



**HAL**  
open science

## Marcher vers La Mecque.

Luc Chantre

► **To cite this version:**

Luc Chantre. Marcher vers La Mecque.. Ecole de printemps Andar, camiñar, marchar, Universidade de Santiago de Compostela, Apr 2019, Lugo, Espagne. hal-02383062

**HAL Id: hal-02383062**

**<https://univ-rennes2.hal.science/hal-02383062v1>**

Submitted on 28 Dec 2024

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## **Marcher vers La Mecque**

### **Enjeux politiques du pèlerinage par voie de terre**

Associée au pèlerinage à La Mecque (*hajj*), l'un des cinq piliers de l'islam, la marche tient une place particulière dans le monde musulman. Les routes terrestres du *hajj* ont longtemps joué un rôle structurant dans l'imaginaire islamique. Elles matérialisaient l'unité et la solidarité du *dār al-islām* qu'elles innervaient et irriguaient. Les caravanes de pèlerins constituent ainsi une figure familière du paysage musulman allant jusqu'à se confondre avec le pèlerinage lui-même. Pour le pèlerin pris individuellement, l'ascèse de la pérégrination est au cœur du processus de représentation que le pèlerin se fait de lui-même et de la valeur qu'il accorde à son pèlerinage. Ainsi, comme l'écrit le philosophe Frédéric Gros. « On n'approche bien un lieu sacré qu'en ayant été purifié par la souffrance et marcher exige un effort indéfiniment réitéré. »<sup>1</sup> Cette contribution a pour objet de rappeler l'importance de la marche dans l'univers islamique et les conséquences pour le *hajj* de l'introduction par les Européens de nouveaux moyens de transport pour des raisons qu'il conviendra d'analyser. Envisagés comme une alternative au pèlerinage pédestre magnifié par la tradition, ces nouveaux modes de déplacements n'ont-ils pas *in fine* contribué à modifier les conditions et la nature même du pèlerinage ?

#### **1. Le *hajj*, entre marche sacrée et imaginaire de la route**

D'un point de vue rituel, la marche revêt une valeur particulière dans les différents rites du *hajj*. Le rythme imposé à cette marche, les parties du corps imprimant le mouvement sacré revêtent une valeur juridique particulière dans la jurisprudence islamique (*fiqh*). L'« aller pèlerin, » pour reprendre l'expression d'Alphonse Dupront, est une des dimensions constitutives du *hajj*, dont l'étymologie arabe signifie précisément « se rendre à, se diriger vers »<sup>2</sup>. Pour l'anthropologue, c'est même l'épreuve de l'espace qui fait le pèlerin. La marche constitue, selon lui, le « fondement thérapeutique » du pèlerinage. La *peregrinatio ascetica* de « l'homme qui marche, dans le plein allant de son corps » participe ainsi d'une dynamique de transmutation de l'être tout entier<sup>3</sup>.

Aussi tout manquement à code rituel savamment ordonné peut-il entraîner l'invalidité du pèlerinage. Arrivé au sanctuaire de La Mecque, le pèlerin pénètre du pied droit à l'intérieur de la Mosquée sacrée (*al-masjid al-ḥarām*) et se dirige vers la Ka'ba. Il effectue alors une circumambulation (*tawāf*) autour de la Ka'ba - sept fois de gauche à droite, dont trois à vive allure - avant de se rendre à la source sacrée de Zem Zem pour y boire l'eau sacrée aux vertus thaumaturgiques. Le pèlerin ressort de la Mosquée par le pied gauche et se dirige vers le monticule d'al-Safā pour y accomplir le rituel de la course ou *sa'īy* consistant à parcourir sept fois de suite, quatre fois dans un sens et trois dans l'autre, la distance qui sépare les éminences d'al-Safā et d'al-Marwah, en mémoire d'Agar laquelle, abandonnée par Ibrā'īm, chercha de l'eau dans le désert pour abreuver son fils Ismā'īl. À compter du 8 du mois de *dhū l-ḥijja*, le pèlerin prend ensuite la route du désert. Il passe la nuit dans la vallée de Mīna puis gagne la plaine du Mont 'Arafā - autrement appelé *jabal al-Raḥma* ou « montagne de la miséricorde » - où il reste en prières (station dite du *wukūf*) à partir de midi. Au coucher du soleil, les pèlerins se rendent en courant vers Muzdalifah pour y réciter les prières du soir et de la nuit. Le matin du 10, les pèlerins se rendent à Mīna où ils procèdent à la lapidation rituelle des trois piliers

<sup>1</sup> F. Gros, *Marcher*, Paris, Champs Flammarion, p. 158.

<sup>2</sup> A. Jan Wensinck, article « Hadj », *Encyclopédie de l'Islam*, p. 33.

<sup>3</sup> A. Dupront, *Du Sacré*, Paris, Gallimard, 1987, p. 369-375.

(*jamrat*) à l'aide de sept petits cailloux. Il est ensuite procédé aux immolations rituelles en commémoration du sacrifice d'Ibrā'īm. Le pèlerin retourne ensuite à La Mecque effectuer un dernier *ṭawāf* de désacralisation autour de la Ka'ba. Les jours suivants (les 11, 12 et 13 du *dhū l-hijja*) sont ponctués par les fêtes de Mīna et une dernière circumambulation autour de la Ka'ba marquant la fin du pèlerinage.

La tradition islamique valorise les vertus de la marche pèlerine pendant le *ḥajj*. Al-Bukhārī rapporte que le calife 'Umar aurait fait du *ḥajj* l'un de deux *jihād* « car on fait un pénible effort quand on marche et qu'on repousse tout le long du chemin les attaques du démon »<sup>4</sup>. Le juriste persan al-Ghazālī – qui réserve à la marche plusieurs passages de son *Livre du Pèlerinage et ses secrets*, issu de sa monumentale *Iḥtā' 'Ulūm al-Dīn (Revivification des sciences de la religion)*, rapporte quant à lui :

« Le Pèlerinage se fera à pied, si l'on peut car ce procédé est préférable.

