



HAL
open science

Le hajj mondialisé. La promotion du tourisme au péril de la sacralité ?

Sylvia Chiffolleau

► **To cite this version:**

Sylvia Chiffolleau. Le hajj mondialisé. La promotion du tourisme au péril de la sacralité?. Mondes arabes, 2024, 6 (2), pp.27-48. 10.3917/machr2.006.0027 . halshs-04837680

HAL Id: halshs-04837680

<https://shs.hal.science/halshs-04837680v1>

Submitted on 30 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.

Le *hajj* mondialisé. La promotion du tourisme au péril de la sacralité ?

Sylvia CHIFFOLEAU
CNRS/LARHR-UMR 5190

Dans le cadre du plan gouvernemental *Vision 2030*, présenté en 2016 sous l'égide du prince héritier Mohammed Ben Salman et visant à diversifier l'économie dans la perspective de l'après-pétrole, l'Arabie Saoudite se prépare activement afin de pouvoir accueillir des millions de visiteurs à l'horizon 2030. Le territoire sacré de l'islam devrait alors être en mesure de recevoir annuellement quelque 30 millions de pèlerins pour la Omra - le petit pèlerinage qui peut être réalisé à tout moment de l'année - et 5,4 millions de pèlerins, contre environ deux millions aujourd'hui, rassemblés au même moment pour le *hajj* - le pèlerinage canonique, qui a lieu du 8 au 12 *dhou al-hijja*, douzième mois du calendrier musulman. Les croyantes et les croyants sont d'ores et déjà accueillis dans un univers urbain inscrit dans une hyper modernité revendiquée, et entièrement tourné vers la culture digitale. Le *hajj*, cinquième pilier de la religion musulmane, est explicitement considéré comme une ressource touristique majeure pour l'Arabie Saoudite.

Le gigantisme des infrastructures, achevées ou encore en cours de construction, que ce soit à Djeddah, point d'arrivée des pèlerins, à La Mecque ou à Médine, constitue l'aboutissement d'une transformation du voyage à La Mecque, débuté au cours du XIX^e siècle, ayant conduit à l'intégration toujours plus étroite de ce voyage sacré dans un marché mondialisé. Dès les premiers temps de l'islam, le caractère obligatoire du *hajj* avait créé *de facto* un marché captif pour les villes saintes de l'islam, et pour les autorités qui s'y sont succédé. Le pèlerinage s'est également inscrit dans une tradition du voyage en islam articulant étroitement curiosité pour un ailleurs, qui demeure toutefois quasi exclusivement musulman [Touati, 2000], et imprégnation religieuse auprès de sites et de personnalités auréolés de sacralité. De façon plus pragmatique, cet attachement au voyage était aussi lié à l'existence de routes commerciales très actives.

Les pratiques multiséculaires du voyage à La Mecque, qui articulaient en chemin plusieurs types de rencontres avec la sacralité, visites de tombeaux, de lieux ou de personnages saints, ont connu des mutations profondes liées l'intrusion de la modernité. Ces transformations du *hajj* à l'époque contemporaine, dans différents espaces géographiques de l'aire musulmane, ont fait l'objet de nombreux travaux récents [Bianchi, 2004 ; Chantre, 2018 ; Chiffoleau, 2015 ; Kane, 2015 ; Slight 2015, Tagliacozzo, 2013]. À partir de cette littérature secondaire, de la lecture des récits de pèlerinage, ainsi que sur la base d'archives officielles pour le cas de l'espace colonial français¹, et d'archives britanniques publiées², cet article propose de contribuer à la réflexion sur le tourisme religieux dans le monde arabe. Il examine la façon dont s'opère une mutation profonde du voyage sacré des musulmans, sous l'action de divers systèmes d'acteurs, redessinant la nature du voyage en insérant de plus en plus étroitement l'expérience spirituelle dans le confort et la rapidité du voyage qui constituent des caractéristiques du tourisme.

¹ Le centre des archives diplomatiques de Nantes, les Archives diplomatiques de la Courneuve, et les Archives nationales d'outre-mer à Aix-en-Provence abritent de très nombreuses archives sur le pèlerinage musulman durant la période coloniale.

² *Records of the Hajj: A Documentary History of the Pilgrimage to Mecca*, vol. 3 à 9, Archives Editions, 1993.

