris, Payot, 1997.

Robert Jervish, *Perception and Misperception in International Politics*, Princeton University Press, 1976.

Ferdinand 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.

Henry Laurens,

- *L'Orient Arabe*, Paris, Armand Colin, 2000.

- *La Troisième République et l'Islam*, Paris, Éditions du CNRS, 2005.

Pascal Le Pautremat, *Le rôle de la Commission Interministérielle des Affaires Musulmanes dans l'élaboration d'une politique musulmane de la France de 1911 à 1937*, thèse de doctorat d'histoire sous la direction de Yves-Henri Nouailhat, Université de Nantes, 1998.

Patricia Lorcin, *Kabyles, Arabes, Français : identités coloniales*, Paris, Pulim, 2005.

Pierre-Jean Luizard (dir.), *Le choc colonial et l'Islam. Les politiques religieuses des puissances coloniales en terre d'Islam*, Paris, Éditions La Découverte, 2006.

Albert Memmi, *Portrait du colonisé, portrait du colonisateur*, Paris, Corrêa, 1957.

Ashis Nandy, *L'Ennemi intime, perte de soi et retour à soi sous le colonialisme*, Paris, Fayard (trad. française), 2007.

Gérard Noiriel,

- *Réfugiés et sans-papiers. La République face au droit d'asile, xixe-xxe siècle*, Paris, Hachette, 1991.

- « Le passeport au xixe siècle : entre archaïsme et modernité », dans Alain Corbin (dir.), *L'Invention du xixe siècle*, Klincksieck, Presses de la Sorbonne Nouvelle, 1999.

Daniel Rivet, *le Maghreb à l'épreuve de la colonisation*, Paris, Hachette Littérature, 2002.

William R. Roff, « Sanitation and security : The Imperial Powers and the Nineteenth Century Hajj », dans *Arabian Studies VI*, University of Cambridge, 1982.

Joseph Schumpeter, *Impérialisme et classes sociales*, Paris, Éditions de Minuit, 1972.

Jacques Thobie, « La France coloniale de 1870 à 1914 », dans Jean Meyer et alii, *Histoire de la France coloniale. Tome 1 : des origines à 1914*, Paris, Armand Colin, 1991.

Eugen Weber, *Fin de siècle*, Paris, Fayard, 1986.

NOTES

1. Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II. Tome 1. La part du milieu*, Paris, Armand Colin, 1966 (1949), p. 226.

2. « Se rendre à », « se diriger vers ». Cf. Arent Van Wensinck, « hadjdj » dans *Encyclopédie de l'Islam*, p. 33 à 39.
3. *L'Arabie contemporaine avec la description du pèlerinage de La Mecque*, Paris, Maillet et Challamel, 1868, p. 167-184.
4. Relations de voyages écrites par des pèlerins musulmans depuis le Moyen-Âge.
5. Nous reprenons la définition schumpetérienne de l'impérialisme comme « un héritage de l'époque dominée par l'État monarchique ». Cf. Joseph Schumpeter, *Impérialisme et classes sociales*, Paris, Éditions de Minuit, 1972. Sur la rémanence des pratiques et catégories d'Ancien Régime dans l'univers colonial, le lecteur pourra se reporter utilement à l'ouvrage de Pierre Guillaume, *Le Monde colonial, XIX^e-XX^e siècle*, Paris, Armand Colin, 1974.
6. Circulaire n° 22 du gouvernement général d'Algérie (GGA) du 6 juillet 1880, Archives d'Outre Mer (Arch. OM), GGA, 16H84.
7. Précisons que la volonté d'interdire le pèlerinage à La Mecque n'est pas une donnée constante de l'administration algérienne. La personnalité des gouverneurs généraux est ici un élément à prendre en compte. Jules Cambon (1891-1897), en vertu de sa « politique indigène » est ainsi réputé plus libéral que ses prédécesseurs Albert Grévy (1879-1881) et Louis Tirman (1881-1891). Charles-Robert, Ageron, *Les Algériens musulmans et la France*, Paris, Éditions Bouchène, 2005. Ces considérations ne sont toutefois pas de nature à infléchir la tendance de fond qui est celle, jusqu'à la Grande Guerre, d'un durcissement de la réglementation des pèlerinages.
8. Dépêche du président du Conseil, le 25 janvier 1900, Archives diplomatiques de Nantes (Arch. Dipl. Nantes), Unions internationales, premier versement, 528.
9. Dépêche du résident général, le 19 octobre 1912, Arch. Dipl. Nantes, Maroc, Direction des affaires indigènes, 204.
10. Rappelons qu'au titre du Code de l'Indigénat, tous les déplacements des indigènes hors de leur commune d'origine doivent être soumis à la délivrance d'un permis de voyage, autrement appelé « passeport intérieur ».
11. Circulaire n° 22 du 6 juillet 1880, Arch.OM, GGA, 16H84.
12. Circulaire ministérielle du 9 Redjeb 1300 (16 mai 1883), *Journal officiel tunisien*, année 1883.
13. Philippe Boutry et Dominique Julia (dir.), *Rendre ses vœux*, Paris, Centre d'anthropologie religieuse de l'EHESS, 1996.
14. Dépêche de l'agence de France au Maroc au résident général, le 6 août 1912, Arch. Dipl. Nantes, Maroc, Cabinet Diplomatique, 676.
15. Le mahmal est un palanquin qui, escorté par une caravane militaire, transporte vers la Grande Mosquée de La Mecque la kiswa, housse destinée à recouvrir la Kaaba.
16. Dépêche du consul de Port-Saïd, le 5 mai 1896, Arch. Dipl. Nantes, Port-Saïd, 123.
17. En 1893, le « Gergovia » met vingt jours pour gagner Djeddah depuis Philippeville, contre treize jours en 1930 pour le navire « Asia ».
18. Ferdinand Jousseaulme, *Un voyage de pèlerins algériens à La Mecque*, Montpellier, Imprimerie Centrale du Midi, 1894, p. 5.
19. « Rapport de M. Gillotte administrateur de la commune mixte d'Aïn-Témouchet sur le pèlerinage de La Mecque en 1905 », Arch. OM, 8 Fi 514.
20. Dépêche du vice-consul de Djeddah, le 1^{er} novembre 1887 Arch. Dipl. Nantes, Djeddah, 55. « J'étais d'ailleurs révolté, écrit le consul, de la façon cruelle dont les pèlerins inoffensifs étaient généralement traités à coup de bâton par les gens chargés de la police. »
21. Un mutawwaf est un guide officiel du pèlerinage charge, contre rémunération, de loger, nourrir et guider les pèlerins dans l'accomplissement de leurs rites religieux.
22. Dépêche du consul de Djeddah au ministre des Affaires étrangères (MAE) du 13 janvier 1912, Arch. Dipl. Nantes, Djeddah, 56.
23. Dépêche du consul de Djeddah, le 10 août 1896, Arch. Dipl. Nantes, Unions Internationales, premier versement, 527.