'Abd Allāh Ibn 'Abbās – qu'Allah soit satisfait du père et du fils – fit cette recommandation à ses fils au moment de sa mort :

« Faites le pèlerinage à pied car le pèlerin pédestre a pour chacun de ses pas sept cents bonnes actions parmi celles accomplies en terre sainte ! » - « Et quelles sont-elles, lui demanda-t-on, ? » Il répondit : « La bonne action est multipliée par cent mille. Il vaut mieux marcher pendant l'ensemble des rites du Pèlerinage, pendant les allées et retours de la Mekke à la Station à 'Arafā et Mīna ; cela donne de la fermeté à l'âme »<sup>5</sup>

Pour al-Ghazālī, un pèlerinage fait à pied est ainsi plus méritoire qu'un pèlerinage fait sur une monture car cela revient « à se mettre en route pour combattre son âme »<sup>6</sup>. Malgré tout, et le Prophète Muḥammad fut ici le premier à donner l'exemple, le pèlerinage accompli sur une monture est également méritoire car il est onéreux et dépenser sa fortune pour Dieu peut être assimilé à un *jihād*. Ainsi, dès les premières années de l'islam une distinction sociale semble s'opérer entre le pèlerin riche qui accomplit son *ḥajj* sur une monture et le pèlerin pauvre qui, faute de moyens, doit se résoudre à effectuer son pèlerinage à pied<sup>7</sup>.

Au regard du *fiqh*, certaines écoles juridiques comme l'école malékite, majoritaire au Maghreb et en Afrique de l'Ouest, ont traditionnellement valorisé le pèlerinage effectué à pied comme particulièrement méritoire. Dans cette perspective, la sécurité du chemin devient alors l'un des conditions de validité du pèlerinage, encore faut-il toutefois que les attaques dont le pèlerin pourrait la victime soient répétées<sup>8</sup>.

Par-delà cet univers normé, la marche pèlerine crée elle-même son propre imaginaire. Pas de pèlerinage proprement dit sans « construction narrative de soi-même » pour reprendre l'expression de la sociologue Danièle Hervieu-Léger, pour qui la « condition pèlerine » se constitue à partir d'un travail de construction biographique effectué par le pèlerin lui-même<sup>9</sup>. Plus le *locus sacral* est éloigné du pèlerin, plus la mémoire du voyage semble s'imposer comme une évidence, ce qui permet d'expliquer l'importance numérique des récits de pèlerinage (*riḥlat*) produits par les pèlerins de l'Ouest de l'islam, terres lointaines et parsemées d'embûches. L'un des modèles archétypaux de *riḥla* est sans aucun doute celui du voyageur marocain Ibn Battūta qui accomplit son *ḥajj* à partir de 1325, d'abord seul sur sa monture puis en compagnie de diverses caravanes de marchands, ou de l'imam marocain Al-'Ayāshī parti en 1662 avec la caravane du Maghreb à destination du Caire en suivant la route qui le conduit par Sijilmasa, le Twat, Ghadames et Awjila. Si certains passages de son récit nous laissent

<sup>4</sup> Cité in M. Gaudefroy-Demombynes, *Contribution à l'étude du Pèlerinage de La Mekke*, Paris, Geuthner, 1923, p. 236.

<sup>5</sup> Al-Ghazālī, *Les Secrets du Pèlerinage en Islam*, Beyrouth, Albouraq, 2001, p. 238-239.

<sup>6</sup> *Ibid.*, p. 240.

<sup>7</sup> M. Gaudefroy-Demombynes, *op. cit.*, p. 237.

<sup>8</sup> La tradition malékite s'appuie à ce sujet sur le *Mukhtaṣar* du juriste égyptien Khalīl ibn Ishāq al-Jindī.

<sup>9</sup> D. Hervieu-Léger, *Le Pèlerin et le converti*, Paris, Champs Flammarion, 1999, p. 99.

comprendre qu'il aurait effectué certaines sections de la route à pied, l'explication en demeure obscure. A-t-il agi par volonté d'ascèse ou, plus simplement, fut-il animé par le souci de ménager sa monture ?<sup>10</sup> En effet, si ces récits de pèlerinage nous renseignent souvent sur les étapes et la situation sociale des hôtes - faki (légiste), raïs (chef de canton), khatib (desservant de mosquée) - qui accueillent les pèlerins, le lecteur est bien en mal de comprendre les changements psychologiques induits par la marche.

Pour appréhender cette tension intérieure propre à la marche pèlerine, il faut se reporter aux récits plus contemporains, notamment ceux d'Européens convertis à l'islam, et qui furent parmi les premiers à évoquer leur pèlerinage à la première personne. L'aventurier britannique Richard Burton, par exemple, lorsqu'il se rend à Suez en 1853, a écrit à quel point le désert avait démultiplié ses capacités de perception :

“We journeyed on till near sunset through the wilderness without ennui. It is strange how the mind can be amused by scenery that presents so few objects to occupy it. But in such a country every slight modification of form or colour rivets observation : the senses are sharpened, and the perceptive faculties, prone to sleep over a confused mass of natural objects, act vigorously when excited by the capability of embracing each detail. (...)

Your fancy and imagination are powerfully aroused, and the wildness and sublimity of the scenes around you stir up all the energies of your soul - whether for exertion, danger, or strife. Your morale improves; you become frank and cordial, hospitable and single-minded : the hypocritical politeness and the slavery of civilisation are left behind you in the city.”<sup>11</sup>

Vingt ans avant lui, le Français Jean Prax qui participait alors à l'aventure saint-simonienne en Égypte, avait emprunté cette même piste caravanière conduisant du Caire à Suez. Accompagnant en tant que pharmacien aide-majeur un corps expéditionnaire égyptien parti pacifier la péninsule arabique, il est vraisemblablement le premier Français à avoir accompli son *hajj* en 1835. Dans une lettre à son « frère » saint-simonien Lambert, Prax décrit comment, sous l'effet de la fatigue de la route, la Ka'ba lui est apparue en songe :

« Lambert, je veux vous parler d'une vision que j'ai eue la nuit du 20. J'étais accablé de sommeil, et je marchais monté sur mon cheval, suivant une longue caravane de chameaux. Le ciel était richement étoilé, et une brise fraîche soulevait légèrement la poussière du désert. Je sommeillais de temps en temps sur mon cheval, et quand je m'éveillais je me trouvais dans un temple : un temple immense, étincelant de lumière. À droite et à gauche s'élevaient des piliers qui formaient de grandes chapelles éclairées par les étoiles du Nord et du Sud. L'enceinte intérieure avait pour elle la voie lactée et toutes étoiles qui l'entourent. (...) La caravane marchait silencieuse, et m'apparaissait comme une longue procession : c'étaient les produits de l'industrie que Dieu bénissait dans son temple. »<sup>12</sup>

Pour les Européens, ces caravanes du pèlerinage constituent un objet de fascination, à l'instar de la toile délicieusement anachronique (1861) de Léon Bély *Pèlerins allant à La Mecque*, passage obligé de toute publication ou communication sur le *hajj*. L'imaginaire orientaliste pare ces caravanes de richesses considérables, en s'appuyant sur le témoignage d'Ibn Khaldūn relatif au pèlerinage du roi Mansa Mūsā du Mali qui avait arrosé les Cairotés de ses libéralités lors de son *hajj* de 1324<sup>13</sup>.