Au fil des deux siècles passés, le voyage à La Mecque s'est en effet trouvé affecté par une série de facteurs liés aux changements apportés par la modernité. Celle-ci s'est d'abord incarnée par de nouveaux moyens de transport qui ont entraîné, comme partout ailleurs, une compression de l'espace et du temps du *dar al-islam*. Grâce à la navigation à vapeur, au chemin de fer, puis plus tard grâce à l'automobile et à l'avion, un nombre toujours plus grand de pèlerins, venus de contrées toujours plus lointaines, ont pu converger toujours plus vite vers La Mecque pour réaliser le *hajj*. Les flux du pèlerinage sont par ailleurs affectés par un changement politique majeur qui place, tout au long du XIX^e siècle et jusqu'au début du XX^e siècle, la plupart des peuples musulmans sous le contrôle des puissances coloniales. Au croisement de leurs intérêts économiques et politiques, ces nouveaux acteurs gèrent cet événement religieux dans le but de rationaliser le voyage, gommant au passage les échappées spirituelles qu'il permettait. De plus, les villes saintes, buts ultimes du voyage, sont à leur tour prises dans la tourmente des changements politiques de la région. Après la chute de l'Empire ottoman puis celle du roi Hussein³, l'avènement de la dynastie saoudienne entraîne un resserrement de la puissance spirituelle des lieux sur le *hajj* seul, en raison notamment de l'éradication du culte des saints. La modernité technique et la volonté politique tendent alors à rapprocher plus encore le voyage à La Mecque des valeurs marchandes, tout en procédant à une destruction du patrimoine bâti des villes saintes qui modifie la nature de leur portée spirituelle.

Modalités et itinéraires anciens du pèlerinage à La Mecque

À partir de 632 de l'ère commune, date à laquelle le prophète Muhammad entreprit peu de temps avant sa mort le pèlerinage de l'Adieu, une multitude de routes terrestres et maritimes se sont dessinées sur un espace toujours plus vaste pour permettre aux pèlerins de rejoindre La Mecque, centre du monde musulman. L'espace de circulation du *hajj* s'est d'abord étendu au fur et à mesure des conquêtes d'abord, puis de la diffusion de la religion musulmane, notamment vers l'Asie et l'Afrique noire, et enfin au gré des migrations qui ont dispersé des musulmans et des musulmanes dans toutes les régions du monde.

Damas sous les Omeyyades, puis Bagdad sous les Abbassides, villes déjà fortement chargées en sacralité en raison de leur rôle historique dans les débuts de l'islam, deviennent les points de départ des grandes caravanes du pèlerinage. L'Égypte et la caravane du Caire gagnent en importance à partir des Fatimides, mais surtout sous les Mamelouks, en raison de la domination que ces derniers exercent sur le Hedjaz, province abritant les villes saintes que l'Égypte approvisionne notamment en céréales [Ankawi, 1974 ; Jomier, 1953]. Avec la conquête ottomane, le centre de gravité du voyage sacré se déplace de nouveau vers Damas d'où part en grande pompe le cortège officiel ottoman venu d'Istanbul, accompagné des pèlerins ayant convergé vers la ville syrienne depuis les régions septentrionales de l'islam [Faroqhi, 1996 ; Barbir, 2016]. Tout comme les souverains abbassides s'étaient attachés à équiper la route reliant Bagdad à La Mecque (le *Darb Zubayda*, du nom de l'épouse du calife Haroun al-Rachid qui a largement contribué, à la fin du VIII^e siècle, au financement de ces aménagements), les sultans ottomans ont fait construire dans la zone essentiellement désertique

³ Désigné chérif de La Mecque en 1908, Hussein est l'artisan de la révolte arabe de 1916. En rompant avec l'Empire ottoman, il s'approprie le Hedjaz. Alors qu'il n'était jusqu'alors que « gardien des lieux saints », il se proclame roi du Hedjaz (r. 1916-1925).

s'étendant entre Damas et La Mecque de nombreux forts, citernes et caravansérails [Petersen, 2013], tant dans l'intérêt et pour la sécurité des pèlerins que dans un souci de légitimation. On compte toutefois peu de lieux sacrés sur ces itinéraires désertiques, alors qu'ils sont en général très nombreux dans ces régions centrales du *dar al-islam* [al-Harawi, 1957 ; Geoffroy, 1995].