24. En moyenne décennale, on compte 4 349 pèlerins originaires du Maghreb (à l'exception de la Tripolitaine et de la Cyrénaïque) pour la décennie 1880, 4 580 pour les années 1890-1899 et 5 404 lors de la première décennie du ^{xx}e siècle. Ces calculs ont été réalisés par nos soins à partir des statistiques de l'Office sanitaire de Djeddah.
25. Dépêche n° 3 964 du président du Conseil au ministre de la Guerre, le 27 septembre 1916, Archives historiques de la Défense de Vincennes (Arch. Hist. Def., Vincennes), 5N 156.
26. Télégrammes de DeFrance n° 68 et 24, les 21 et 24 janvier 1917, Arch. Hist. Def. de Vincennes, 5N, 191.
27. Un bien habous est un bien immobilisé dans une intention pieuse.
28. Fixée à la Mosquée d'Alger, cette société agit en tant que mandataire du mufti d'Alger, du Sultan du Maroc et du bey de Tunis. Elle est composée de sept membres fondateurs – deux Algériens, deux Tunisiens, deux Marocains et un délégué de l'A.O.F qui possèdent tous la qualité de « hadji » – et de sept membres honoraires.
29. Télégramme n° 434, le 22 octobre 1916. Arch. Hist. Def. de Vincennes, 5N 70.
30. Note du service des renseignements, le 13 novembre 1916, Arch. Dipl. Nantes, Maroc, Direction des Affaires indigènes, 204.
31. Rapport du commissaire du gouvernement de Mazières, le 15 novembre 1917, Arch. OM, GGA, 16H 90.
32. Dépêche du haut commissaire, le 15 août 1921, Arch. Dipl. Nantes, Maroc, Cabinet Diplomatique, 676.
33. Dépêche n° 323 du ministre des Affaires étrangères au haut commissaire Sarraïl, le 11 juin 1925, Arch. Dipl. Nantes, Beyrouth 663.
34. Les pèlerins maghrébins, de rite malékite, ne conçoivent pas d'accomplir leur hajj sans une étape à Médine afin de visiter la tombe de Malik Ibn Abas, fondateur de l'école juridique qui porte son nom.
35. Dépêche de Lyautey, le 4 juin 1921, Arch. Dipl. Nantes, Maroc, Cabinet Diplomatique, 676.
36. Il s'agit de la redevance annuelle versée par le bey de Tunis afin de contribuer à l'entretien des lieux saints.
37. Ce projet plonge ses racines dans l'avant-guerre. La création d'un mahmal marocain était alors envisagée comme un moyen de contester l'autorité califale de Constantinople. Cf. Henry Laurens, *La Troisième République et l'Islam*, Paris, Éditions du CNRS, 2005.
38. On compte alors 2 435 Maghrébins débarqués à Djeddah contre 115 l'année précédente. Cette reprise du pèlerinage liée à la nouvelle politique religieuse d'Ibn Saoud profite également aux Syriens et Libanais dont 1 511 pèlerins affluent vers les lieux saints contre 526 en 1926.
39. La Société des habous rappelle dans le procès-verbal de son assemblée annuelle d'octobre 1928 que « le pèlerinage à La Mecque, étant un acte religieux et politique, doit être organisé sous la haute protection des gouvernements de l'Algérie, du Maroc, de la Tunisie et de l'Afrique Occidentale ». Lettre de Ben Ghabrit au MAE, le 30 novembre 1928, Arch. Dipl. Nantes, Maroc, Cabinet Diplomatique, 678.
40. Il s'agit, pour la Tunisie, de l'arrêté du 8 janvier 1929 ; pour l'Algérie de l'arrêté du 2 février 1929 (complété par l'arrêté de 1930 dont l'article 107 restaure le principe d'autorisation) et pour le Maroc du dahir du 14 mars 1929.
41. Les pèlerins maghrébins sont encadrés quant à eux par un commissaire du gouvernement, un inspecteur général des contrôles, un interprète et un cavalier musulman. Le personnel médical comporte un médecin français, un médecin musulman et trois infirmiers.
42. Dépêche du résident général du Maroc, le 21 mars 1929, Arch. Dipl. Nantes, Maroc, Cabinet Diplomatique, 678.
43. Article 4-4 de l'arrêté du haut commissaire de la république française en Syrie n° 2 365 du 31 janvier 1929, Arch. Dipl. Nantes, Beyrouth, 663.
44. Rapport du commissaire du gouvernement Lestrade, le 25 mai 1933, Arch. OM, GGA, 16H 97.