Les militaires français partis à la conquête de l'Algérie ne font pas exceptions à la règle puisqu'ils envisagent dès 1836 de restaurer l'ancien pèlerinage de la Régence d'Alger. Le

---

<sup>10</sup> *Exploration scientifique de l'Algérie pendant les années 1840, 41 et 42*, t. IX, Paris, Imprimerie royale, 1846, p. IX.

<sup>11</sup> R. Burton, *Personal Narrative of a Pilgrimage to al-Madinah and Mecca* (Vol.1), London, Tulston & Edwards, 1855, p. 148-150

<sup>12</sup> Archives de la Bibliothèque de l'Arsenal (ABA), Ms-7773, 22 août 1835.

<sup>13</sup> F.-X. Fauvelle, *Le Rhinocéros d'Or*, Paris, Alma, 2013, p. 251-254.

ministère de la Guerre y voit alors un moyen commode « d'étendre nos relations commerciales qui, sous le rapport de l'importation surtout, paraissent devoir tirer de grands avantages de cette mesure »<sup>14</sup>. Ainsi le recensement des routes du pèlerinage fait-il partie intégrante de l'*Exploration scientifique de l'Algérie*, inspirée par l'œuvre scientifique de l'expédition d'Égypte. Dans ce cadre, les capitaines Carette et Daumas se livrent à un inventaire des itinéraires transsahariens, marchands et pèlerins<sup>15</sup>. Quant aux officiers Thomassy et Aucapitaine, ils tentent de leur côté d'évaluer les richesses drainées par la caravane de La Mecque et les bénéfices retirés par les pèlerins à l'occasion du *hajj*, quand bien même la présence française dans le Sahara a eu pour effet de porter un coup sérieux à ce commerce, qui se déplace alors vers le Sahara oriental<sup>16</sup>. Revenu d'Orient, le saint-simonien Jean Prax se voit confier en 1846 par le ministère de l'Instruction Publique une mission d'exploration du commerce de l'Algérie avec le Soudan et avec La Mecque et entreprend de dresser l'inventaire des richesses drainées par les routes africaines du pèlerinage. Il évalue le montant des échanges à deux millions de francs environ. L'idée de Prax est alors de profiter du passage des pèlerins pour écouler des produits français vers l'Orient, mais également de permettre à ces pèlerins de vendre leurs marchandises au meilleur prix au Hedjaz. Aussi recommande-t-il de développer les fonctions d'information commerciale du consulat de Djeddah<sup>17</sup>. Au même moment en effet, le consul de France à Djeddah, l'orientaliste Fulgence Fresnel, s'intéresse aux routes et caravanes du Sahara oriental et conçoit même le projet de constituer une caravane française à travers l'Afrique orientale<sup>18</sup>.

Il est vrai que ces caravanes revêtent un enjeu politique de première importance car elles ont pour fonction de représenter les souverains musulmans dans les Villes saintes de l'Islam et transportent sous bonne escorte les revenus (*ṣurra*) des fondations pieuses (*waqf*, pl. *awqāf*) aux Lieux saints. La plus célèbre d'entre elles est sans conteste la caravane d'Égypte désignée sous le nom de *maḥmal* du nom du palanquin qui transporte la housse noire (*kiswa*) revêtant la Ka'ba lors de chaque pèlerinage. Instituée au XIII<sup>e</sup> siècle par les Mamelouks, cette caravane, véritable administration ambulante, est conduite par un chef du pèlerinage (*amīr al-ḥajj*), escorté par des renforts militaires<sup>19</sup>. Ces conditions de sécurité conduisent de nombreux pèlerins à se joindre à ces caravanes afin de se protéger des pillards et de pouvoir bénéficier pendant leurs haltes des caravansérails et autres refuges. Mais s'ils estiment que les conditions de sécurité ne sont pas remplies, les souverains musulmans se réservent le droit de déconseiller à leurs sujets de ne pas partir en pèlerinage. C'est ce que fit le Sultan du Maroc à de nombreuses reprises pendant la période moderne. Ces cas de figure restent toutefois rares car, comme le reconnaît Al-'Ayāshī la route du pèlerinage est toujours libre pour les hommes pieux qui sont souvent accueillis avec bienveillance tout au long de leur périple, chez des particuliers ou auprès des confréries religieuses établies sur les routes du pèlerinage. Cette fonction de protection confère un immense prestige aux souverains dont les royaumes sont traversés par ces routes. À la fin du XII<sup>e</sup> siècle, le pèlerin andalou Ibn Jubayr loue ainsi la libéralité de Saladin qui a

<sup>14</sup> Archives Nationales d'Outre-Mer (ANOM), F80/1636, 13 décembre 1837.

<sup>15</sup> E. Carette, *Etude sur les routes suivies par les Arabes dans la partie méridionale de l'Algérie et de la Régence de Tunis pour servir à l'établissement du réseau géographique de ces contrées*, Exploration scientifique de l'Algérie, 1844.; E. Carette et E. Renou., *Recherches sur la géographie et le commerce de l'Algérie méridionale, suivies d'une notice géographique sur une partie de l'Afrique septentrionale*, Exploration scientifique de l'Algérie, 1844 ; E. Daumas, *Le Sahara algérien études géographiques et historiques sur la région au sud des établissements français en Algérie*, Paris, Langlois et Leclercq, 1845.

<sup>16</sup> R. Thomassy, *Le Maroc et ses caravanes ou relations de la France avec cet empire*, Paris, Didot, 1845.

<sup>17</sup> J. Prax, *Commerce de l'Algérie avec La Mecque et le Soudan*, Paris, Just Rouvier, 1849, p. 7.

<sup>18</sup> Archives du Ministère des Affaires Étrangères (AMAE), Djeddah, Correspondance commerciale, 103 CCC/1, manuscrit du mémoire de Fulgence Fresnel sur le Wadaï daté de 1846.

<sup>19</sup> J. Jomier, *Le Maḥmal et la Caravane Egyptienne des Pèlerins de La Mecque (XIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles)*, Institut Français d'Archéologie du Caire, 1953.

diminué les droits de douane et facilité les haltes des pèlerins tout au long de leur séjour en Égypte<sup>20</sup>. C'est ce qu'a bien compris Bonaparte lorsqu'il décide de protéger, sans succès d'ailleurs, la caravane d'Égypte en 1798-1799 et qu'il écrit au chérif Ghalib de La Mecque qu'il fera tout son possible pour que les pèlerins et les approvisionnements en blé des Villes Saintes arrivent à bon port.