La halte nécessaire dans les grandes villes de départ des caravanes, où se rassemblent les pèlerins venus des différentes parties du monde musulman, et qui sont aussi les principaux pôles spirituels de l'islam, leur donnent l'opportunité de visiter en chemin des sites vénérés : la mosquée-université d'al-Azhar et le cimetière al-Qarafa au Caire, la mosquée des Omeyyades et le tombeau d'Ibn Arabi à Damas, les tombes d'Ibn Hanbal et d'Abd al-Qadir al-Kilani à Bagdad, ainsi que celles d'imams alides chers aux chiites⁴. La visite de la ville de Jérusalem, qui constitue également une attraction forte pour les pèlerins, nécessite de se dérouter des voies principales des caravanes du pèlerinage, et donc de se détacher de la masse des pèlerins. Le détour n'est entrepris que par un nombre relativement modeste d'entre eux, mais certains s'implantent définitivement dans la troisième ville sainte de l'islam. Ces *mujawir*, « voisins de Dieu », attendent à l'ombre de la mosquée al-Aqsa le jour du Jugement dernier [Touati, 2000 ; Lemire, 2022].

Si on s'éloigne du cœur arabe du monde musulman, vers l'Afrique, dont les routes terrestres de pèlerinage se déploient sur de très longues distances, on peut repérer la présence d'étapes elles-mêmes chargées de sacralité. C'est le cas en Afrique de l'Ouest pour la ville de Tadmekka, dont le nom signifie « semblable à La Mecque ». Elle est abandonnée dès le XIV^e siècle, mais son rôle de relai spirituel et de nœud commercial sur la route du pèlerinage africain est repris par Tombouctou puis Chinguetti, villes respectivement situées au Mali en Mauritanie actuels. L'architecture de ces cités est inspirée de celle de La Mecque, et c'est de là que viennent nombre des riches manuscrits qui y sont conservés. Leur sacralité émane grandement du lien étroit qu'entretiennent leurs habitants et habitantes avec La Mecque, mais elles jouent aussi le rôle de pèlerinage de substitution pour celles et ceux qui ne peuvent entreprendre le long voyage [Nixon, 2013].

Pour les pèlerins qui empruntent les caravanes terrestres, comme pour les musulmans d'Asie qui arrivent au terme d'un long périple en voilier, ce qui compte avant tout est le but du voyage, les villes saintes : La Mecque qui abrite la Kaaba, cœur du *hajj*, et Médine où se trouve le tombeau du prophète que les pèlerins viennent pieusement visiter (*ziyara*) depuis le VIII^e siècle [Munt, 2014]. Dans ces deux villes se trouvent également d'innombrables tombeaux de compagnons du prophète et de saints, qui viennent encore enrichir l'expérience spirituelle des pèlerins, ainsi que d'actives zaouïas qui constituent autant de points de convergence des réseaux soufis. Les villes saintes ont donc une attractivité bien plus large que le seul pèlerinage canonique, faisant ainsi écho à la pluralité des modes de croyance et de pratiques en islam.

Outre les grandes caravanes, il existe une autre façon de faire le pèlerinage, celle qui consiste à partir seul et à inscrire le voyage à La Mecque dans le projet plus vaste du *talab al-'ilm*, la quête de la connaissance, et plus généralement dans une expérience spirituelle continue. Ibn Jobayr fournit un cas exemplaire de ce type de profil. Sa *rihla al-*

⁴ Ibn Arabi (1165-1241) est considéré comme le plus « Grand Maître » spirituel de l'islam ; Ibn Hanbal (778-855) est le fondateur de l'une des quatre écoles juridiques de l'islam ; Abd al-Qadir al-Kilani (1077-1166) est le fondateur d'une importante confrérie soufie, la Qadiriya. L'actuel Irak abrite de nombreux tombeaux de saints chiites vénérés par leurs coreligionnaires, particulièrement fervents du culte des saints.