45. Dans le premier cas de figure, il s'agissait d'un navire en situation de dépassement et qui avait effectué des arrêts répétés en pleine mer alors que ses installations présentaient des défauts de ventilation. Le Belgrano quant à lui n'avait pas été dératisé. À cette liste noire, on peut ajouter, en 1930, le cas de l'incendie du vapeur Asia en rade de Djeddah provoqué par le fourneau à pétrole d'un pèlerin yéménite.
46. Rapport général sur le pèlerinage à La Mecque en 1936, le 14 mai 1936, Arch. OM, GGA, 16H 100.
47. Rapport de la direction des services quaranténaires au haut commissaire, le 21 avril 1939, Arch. Dipl. Nantes, Beyrouth, 663.
48. On pourrait à ce sujet citer l'exemple du navire Notre-Dame du Salut, affrété lors du 28^e pèlerinage de pénitence à Jérusalem et spécialement aménagé à cet effet avec sa vaste chapelle et ses cabines de luxe. Archives Nationales, F19, 5562.
49. Rapport n° 346 du haut commissaire au ministre des affaires étrangères, le 2 juin 1933, Arch. OM, GGA, 16H97.
50. À ce sujet, le Traité d'El Djzirah signé en 1931 entre la France et le Royaume d'Hedjaz précise dans son article 4 que les ressortissants, sujets et protégés français de confession musulmane « jouiront, pendant leur séjour au Hedjaz, d'une entière sécurité personnelle et matérielle, ainsi que du traitement et des droits accordés ou reconnus aux ressortissants de la nation la plus favorisée ».
51. Rapport du commissaire du gouvernement Lestrade, le 25 mai 1933, Arch. OM, GGA, 16H97.
52. Procès-verbal de la séance du 4 mars 1929, Arch. Dipl. Nantes, Beyrouth, 663.
53. Arch. Dipl. Nantes, Beyrouth, 665. Cette contestation doit être replacée dans le contexte de la longue rivalité entre Emile Eddé et Béchara El-Khoury. On se souvient ainsi des conséquences du ministère Eddé de 1929, accusé par les milieux musulmans de vouloir instaurer un monopole chrétien sur les écoles primaires et à qui certaines rumeurs auraient attribué les propos suivants : « S'ils ne sont pas contents... qu'ils aillent à La Mecque ! » Sur ce point voir Denise Ammoun, *Histoire du Liban contemporain, 1860-1943*, t. 1, Paris, Fayard, 1997, p. 343.
54. Note n° 314/A du Service de sécurité de Deraa du 6 avril 1936, Ibid.
55. Article du quotidien La Défense du 13 mars 1936, Arch. OM, GGA, 16 H 100.
56. Un bien waqf est l'autre nom, en vigueur au Moyen-Orient, pour habous.
57. Ibn Saoud s'appuie sur ce point sur la Déclaration Bompard de 1923, laquelle avait posé comme principe l'affectation prioritaire des bénéfices d'exploitation des sections en activité – en l'occurrence celles de Syrie, Palestine et Transjordanie – aux dépenses d'entretien de l'ensemble de la ligne, et par conséquent à la section déficitaire du Hedjaz. Cette déclaration prévoyait par ailleurs le remplacement de l'ancien Conseil de Constantinople qui gérait la ligne par un Comité consultatif siégeant à Médine.
58. Extrait du journal El Bilad du 1^{er} février 1935. Cette initiative est également diplomatique et vise à « raffermir les liens d'amitiés entre les deux pays », Arch. Dipl. Nantes, Beyrouth, 663.
59. Rapport du médecin général Martin, le 10 août 1936, Ibid.
60. L'expression est du docteur Lathuraz-Viollet, commissaire du gouvernement sur le vapeur « Gallia » dans un rapport du 24 juillet 1896 adressé au directeur de la Santé de la ville d'Alger. Cf. Arch. OM, GGA, 16H86.
61. Procès verbal du 29 mars 1912, Arch. Dipl. Nantes, CIAM, 2 MI 101.
62. Les autorités signalent ainsi 200 clandestins maghrébins en 1897 contre 600 l'année suivante ou encore 1 827 en 1911.
63. Rapport du commissaire spécial du port de La Goulette, le 24 février 1935, Arch. Dipl. Nantes Tunisie, 2126.
64. Voir, par exemple, circulaire n° 5 du 8 mars 1911 à destination des commandants militaires des territoires du Sud, Arch. Dipl. Nantes, Tunisie, Zarzis, 859.