## **2. Des routes terrestres de plus en plus suspectes : quand le pèlerin devient clandestin**

En août 1842, le maréchal Bugeaud obtient des ministères de la Guerre et de la Marine qu'un navire d'État soit spécialement affrété au départ des ports de Cherchell, Alger, Djidjelli, Philippeville et Bône, pour ensuite continuer sa route jusqu'à Alexandrie et Djeddah<sup>21</sup>. En plein conflit contre l'émir Abd el-Kader, cette opération de propagande vise à prouver la sollicitude de la France à l'égard des musulmans d'Algérie et reçoit, comme il se doit, une large médiatisation en métropole. Le gouvernement français étend sa sollicitude jusqu'à pourvoir à la nourriture des pèlerins pendant la traversée, tandis qu'un autre navire vient les chercher au retour du pèlerinage pour les conduire vers les différents ports d'embarquement. L'opération est renouvelée l'année suivante et étendue à d'autres ports d'Afrique du Nord<sup>22</sup>.

Cette initiative française n'a rien d'une innovation. La régence d'Alger utilisait déjà dès le XVIII<sup>e</sup> les transports maritimes pour véhiculer la *surra* à destination des Villes saintes. Les conditions de voyage étaient souvent périlleuses et un tel moyen de déplacement ne contrevenait pas à la nécessaire ascèse du voyage, si l'on en croit les récits que nous ont laissés certains pèlerins comme le voyageur andalou Ibn Jubayr à la fin du XII<sup>e</sup> siècle.

La nouveauté introduite par la présence française tient au discrédit progressif jeté sur les routes terrestres du pèlerinage, méfiance qui constitue une constante des pèlerinages coloniaux. Les motivations doivent tout d'abord être recherchées dans des impératifs de police coloniale, et notamment dans la crainte que le *hajj* ne se transforme en hégire (*hijra*), après la fuite vers la Tunisie ou la Syrie de nombreux Algériens dès les premières années de la conquête. Ce souci de contrôler les déplacements peut également être considéré comme le corollaire d'une volonté de sédentariser les « indigènes ». En Algérie, cette répression du vagabondage s'inscrit dans la continuité du projet de Bugeaud de sédentariser l'« Arabe » dans des villages de colonisation pour mieux le contrôler. Elle participe d'une identité raciale construite pour les besoins de la colonisation et qui, par opposition au mythe du « Kabyle » sédentaire, industriel et civilisé, fait de l'« Arabe » un paresseux, un voleur et un nomade<sup>23</sup>. Selon certains auteurs, le nomadisme de l'« Arabe » le prédisposerait au fanatisme car le vagabondage pousserait à l'exaltation religieuse en même temps qu'il constituerait un obstacle au processus de civilisation qui implique un minimum de stabilité sociale<sup>24</sup>. Ces populations flottantes font alors l'objet, en Algérie comme en métropole, d'une surveillance accrue. Dans un article intitulé « Le vagabondage et la mendicité en Algérie », le juriste Emile Larché, fustige « ces accumulations dangereuses de vagabonds dans les villes » à l'origine, selon lui, de « véritables foyers de peste »<sup>25</sup>. Ce souci colonial d'encadrer strictement les mobilités se retrouve dans le régime de l'indigénat qui fait ainsi obligation à tout indigène ayant manifesté son désir de s'éloigner de sa commune de se munir d'un permis de voyage délivré par les autorités municipales,

---

<sup>20</sup> *Relation de voyages dans Voyageurs arabes*, traduits et annotés par P. Charles-Dominique, Paris Bibliothèque de la Pléiade, Gallimard, 1995.

<sup>21</sup> ANOM, F80/1836, 2 août 1842.

<sup>22</sup> *L'Illustration*, n° 39, vol. II, 25 novembre 1843, « Pèlerinage de La Mecque ».

<sup>23</sup> P. Lorcin, *Kabyles, Arabes, Français : Identités coloniales*, Limoges, Presses Universitaires de Limoges, 2005.

<sup>24</sup> J.-J. Virey, *L'Histoire Naturelle du Genre Humain*, Paris, Dufart, 1800.

<sup>25</sup> E. Larché, « Le vagabondage et la mendicité en Algérie », *Revue pénitentiaire*, année 23, Paris, 1892, p.1011.

remplacé en 1897 par un passeport intérieur ou un livret ouvrier. S'agissant du *hajj*, on craint que les pèlerins de retour de La Mecque ne colportent des maladies épidémiques contractées au Hedjaz ou en Égypte. Paradoxalement, là où les voies terrestres constituaient traditionnellement une barrière prophylactique efficace, les progrès du chemin de fer et de la navigation à vapeur ont démultiplié le risque d'exposition à la peste ou au choléra<sup>26</sup>. Par une assimilation fréquente entre religion et contagion, la III<sup>e</sup> République se méfie profondément du *hajj* décrit par les administrateurs comme une « école de fanatisme » et par les médecins sanitaires comme un foyer d'infections aggravé par la fatigue du pèlerinage et les privations multiples<sup>27</sup>.

Par ailleurs, dans l'esprit du colonisateur, l'essor de la route maritime constitue le meilleur moyen de couper court aux réseaux de solidarité musulmans qui se réactivent chaque année à l'occasion du *hajj* et constituent une source de revenus et d'influence pour les différentes confréries sahariennes. Dans les années 1860 Ismaÿl Urbain, un Saint-simonien converti à l'islam, déplore en effet tous ces écrits qui « rattachent les confréries religieuses de l'Algérie à l'immense conspiration du fanatisme musulman dont La Mekke [sic] est le centre »<sup>28</sup>. Parmi tous ces ouvrages, celui voué à la plus grande postérité est sans aucun doute celui écrit par un autre Saint-simonien, le capitaine Edouard de Neveu, intitulé *Les Khouan. Ordres religieux chez les musulmans de l'Algérie* dans lequel il développe une image négative et très politique des réseaux confrériques qu'il compare à des sociétés secrètes<sup>29</sup>. Une confrérie attire plus particulièrement l'attention des autorités coloniales. Il s'agit de la *Sanūsiyya*, confrérie apparue tardivement dans l'espace saharien et décrite alors comme le principal adversaire de la colonisation européenne du Sahara<sup>30</sup>. Empruntant leurs informations aux confréries rivales, comme la *Tijāniyya*, les explorateurs et consuls en surestiment l'influence dans le Sahara comme au Hedjaz où la *Sanūsiyya* dispose de plusieurs zaouïas<sup>31</sup>.