hijaziyya (« voyage au Hedjaz », qui va devenir un genre littéraire à part entière) évoque le long périple réalisé au XII^e siècle par le savant andalou lors du premier de ses trois pèlerinages [Ibn Jobayr, 1995]. Ayant rallié Ceuta depuis Grenade, il s’y embarque pour Alexandrie ; de là, il descend le Nil pour rejoindre Aydhab, petit port égyptien de la mer Rouge, la traversée de cette dernière étant devenue la voie obligatoire depuis la fermeture de la route terrestre dans le contexte des croisades. Une fois le pèlerinage réalisé, il se joint à la caravane de Bagdad ; depuis la capitale abbasside, il prend la voie du Nord par Mossoul, Alep, Damas et Acre, et s’embarque enfin à Tyr pour une nouvelle traversée de la Méditerranée. Chaque étape est pour lui l’occasion de visiter des lieux saints et d’échanger avec des savants rencontrés en chemin. Tous les auteurs de *rihla* qui lui ont succédé ont également mis en avant ces visites pieuses et ces rencontres avec des hommes de religion et de savoir. Contrairement aux grandes caravanes qui voyagent en droite ligne dans le désert, se déplacer seul permet ainsi de dessiner, avant de parvenir au Hedjaz, de complexes itinéraires spirituels, propres à chacun des voyageurs, qui privilégient les grandes villes, pôles de l’islam, mais qui peuvent aussi s’étendre vers des espaces plus marginaux ou moins fréquentés.

Ces itinéraires sacrés construits au fil des siècles, plus ou moins complexes selon les distances à parcourir et les modes de déplacement, mais qui dans tous les cas font des grandes villes de l’islam des étapes incontournables, et des cités saintes du Hedjaz le couronnement du voyage, vont se trouver radicalement transformés à partir du début du XIX^e siècle.

La révolution des transports bouleverse les itinéraires de pèlerinage

Dans les années 1830, la navigation à vapeur commence à conquérir les mers. D’emblée les Britanniques s’en emparent avec succès : les premières lignes régulières mises en place dessinent la silhouette de leur empire en construction. En 1837, ils établissent une ligne de navires à vapeur entre Bombay et Suez, et l’année suivante ils occupent Aden, ménageant une étape sur ce nouveau trajet vers la métropole par l’isthme de Suez, certes encore long (il faut transporter par voie terrestre les marchandises et les hommes de Suez à Alexandrie où ils sont rembarqués) mais bien moins que celui du cap de Bonne-Espérance. L’ouverture du canal de Suez, en 1869, reliant directement la mer Rouge à la Méditerranée, fait de cet itinéraire l’une des principales routes maritimes du monde, et l’une des plus fréquentées par les flux de pèlerins musulmans [Piquet, 2008 ; Huber, 2013].

La puissance maritime des Pays-Bas est aussi au fondement de leur mainmise coloniale sur les îles qui forment aujourd’hui l’Indonésie. La navigation néerlandaise, mais surtout les réseaux marchands arabes, souvent originaires de l’Hadramaout et établis de longue date en Asie du Sud-Est, s’occupent du transport des pèlerins malais qui viennent compléter le fret constituant la vocation première de leurs navires à voile [Tagliacozzo, 2013 ; Pétriat, 2016]. Comme en Inde, la navigation de gros tonnage se convertit progressivement à la vapeur, processus largement achevé dans les années 1870, et une partie de cette navigation se spécialise dans le transport des pèlerins.

La propulsion à vapeur entraîne une augmentation importante du nombre des pèlerins d’Asie. Elle supprime en effet les contraintes qui pesaient sur le long voyage maritime à l’époque des voiliers, lesquels dépendaient des vents de mousson ne rendant possible la navigation qu’à certaines périodes de l’année. Si les candidats au départ sont désormais bien plus nombreux, et les temps de trajet moins longs, les itinéraires se

transforment toutefois assez peu. Le voyage peut gagner en confort : les navires des compagnies néerlandaises sont ainsi réputés offrir aux pèlerins les meilleures conditions de voyage, alors que les navires britanniques faisant le service du pèlerinage ont en revanche une piètre réputation.

Recrutés dans les villages d'Inde et d'Indonésie par des agents locaux au service des compagnies de navigation, qui leur fournissent papiers et billets, les pèlerins rejoignent les grands ports d'embarquement, Batavia (Jakarta), Singapour, Calcutta ou Bombay. De là, ils sont conduits à Djeddah au terme d'un voyage dont les étapes sont éventuellement d'autres ports, mais aussi la station quarantenaire de l'île de Camaran située à l'entrée de la mer Rouge. Tout comme les migrations de main-d'œuvre, les flux du pèlerinage sont ainsi intégrés dans un vaste *business* international [Miller, 2006]. Le voyage reste long et les pèlerins d'Asie séjournent généralement longtemps au Hedjaz ; il est notamment particulièrement méritoire de passer dans les villes saintes le mois de Ramadan, le neuvième du calendrier musulman alors que celui du *hajj* est le douzième. Nombre d'Asiatiques, notamment soufis, se font aussi *mujawir* et voient avec Dieu quelques mois, quelques années, ou toute une vie [Snouck Hurgronje, 1931].