65. Rapport du Conseil Sanitaire et Quarantenaire d'Égypte sur le pèlerinage de 1936, Arch. Dipl. Nantes, Beyrouth, 664. L'année 1936 voit pour en effet pour la première fois la Banque Misr affréter un avion pour le transport des pèlerins.
66. Du Sacré, Croisades et pèlerinages. Images et langages, Paris, Gallimard, 1987, p. 377.

RÉSUMÉS

Confrontée dès la fin de la décennie 1870 à une affluence sans précédents des pèlerins à La Mecque, la France, à mesure qu'elle étendait sa domination sur les pays musulmans du bassin méditerranéen, a été contrainte d'organiser et de réglementer les déplacements vers les lieux saints de l'Islam. Jusqu'à la veille de la seconde guerre mondiale, les solutions retenues ont été fonction des impératifs politiques et sanitaires du moment mais elles reflètent plus largement une évolution du rapport au religieux comme une mutation du lien colonial. Il n'en reste pas moins que cette volonté impériale a bouleversé les équilibres traditionnels du hajj. Elle a pu susciter en retour des stratégies de résistance individuelles ou collectives.

Facing the overwhelming growth of pilgrimages to Mecca, the French republican government had to organize and regulate migrations towards the Holy Lands of Islam, as its influence was spreading over muslim countries of the mediterranean Basin from the decade 1880. Until to the eve of the Second World War, answers depended on political and sanitary obligations of the moment, reflecting a renewed attitude towards religious matters, as well as a shift within colonial relationships. However such an imperial design has upset the traditional hajj and may have given rise to individual and collective reactions from the muslim world.

INDEX

Mots-clés : Algérie, Hedjaz, impérialisme, Islam, La Mecque, Liban, Maroc, pèlerinage, Syrie, Troisième République, Tunisie

AUTEUR

LUC CHANTRE

Luc Chantre est maître de conférences en histoire contemporaine à l'Institut d'Études Politiques de Paris depuis 2001. Il enseigne également l'histoire de l'Europe et de la colonisation à l'université de Poitiers. Il travaille depuis plusieurs années sur l'organisation du pèlerinage à La Mecque aux xix^e et xx^e siècles dans une perspective comparée (France, Italie, Grande-Bretagne). Parmi ses publications récentes : « Trois pèlerins à La Mecque », *Revue Esprit*, n° 341, janvier 2008, « Le drapeau vert du Sultan Rouge. Esquisse d'une symbolique des couleurs sous le régime hamidien », dans Denise Turrel, Martin Aurell, Christine Manigand et Jérôme Grévy (dir.), *Signes et couleurs des identités politiques du Moyen-Âge à nos jours*, Presses Universitaires de Rennes, 2008, « L'organisation du pèlerinage à La Mecque : regards croisés franco-britanniques (1880-1930) »,

dans Nadir Marouf (dir.), *Le fait colonial au Maghreb. Ruptures et continuités*, Paris, L'Harmattan, 2007.