Dès lors les gouverneurs généraux d'Alger vont s'inspirer des dispositions coraniques sur les moyens nécessaires et de la jurisprudence malékite pour interdire à plusieurs reprises le départ en pèlerinage. Les années où le *hajj* est autorisé, on le réglemente très strictement pour dissuader au maximum les départs. Surtout on fait ainsi obligation aux pèlerins de s'embarquer sur des navires français encadrés par des administrateurs coloniaux nommés en qualité de commissaires du gouvernement. Avant la Grande Guerre, la traversée n'a cependant rien d'une partie de plaisir et on est en droit de se demander si une ascèse n'a pas remplacé l'autre et si les « navires à pèlerins » vantés pour leur confort, ne sont pas devenus avec le temps une nouvelle source de contagiosité<sup>32</sup>. Outre des navires surchargés avec des ponts encombrés de bagages, les pèlerins doivent subir des visites quarantaines particulièrement éprouvante et humiliantes au retour du pèlerinage dans la quarantaine d'El-Tor près du Sinaï.

Ce nouveau pèlerinage par voie de mer, très contraignant, va entraîner en retour un regain du pèlerinage terrestre ou inciter certains pèlerins à opérer un arbitrage subtil entre voie terrestre et voie maritime. De manière significative, ces pèlerins qui ne font pourtant que renouer avec une tradition ancienne, sont qualifiés de « clandestins ». Impuissants à juguler ce phénomène du pèlerinage terrestre, les consuls de Djeddah n'ont pas de termes assez durs pour qualifier

---

<sup>26</sup> S. Chiffolleau, *Genèse de la Santé Publique*, Rennes et Beyrouth, PUR et IFPO, 2012.

<sup>27</sup> L. Chantre, « Entre pandémie et panislamisme. L'imaginaire colonial du pèlerinage à La Mecque (1866-1914), *Archives de Sciences Sociales des Religions*, 163, juillet-septembre 2013.

<sup>28</sup> I. Urbain, *L'Algérie pour les Algériens*, Paris, Séguier, 2000, p. 27.

<sup>29</sup> E. De Neveu, *Les Khouan. Ordres Religieux chez les musulmans de l'Algérie*, Paris, Guyot, 1845.

<sup>30</sup> J.-L. Triaud, *La Légende noire de la Sanusiyya. Une confrérie musulmane saharienne sous le regard français (1840-1930)*, Paris, Éditions de la MSH, 1995.

<sup>31</sup> H. Duveyrier, *La Confrérie Musulmane de Sidi Mohamed ben Ali es Senoussi et ses Domaines Géographiques en l'Année 1300 de l'Hégire et 1883 de notre Ere*, Paris, Société de géographie, 1884.

<sup>32</sup> L. Escande (ed.), *Avec les pèlerins de La Mecque. Le voyage du docteur Carbonell en 1908*, Publications de l'Université de Provence, 2012.

- ou plutôt disqualifier- ces marcheurs de Dieu parvenus au Hedjaz dans le plus complet dénuement. Ainsi, pour le consul de France Robert Armez :

« Je me demande s'il est utile de sauvegarder si précisément la vie et la santé de ces individus et si, en présence de la forte natalité indigène, il n'est pas préférable de sacrifier ces déchets d'humanité incapables de trouver leur place dans une organisation sociale policée et de s'y adapter, si leur disparition n'est plus avantageuse pour la colonie que leur préservation. Le retour au bercail de ces brebis galeuses paraît tout à fait indésirable. La colonisation n'est pas une entreprise philanthropique et l'administration n'a pas pour objet de faire concurrence à St Vincent de Paul. »<sup>33</sup>

Si le marcheur est assimilé au clandestin en Afrique du Nord, tel n'est pas le cas en Afrique subsaharienne où les liens avec le Hedjaz sont anciens. Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, le voyage suisse Jean-Louis Burckhardt relève au Hedjaz la présence d'un nombre croissant de pèlerins africains sédentarisés. Originaires d'Afrique de l'Ouest, ils se font appeler « Takrouris », en référence à l'empire « toucouleur ». Depuis le *hajj* d'Al-Ḥajj 'Umar en effet, certaines confréries comme la *Tijāniyya* semble avoir encouragé un nombre croissant de pèlerins à prendre la route<sup>34</sup>. Mais c'est aussi en facilitant le *hajj* de ces Tijānis, tel Malik Sy, que le colonisateur français a su s'attirer les faveurs des personnalités religieuses les plus influentes et qui vont lui permettre en retour d'étendre son influence sur l'islam d'Afrique<sup>35</sup>.

Les itinéraires des Takrouris vers le Hedjaz évoluent progressivement : après avoir longtemps emprunté les routes caravanières du Sahara, les pèlerins africains marquent leur préférence, tout au long du XIX<sup>e</sup>, pour les routes du Sahel, notamment celles transitant par Nord du Nigeria et le Darfour du fait d'une présence accrue des Européens au Sahara. Cependant, jusqu'à la veille des décolonisations, ce pèlerinage terrestre échappe en partie aux autorités françaises et anglaises car il est difficile à distinguer d'une simple migration économique. Sans ressources, les pèlerins vendent leur force de travail pendant leurs étapes et le trajet peut durer des mois, voire des années. Dans ce pèlerinage par intermittence, les déplacements alternent avec de longues phases sédentaires tels ces deux pèlerins sénégalais rencontrés par un médecin français en 1930 : l'un est arrivé au Hedjaz après trois ans, l'autre après un voyage de sept ans à travers l'Afrique où il s'est marié en chemins et a eu plusieurs enfants<sup>36</sup>. Comme l'observe à la même époque, l'orientaliste britannique Eldon Rutter, il ne semble pas que la révolution des transports maritimes ait eu le moindre impact sur ce mouvement de migration séculaire. Seuls les notables de la *Tijāniyya* semblent avoir privilégié le transport maritime depuis le Maroc qui leur donnait l'occasion de faire une étape à Fès afin de rendre visite au tombeau d'Ahmed Tijānī, fondateur de la confrérie. Rutter évalue ce *perpetuum mobile* des Takrouris à près de quarante mille individus par an. Ayant sa source au Sénégal, au Soudan français ou au Nigéria, ce flot continu est sans cesse alimenté par des nouveaux affluents, aux abords du lac Tchad ou aux sources du Nil, si bien que l'appellation de « toucouleurs » ou « Takrouris » vient à s'enfler jusqu'à désigner tout pèlerin originaire de l'Afrique subsaharienne. Leurs conditions de voyage sont particulièrement difficiles ; beaucoup meurent en chemin et seule une minorité réussit à atteindre le terme désiré<sup>37</sup>.