Les anciens itinéraires terrestres de pèlerinage, situés dans un périmètre moins éloigné du Hedjaz, se trouvent quant à eux considérablement bouleversés. Les caravanes sont progressivement abandonnées au profit des navires à vapeur. Les pèlerins d'Afrique du Nord se rendent directement par bateau à Suez, via le canal, et ne passent plus par Le Caire. La plupart des pèlerins d'Asie centrale, d'Anatolie, de Mésopotamie et de Perse s'embarquent dans les ports de la mer Noire et à Istanbul, Beyrouth ou Bassora. En amont, le réseau de voies ferroviaires, de plus en plus dense, leur permet de rallier ces ports plus facilement et plus rapidement. La plupart des grandes villes, qui sont aussi les pôles spirituels de l'islam, sont ainsi contournées par ces nouveaux itinéraires, à l'exception de Damas qui conserve son rôle d'étape pour de nombreux pèlerins venant du Nord. Ce sont désormais des ports, largement dépourvus de sacralité, qui deviennent les plaques tournantes du voyage à La Mecque.

Dans cette nouvelle configuration du voyage, non seulement les pèlerins ne sont plus en contact avec des lieux sacrés intermédiaires, mais ils se trouvent aussi étroitement dépendants d'un univers non musulman [Green, 2015]. Les caravanes étaient rythmées par le temps des prières ; les pèlerins n'omettent bien sûr pas de les faire sur les bateaux, mais l'exiguïté ne facilite pas la réalisation des rituels, comme celui de la prise d'*ihrām*⁵ qui se fait dans une ambiance souvent chaotique bien que joyeuse puisqu'elle marque le terme du voyage [Buez, 1873]. Dans les navires français affectés au pèlerinage, les mosquées ne font leur apparition que dans les années 1930 ; c'est dire le peu d'intérêt que les compagnies de navigation, très majoritairement européennes, portent au caractère religieux du voyage pour lequel elles affrètent des bateaux. L'inscription du voyage dans un espace non musulman et dans une organisation orchestrée par des intérêts économiques européens tend ainsi à renforcer la valeur sacrée attachées aux villes saintes du Hedjaz qui échappent quant à elles à la mainmise occidentale.

À l'heure où les pèlerins voyagent en masse à bord des nouveaux moyens de transport, certains individus parviennent à maintenir la tradition du pèlerinage inscrit dans une démarche héritée du *talab al-'ilm* et entreprennent un voyage individuel dans lequel ils se ménagent des escales qu'ils ont eux-mêmes choisies. Il faut certes avoir les

⁵ Cérémonie réalisée au passage des *mawaqit* (sing. *miqat*), bornes marquant l'entrée du territoire sacré. Les pèlerins entrent alors en état de sacralisation et revêtent un vêtement blanc sans coutures.

moyens financiers de réaliser un tel voyage, en partie effectué sur des navires de ligne, plus coûteux que ceux qui sont affectés au pèlerinage ; il faut aussi du temps.

Muhammad Yahyia al-Walati, un lettré originaire de Walata, ville située au sud de l'actuelle Mauritanie, part pour La Mecque au tout début de l'année 1894. Sur sa route terrestre vers Rabat, il fait des haltes de plusieurs mois dans les villes de Tichitt et Chinguetti. Il s'embarque à Rabat, fait des escales à Alger et à Tunis, puis atteint le Hedjaz. Il y demeure quatre mois puis reprend un bateau jusqu'à Alexandrie. De là il prend le train pour aller visiter Le Caire, revient à Alexandrie où il s'embarque pour Tunis. Un nouveau navire le mène à Marseille d'où il gagne Rabat. Dans la dernière partie terrestre de son voyage de retour, il fait de nouveau de longues haltes dans les villes sacrées de son espace local sahélien. À chacune des étapes qu'il réalise lors de son voyage, il dispense des enseignements, émet des fatwas et débat avec les oulémas et hommes de lettre locaux [al-Walati, 1990].

De son côté, le Marocain Hassan ben Mohammed al-Rassal quitte Tanger en 1897 avec le « désir ardent de se rendre en pèlerinage et d'y visiter les tombeaux du prophète et des Ançar [ses compagnons] ». Il voyage à bord d'un navire anglais à destination d'Alexandrie, fait escale à Alger où il visite le tombeau de sidi Abdel Rahman ath-Tha'aliby⁶. À Alexandrie, il visite mosquées et tombeaux de pieux personnages puis, comme al-Walati, il se rend en train au Caire où il « suit les traces mémorables des prophètes et des tombeaux de marabouts et de savants ». Il poursuit en train jusqu'à Suez où il embarque pour Yambo, le port de Médine. Il fait une *ziyara* fervente à Médine, visite tous les lieux sacrés, et quitte « les larmes aux yeux » ces « lieux vénérés » pour se rendre à La Mecque où il réalise enfin le pèlerinage. Il reprend le bateau à Djeddah pour Beyrouth puis Marseille, Alger et enfin le Maroc [al-Rassal, 1908]. Son voyage, émaillé de visites pieuses, dure cinq mois. S'il réalise les principaux trajets comme la plupart des pèlerins et à leur côté, à bord de navires dits « à pèlerins », il s'en distingue par les haltes qu'il choisit, organisées grâce à un réseau de lettrés marocains établis dans les villes qu'il visite et qui l'accueillent durant son séjour. Mais une telle liberté de mouvement est entravée par le contrôle colonial qui s'exerce de plus en plus fermement sur les flux du pèlerinage.

Des itinéraires contrôlés par les autorités coloniales et sanitaires

Al-Walati et al-Rassal réalisent leur voyage à La Mecque à une époque où leurs pays respectifs ne sont pas encore tombés dans l'escarcelle coloniale française. Or, dans le contexte colonial français, les flux du pèlerinage vont se trouver de plus en plus étroitement contrôlés par leurs autorités administratives, ce qui est bien moins le cas dans les empires britannique et néerlandais, plus libéraux à l'égard du fait religieux [Slight, 2015 ; Tagliacozzo, 2013]. L'exception française se manifeste d'abord par une politique d'interdiction du pèlerinage qui frappe les Algériens, à partir des années 1870, puis les Tunisiens, et ce jusqu'à la Première Guerre mondiale. De 1880 à 1914, vingt-trois interdictions de pèlerinage sont prononcées. La raison avancée est toujours sanitaire, liée à un risque épidémique plus ou moins réel, masquant ainsi des motifs politiques.

Obsédées par les menaces sur leur domination qu'elles prêtent au panislamisme, les autorités coloniales françaises craignent que le pèlerinage à La Mecque ne favorise la diffusion de ce discours parmi les pèlerins et que ceux-ci n'en reviennent encore plus

⁶ Théologien musulman (1384-1471) et saint patron de la ville d'Alger.

« fanatiques », pour reprendre un terme largement utilisé à l'époque. Si les villes saintes, perçues comme une boîte noire qui échappe à leur contrôle, leur paraissent particulièrement menaçantes, notamment par le biais des réseaux soufis, les étapes en chemin sont aussi considérées comme des risques potentiels. Elles redoutent que les rencontres avec des musulmans non encore colonisés ou déjà engagés dans les mouvements nationalistes, comme les Égyptiens, soient susceptibles de transmettre aux pèlerins d'Afrique du Nord le goût de la liberté. L'interdiction apparaît dès lors comme le moyen le plus simple de parer à toute « contamination » politique. Cette tactique est pourtant contestée au sein même des instances politiques françaises, dans la mesure où elle produit des « clandestins », terme qui désigne ceux qui décident de partir malgré tout, violant alors l'interdiction. Un tel choix oblige ceux qui le font à renouer avec des modalités anciennes de voyage, à pied bien souvent, mais leur permet aussi d'inscrire l'objectif final du pèlerinage dans le fil d'un itinéraire par étapes privilégiant les lieux références de l'islam, Le Caire, Jérusalem et Damas notamment. Souvent exposés au cours de leur voyage à la privation, voire à un très grand dénuement, ces pèlerins évoquent les derviches errants, profil courant notamment dans la tradition soufie centrasiatique de l'époque moderne [Papas, 2010].