<sup>33</sup> Archives Diplomatiques de Nantes (ADN), Djeddah, 57, 20 février 1912.

<sup>34</sup> J.-L. Triaud et D. Robinson, *La Tijāniyya, une confrérie musulmane à la conquête de l'Afrique*, Paris, Karthala, 2000, pp. 11-16.

<sup>35</sup> A. El Kharroubi, *Islam confrérique et colonisation au Fouta-Toro. Réactions et adaptation à la présence française 1884-1918*, thèse de doctorat, novembre 1994 soutenue à l'Université d'Aix-en-Provence. D. Robinson, « Malik Sy : un intellectuel dans l'ordre colonial au Sénégal », in *islam et Sociétés au Sud du Sahara*, n° 7, nov. 1993, p. 183-192.

<sup>36</sup> F. Duguet, *Le pèlerinage à La Mecque au point de vue religieux, social et sanitaire*, Paris, Rieder. p. 254.

<sup>37</sup> E. Rutter, "The muslim pilgrimage", *The Geographical Journal*, 74, 1929.



### 3. La voie de terre, itinéraire de résistance ?

Pendant l'entre-deux-guerres, le *hajj* va connaître une série de mutations fondamentales. Après avoir évincé tous leurs concurrents locaux, les compagnies maritimes européennes dominant alors de manière écrasante l'économie du pèlerinage, à l'instar de la *Mogul Line* qui bénéficie d'un monopole de fait sur le transport des pèlerins indiens. Au pèlerinage ascétique, accompli sur des navires à marchandises, bétailières et autres charbonnières, les puissances coloniales commencent à substituer un pèlerinage « tout confort », à bord de luxueux paquebots.

Pour beaucoup de pèlerins aisés, le pèlerinage se confond désormais avec une forme de tourisme sacré. Le résident général du Maroc Lucien Saint reconnaît par exemple que les pèlerins aisés du Maroc sont des personnes « qui aiment voyager confortablement et, surtout, dont le pèlerinage n'est pas le but exclusif du voyage »<sup>38</sup>. Le capitaine marocain Ben Daoud voit alors dans ses compatriotes des « héritiers raffinés de la belle civilisation andalouse »<sup>39</sup>. Cette gentrification du *hajj* est également perceptible dans l'empire des Indes.

« Il y a une tendance de la part des pèlerins de l'élite, écrit le consul anglais Norman Mayers, de regarder le *hajj* comme un voyage de luxe, le gouvernement de l'Inde et le consul de Sa Majesté à Djeddah comme des agents de la Thomas Cook<sup>40</sup>. »

Cette représentation du pèlerin comme simple voyageur est une construction éminemment politique, parfaitement représentative du nouveau type de lien colonial qui se met en place dans l'entre-deux-guerres qui entend substituer le consentement à la contrainte. Comme l'écrit alors l'administrateur colonial Lestrade en 1933 :

« 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<sup>41</sup>. »

Les autorités coloniales sont les premières à encourager la mutation du *hajj* en tourisme religieux. Elles se montrent particulièrement soucieuses du confort des convois. Il n'est plus question, par exemple, pour ces pèlerins aisés, de voyager à bord de simples cargos. À l'occasion du *hajj* de 1929, après avoir longtemps critiqué le manque de confort des navires britanniques, le consul italien de Djeddah est forcé d'admettre que les « splendides et grands navires » anglais et hollandais ont fait l'admiration de tous lors de leur arrivée à Djeddah<sup>42</sup>. Les autorités coloniales mettent en effet un point d'honneur à répondre à ces exigences de confort et de tourisme comme si leurs sujets n'étaient en fin de compte que des clients et le gouvernement colonial un simple prestataire de services.

L'épreuve de la route se transforme en plaisir de la traversée qui prend de plus en plus la forme d'une croisière et contribue à modifier en profondeur l'éthos pèlerin. Ainsi, à l'heure où le gouvernement de l'Inde publie son propre *Guide for Pilgrims to the Hedjaz*, l'imprimerie officielle de Rabat édite en 1935 un *Guide de pèlerinage aux Lieux saints de l'islam et de tourisme en Orient* écrit en français et en arabe par Si Ahmed El-Haouari, magistrat au haut tribunal chérifien de Rabat. Ce guide officiel, préfacé par le sultan du Maroc, est conçu comme un récit de voyage, une nouvelle sorte de *rihla* où l'auteur formule de nombreux conseils et

<sup>38</sup> ADN, Maroc, Cabinet Diplomatique (CD), 678, 21 mars 1929.

<sup>39</sup> AMAE, Correspondance, E, Levant, 61, 14 mai 1934

<sup>40</sup> Archives du Foreign Office (FO) 371/11442, Djeddah report du 1<sup>er</sup> au 28 février 1927.

<sup>41</sup> ANOM, Gouvernement Général de l'Algérie (GGA), 16h/ 97, 25 mai 1933.

<sup>42</sup> Archivio Storico del Ministero degli Affari Esteri (ASMAE), Africa I, pos. 91-22, 25 juillet 1929.

recommandations à ses lecteurs afin qu'ils puissent voyager dans les meilleures conditions<sup>43</sup>. Si Ahmed El-Haouari prend ainsi prétexte de son *hajj* pour visiter le *dār al-islām* : son ouvrage renferme des clichés de la mosquée al-Aqsa de Jérusalem, de la mosquée des Omeyyades de Damas et enfin de la mosquée bleue d'Istanbul. Mais on y trouve également des sites plus profanes comme les pyramides d'Égypte ainsi que la mention des différents pays européens traversés lors du voyage de retour : la Serbie, la Bulgarie, l'Italie, la France et enfin l'Espagne. En 1938, le chérif Moulay El-Kébir, oncle du sultan du Maroc, profite quant à lui de son *hajj* pour parcourir l'Égypte, la Palestine, la Syrie, l'Irak et la Turquie<sup>44</sup>. Une tendance similaire est observable chez les « notables » indiens du pèlerinage qui manifestent un désir plus affirmé de découvrir l'Europe et d'autres contrées du *dār al-Islām* : le *nawab* d'Hyderabad se rend ainsi en Turquie et en Afghanistan et Maulvi Iliyas Barni visite l'Irak, la Palestine et la Syrie avant d'accomplir son devoir religieux.