Après la Première Guerre mondiale, la politique d'interdiction est abandonnée au profit d'une organisation du pèlerinage par les autorités coloniales. À partir de la fin des années 1920, la plupart des pèlerins de l'espace colonial français musulman voyagent dans un « convoi officiel » étroitement encadré. Si la traversée gagne en confort, le système cherche à éviter, dans la mesure du possible, que les pèlerins du Maghreb entrent en contact avec leurs coreligionnaires. Le voyage est organisé selon un calendrier très précis et un itinéraire qui ne ménage pratiquement aucune possibilité de croisement avec d'autres populations musulmanes. En 1933, le consul français à Djeddah demande au gouvernement général de l'Algérie à ce que le navire affecté au pèlerinage officiel soit autorisé à passer par Beyrouth « en raison du grand nombre [de] pèlerins algériens désireux de passer par Jérusalem au retour de Djeddah ». Il reçoit en retour un refus net du gouverneur général qui lui rappelle par télégramme que la réglementation française sur le pèlerinage « interdit [aux] navires affectés [au] transport des pèlerins tout voyage intermédiaire ou supplémentaire et exige [un] itinéraire direct entre Djeddah et l'Algérie. Dérogation à cette règle [est] d'autant moins indiquée qu'il est désirable d'éviter tout contact entre pèlerins algériens et chefs nationalistes arabes »⁷. Seul le bref séjour dans les villes saintes place ces pèlerins au cœur du creuset musulman qu'elles constituent, ce qui suscite d'ailleurs l'inquiétude constante des autorités françaises.

L'avènement de ce système encadré ne supprime pas pour autant le phénomène des « clandestins » qui partent seuls, souvent encore dans des conditions très précaires, non plus pour contourner l'interdiction, mais bien pour échapper à ce contrôle administratif colonial. Certains cherchent à inscrire leur éprouvant voyage dans un espace spirituel élargi. Ainsi de ce groupe d'une quarantaine d'Algériens cherchant en 1947 à rallier Jérusalem, qui se retrouve sans ressources en Transjordanie et que le gouvernement général d'Algérie doit rapatrier à ses frais⁸. Les autorités du protectorat sont moins sévères à l'égard des Marocains. Ce n'est qu'en 1940 que ces derniers se joignent au

⁷ Télégramme du consulat de Djeddah, 3 avril 1933 et réponse du gouvernement général de l'Algérie, 6 avril 1933, Archives diplomatiques, La Courneuve, correspondance politique et commerciale, série E « Levant » 1918-1940, sous-série Arabie-Hedjaz, carton 60.

⁸ Dépêche Afrique-Levant au gouverneur général d'Algérie, 21 octobre 1947, Archives nationales d'Outre-mer, ministère d'État chargé des affaires algériennes, Bureau politique, culte musulman, carton 81 F 837.

convoi officiel. Avant cette date, les pèlerins voyageaient sur des navires de ligne, généralement britanniques, mais aussi hollandais, français ou même japonais. Au terme du pèlerinage, certains Marocains pouvaient ainsi se rendre à Jérusalem « pour accomplir le supplément facultatif du pèlerinage »⁹. Autorisés à faire librement le voyage, certains parvenaient donc à perpétuer les traditionnelles étapes spirituelles, à Jérusalem mais aussi à Damas, ce que le contrôle qui pèse fortement sur les Algériens, et dans une moindre mesure sur les Tunisiens, a totalement proscrit.

L'attention internationale portée aux risques épidémiques liés au pèlerinage à La Mecque induit également des restrictions de déplacements. Les flux du pèlerinage à La Mecque sont en effet soumis à des obligations sanitaires spécifiques, élaborées conjointement dans la seconde moitié du XIX^e siècle par les puissances européennes et l'Empire ottoman et entérinées par la législation sanitaire internationale à partir de 1892 [Chiffolleau, 2012]. Au cours de leur voyage aller, les pèlerins d'Asie sont tenus de faire halte à la station quarantenaire de Camaran, à l'entrée sud de la mer Rouge. Leur état sanitaire y est inspecté pour éviter la propagation du choléra, maladie endémique en Inde, dans les villes saintes durant le pèlerinage. Au terme du pèlerinage, ce sont les pèlerins dits du Nord, ceux qui rentrent dans leurs foyers par la Méditerranée, qui doivent être inspectés et éventuellement enfermés dans la station quarantenaire de Tor, située au sud de la péninsule du Sinaï, afin d'éviter qu'une éventuelle épidémie, qui aurait pu être contractée au Hedjaz malgré le contrôle opéré à Camaran, ne se propage en Europe. Après un séjour plus ou moins long au lazaret en fonction de l'état sanitaire du Hedjaz, les pèlerins égyptiens peuvent rentrer chez eux. Quant aux pèlerins étrangers en transit, ils sont dirigés vers la Méditerranée en quarantaine, c'est-à-dire dans des navires interdits de tout contact avec l'extérieur durant la traversée du canal de Suez. Aucun pèlerin étranger n'est autorisé à débarquer en Égypte. Cette contrainte est particulièrement mal vécue par les pèlerins, nombreux à demander cette autorisation pour pouvoir se rendre dans le pôle spirituel qu'est Le Caire, autorisation qui leur est toujours refusée par les autorités sanitaires anglo-égyptiennes. Dans un roman publié à Alger en 1948, le héros, qui fait le pèlerinage pour se racheter après une vie dissipée, s'insurge contre ces interdits : « Jadis, les hadj pouvaient traverser tout le pays ou s'y fixer si l'envie leur en prenait. Maintenant, on n'a même pas le droit de visiter une ville à l'escale ! » [Bennabi, 1948, p. 90]. Là encore, seuls ceux qui parviennent à se détacher de la masse et à se dépouiller pour un temps de leur identité de pèlerin, en empruntant des navires ordinaires ou en se faisant passer pour marchand par exemple, peuvent espérer enrichir leur voyage sacré de la visite des grandes villes musulmanes dotées de lieux saints.