Remplacer le plaisir par l'effort, n'est-ce pas justement diminuer la valeur méritoire du *hajj* ? Telle est l'interprétation des autorités françaises de Beyrouth face à la montée en puissance d'un pèlerinage clandestin par voie de terre au départ de la Syrie pendant la décennie 1930 : ces pèlerins auraient ainsi manifesté « souffrir dans leur chair pour leur foi »<sup>45</sup>. La vraie raison doit davantage être recherchée dans le projet des autorités mandataires de constituer un monopole maritime au départ de Beyrouth, projet jugé contraignant et coûteux par nombre de pèlerins du Levant, mais aussi par les gouvernements des Etats arabes nouvellement indépendants. Dès le début de la décennie 1930, un nombre croissant de pèlerins iraniens et irakiens du Moyen-Euphrate commence en effet à emprunter l'ancienne route des Abbassides reliant Bagdad à Médine. Le nouveau royaume hachémite d'Irak cherche alors à rouvrir à titre de symbole l'ancienne piste dite « de Zubayda », autrefois empruntée par Hārūn al-Rašīd et les califes de Bagdad pour se rendre aux Lieux saints. Cette initiative constitue bien une réponse à l'hégémonie européenne sur les routes maritimes du *hajj*. On comprend d'autant mieux les réserves émises par les Français et les Anglais qui, à l'instar du chargé d'affaires français en Irak, voient dans cette route le produit des « tendances fâcheuses issues du nationalisme intégral »<sup>46</sup>. Un autre diplomate français estime alors que ces pèlerins auraient été encouragés à cette fin par des prédicateurs locaux ; ces derniers faisant miroiter les avantages politiques, économiques et moraux d'un parcours en terre indépendante « qui les soustrait au surplus au contrôle de l'étranger et à ces désagréables exigences quaranténaires »<sup>47</sup>. En février 1935, à quelques jours de l'ouverture du pèlerinage, un accord est trouvé entre Saoudiens et Irakiens : de Nadjaf à Médine, le transport sera assuré par cinq compagnies irakiennes privées tandis que l'Arabie Saoudite réserve à sa propre compagnie nationale la section comprise entre Médine et La Mecque<sup>48</sup>. La piste est inaugurée en grande pompe sous la forme d'une « croisade de pèlerins intellectuels », composée d'instituteurs et d'étudiants irakiens<sup>49</sup>. Ce premier pèlerinage par automobile commence alors à susciter l'intérêt du roi 'Abd Allāh de Transjordanie et celui, à Beyrouth, du haut-commissariat français qui songe à ouvrir un itinéraire concurrent à travers le désert du Hauran<sup>50</sup>. À la faveur du traité d'amitié signé entre l'Irak et l'Arabie Saoudite, l'année 1936 consacre le succès de la nouvelle route. Plus de deux mille pèlerins font le choix de la voie terrestre dont le coût est deux fois moins élevé que la voie maritime. En retour, la voie maritime depuis Beyrouth s'effondre<sup>51</sup>. Au Hedjaz, le transport par automobile tend peu à peu

<sup>43</sup> A. El-Haouari, 1935, p. 7.

<sup>44</sup> Archives Générales de Tunisie (AGT), SG2/74, 4, 7 janvier 1938.

<sup>45</sup> ADN, Beyrouth, 665, 3 novembre 1939.

<sup>46</sup> AMAE, Correspondance Politique et Commerciale (CPC), E, Levant, 59, 3 mai 1931.

<sup>47</sup> ADN, Beyrouth, 664, 31 décembre 1934.

<sup>48</sup> FO 371/19002, 27 février 1935.

<sup>49</sup> ADN, Beyrouth, 664, 6 février 1935. Extrait du journal *El Bilad* du 1er février 1935.

<sup>50</sup> *Ibid.*, 17 janvier et 8 juin 1935.

<sup>51</sup> AMAE, CPC, E, Levant, 62, 10 août 1936.

à se généraliser : un service d'autobus instauré entre La Mecque et 'Arafāt ainsi que vers Médine et certains pèlerins en profitent même pour accomplir le rite du *sa 'īy* en voiture.

En Afrique subsaharienne, les autorités coloniales prennent prétexte de la signature de la Convention de Genève de 1926 contre la traite pour essayer d'enrayer le pèlerinage par voie de terre. Elles commencent à imposer des passeports et conseillent des itinéraires par la voie maritime depuis Dakar ou par le chemin de fer du Soudan pour les pèlerins d'Afrique centrale. Le renforcement de ces mesures a cependant pour effet de détourner une partie du trafic des Takrouis vers l'Érythrée italienne, province pauvre engagée dans des programmes de développement agricole et de grands travaux. Le port de Massawa devient ainsi le point vers où convergent les pèlerins clandestins de toute l'Afrique subsaharienne, du Sénégal aux côtes des Somalis. De là, les Takrouis s'embarquent sur des navires à voile vers les ports secondaires du Hedjaz ou du 'Asīr, moins surveillés que celui de Djeddah. La situation devient critique avec la crise mondiale. La chute des effectifs pèlerins a rendu superflue l'abondante main-d'œuvre des Takrouis<sup>52</sup>. Les autorités saoudiennes intensifient leur pression sur les consuls britanniques et françaises afin qu'ils rapatrient leurs sujets indésirables tandis que le gouvernement britannique formule sans succès une série d'injonctions aux autorités italiennes pour qu'il sanctionne les compagnies embarquant des pèlerins depuis Massawa<sup>53</sup>. Après la campagne d'Éthiopie, le *hajj* par voie de mer devient même un enjeu de propagande sans précédent où les autorités italiennes et les nationalistes espagnols organisent conjointement le transport de pèlerins marocains et libyens afin de mieux contester le condominium franco-britannique en Afrique<sup>54</sup>.

La solution finalement trouvée par les Français et les Britanniques au sortir de la Deuxième Guerre mondiale consiste à renforcer l'encadrement des pèlerinages par voie de terre. En 1946, un administrateur colonial est ainsi nommé à la tête d'un convoi de véhicules Citroën comprenant soixante-quinze pèlerins originaires de Mauritanie, du Soudan, du Tchad et du Cameroun, auquel viennent se greffer, en cours de route, les pèlerins du Tchad et du Nigeria britannique. L'administrateur Brouin est alors le premier à réclamer un rapprochement avec les Britanniques dans le cadre d'une « coopération coloniale interafricaine » et l'installation d'un consulat de France à Khartoum, « centre névralgique » de ce pèlerinage clandestin<sup>55</sup>. Cette coopération voit le jour en 1949 lorsqu'une conférence est organisée dans cette même ville. Français et Britanniques y évoquent le principe d'un passeport unique, de Dakar à Suakin, mais aussi des questions plus économiques liées au change et à la sortie de devises. Trop tardives, ces mesures ont peine à enrayer le développement exponentiel du pèlerinage terrestre lié à l'amélioration des infrastructures comme au besoin de main d'œuvre d'un royaume saoudien en pleine boom pétrolier. En 1952, celui-ci supprime même les taxes de pèlerinage, donnant ainsi un encouragement sans précédent au pèlerinage africain : les Takrouis enregistrent alors une progression de près de 400 %, passant de 1 715 à 7 377 pèlerins officiellement recensés<sup>56</sup>. Autrefois maîtres des mers, les gouvernements coloniaux sont désormais à la merci du bon vouloir des autorités de Riyad. Depuis la crise de Suez et la rupture des relations diplomatiques avec l'Arabie Saoudite, les pèlerins africains des deux empires sont plus que jamais indésirables dans les Villes saintes. À l'été 1959, le ton monte et l'on assiste à des vagues d'expulsion de Takrouis officiellement motivées par des raisons économiques, officieusement par une vague de xénophobie consécutive à un projet éventé d'assassinat du roi Sa'ūd par des ressortissants

---

<sup>52</sup> Le consulat britannique en recense 2 051 en 1927, 2 338 en 1929 et 3 525 en 1930, sans jamais distinguer s'ils relèvent de leur empire ou de la zone française.

<sup>53</sup> FO 371/16018, 2 septembre 1932.

<sup>54</sup> L. Chantre, « Le Duce-calife. Les pèlerinages à La Mecque de l'Italie fasciste », *Clio, Rivista Trimestrale di Studi Storici*, n° XLIX, 1-2, 2013.

<sup>55</sup> ANOM, Affaires Politiques (AP), 925, 31 janvier 1947.

<sup>56</sup> FO 371/104884, rapport du pèlerinage de 1952.

égyptiens et yéménites. La France et la Grande-Bretagne doivent alors gérer un important mouvement de reflux qu'elles confient bientôt aux nouveaux Etats issus des décolonisations.

La décennie 1950 vient en effet de consacrer l'avion comme nouveau moyen de transport privilégié vers les Villes saintes de l'islam. Après les indépendances, il est ainsi envisagé que les compagnies d'aviation *Union Aéromaritime de Transport* (UAT) et *Transports Aériens Intercontinentaux* (TAI) continueront à être habilitées, en qualité de sous-traitant d'*Air Afrique*, à effectuer des transports vers les Lieux saints<sup>57</sup>. Ainsi en est-il pour les compagnies d'aviation britanniques comme *Aden Airways* qui continue d'assurer des vols au départ d'Afrique orientale, et notamment du Somaliland après l'indépendance de ce dernier territoire en 1960<sup>58</sup>. Ce nouveau mode de transport encourage un développement sans précédent des départs en pèlerinage : de 190 000 en moyenne annuelle dans les années 1950, les effectifs pèlerins arrivés par air, route et mer griment à 300 000 pendant la décennie suivante jusqu'à dépasser les 700 000 arrivées dans les années 1970<sup>59</sup>. Avec plus de deux millions de visiteurs en moyenne en ce début de XXI<sup>e</sup> siècle, l'offre de transport n'a pas seulement facilité l'accès aux Lieux saints, elle a aussi contribué à banaliser ce qui, dans l'imaginaire musulman, était considéré jusqu'ici comme le voyage suprême. Dans un ouvrage consacré à la sociologie contemporaine du *hajj*, Omar Saghi a ainsi relevé à quel point les facilités de transport et d'accès aux Lieux saints ont modelé de nouveaux comportements pèlerins marqués par la performance et la « répétition compulsive de *hajj* jusqu'à l'infini arithmétique<sup>60</sup> ».

La question de l'importance du pèlerinage terrestre apparaît aujourd'hui bien marginale. Cette réalité est pleinement consacrée par les recueils de droit musulman (*fiqh*) qui refusent d'établir la moindre hiérarchie entre les modes de transports que ceux-ci soient terrestres, maritimes ou aériens<sup>61</sup>. L'antique pèlerinage par voie de terre n'a pas disparu pour autant, notamment en Afrique subsaharienne. Dans les années 1970, le chercheur John Birks relevait la présence de nombreux pèlerins partis à pied pour accroître leurs mérites, voyant en cela moins une tradition qu'une nouvelle mode<sup>62</sup>. Au seuil des années 2000, Karine Bennafla constate également, malgré l'apparition des *low costs* et autres charters, le succès croissant enregistré par la route traditionnelle qui relie N'Djamena à Port-Soudan<sup>63</sup>. Autre constante, ces pèlerins sont placés sous une stricte surveillance de la part des autorités saoudiennes qui redoutent les regroupements que l'on songe à la bousculade meurtrière du tunnel de 'Arafâ en 1990 ou plus récemment à celle de Mîna, à l'origine d'une nouvelle crise diplomatique avec l'Iran. Facteur de désordre, les marcheurs sacrés persistent à attirer la suspicion des autorités sanitaires et politiques, à l'instar de ces Africains de l'Ouest interdits de territoire lors de la crise Ebola ou plus récemment aux Yéménites en provenance de régions infestées par le choléra.

Luc CHANTRE

Maître de conférences, Université de Rennes 2  
luc.chantre@hotmail.fr

---

<sup>57</sup> ANOM, 81F844, 23 février 1962 et procès-verbal de la réunion du 6 février 1962.

<sup>58</sup> India Office Records (IOR)/R/20/B/2765, 8 novembre 1960.

<sup>59</sup> R. Bianchi, *Guests of God. Pilgrimage and Politics in the Islamic World*, Oxford et New York, Oxford University Press, 2004, p. 275.

<sup>60</sup> O. Saghi, *Paris-La Mecque*, Paris, PUF, 2010, p. 213.

<sup>61</sup> Cheikh Sayyid Sabeq, *Fiqh al-Sunna*, Beyrouth, Dar al-Fikr, 1998.

<sup>62</sup> J.S. Birks, "Overland pilgrimage from West Africa to Mecca : anachronism or fashion", *Geography*, 1977/62, p. 215-217.

<sup>63</sup> K. Bennafla « L'instrumentalisation du pèlerinage à La Mecque à des fins commerciales : l'exemple du Tchad » in S. Chiffolleau et A. ; Madoeuf (dir.), *Les Pèlerinages au Maghreb et au Moyen-Orient. Espaces publics espaces du public*, Beyrouth, Institut Français du Proche-Orient, 2006, p. 193-200.