L'entre-deux-guerres : la promotion de nouvelles normes inspirées de pratiques touristiques

La temporalité plus longue dans laquelle ils réalisent le voyage sacré, et la plus grande liberté qui leur est laissée par les autorités coloniales, permettent aux pèlerins d'Asie d'entreprendre des voyages qui débordent, parfois de beaucoup, le seul objectif des villes saintes du Hedjaz. Il est d'ailleurs significatif qu'à partir de la fin du XIX^e siècle, les *rihlat* en ourdou et en malais soient plus nombreuses que celles écrites en arabe. Les journaux de voyage indiens, persans, afghans et tatars analysés par Nile Green témoignent d'une curiosité nouvelle qui se porte sur l'univers non musulman révélé par

⁹ Résident général de la République française au Maroc au ministre des Affaires étrangères, 12 août 1936, Rapport sur le pèlerinage à la Mecque des Musulmans du Maroc, La Courneuve, carton 63.

le voyage en navire à vapeur et en train. Les rencontres transculturelles faites en chemin peuvent être perçues de façon positives par certains, alimentant les réflexions d'un courant réformiste alors en pleine expansion, ou jugées sévèrement par d'autres (ou les mêmes) : c'est notamment le cas des mœurs, taxées d'immoralité, du prolétariat européen et des prostituées qui peuplent les ports.

Le voyage sacré à l'ère industrielle induit en outre une mutation des rapports à l'espace et au temps et modifie la façon d'exprimer ces deux notions. Durant leur voyage, les pèlerins prennent quelque distance avec le calendrier lunaire musulman mais consultent attentivement montres et horloges dont l'heure précise rythme les transports. Ils franchissent des « kilomètres » ou des « miles », empruntent des mots aux langues européennes et les adaptent pour désigner les nouveaux outils technologiques, ou trouvent dans leur propre langue des expressions aptes à en restituer le sens et l'usage. Dès le tournant du siècle, le *hajj* est ainsi perçu par ceux qui le réalisent comme un « voyage parmi les incroyants ». Grâce à l'imprimerie, les récits qui en sont faits sont en outre largement diffusés et permettent le dévoilement de ce monde extra-musulman à un lectorat croissant [Green, 2015]. Les quelques *rihlat* écrites en arabe à cette époque, tout comme celles rédigées en ourdou [Metcalf, 1990], témoignent d'un glissement du récit d'une tradition historique et littéraire, empreinte de poésie mystique, à une perception plus anthropologique, séculaire et individuelle du voyage à La Mecque [Batanuni, 1329h/1910 ; Rifaat, 1925].

L'après Première Guerre mondiale, et la réaffirmation de la bienveillance des puissances coloniales à l'égard de leurs sujets musulmans, accélèrent la mutation du pèlerinage à La Mecque en un voyage qui se rapproche des normes touristiques, secteur économique alors en plein développement. Cette mutation est perceptible tant chez ceux qui organisent le voyage, administrations coloniales et compagnies maritimes, que chez les pèlerins qui le réalisent. Les Néerlandais avaient toujours été assez attentifs au confort des pèlerins. Les Britanniques beaucoup moins, mais sous la pression conjointe des élites musulmanes d'Inde et de la législation sanitaire internationale, l'état des navires destinés au transport des pèlerins a tendu à s'améliorer à partir des années 1920 [Mishra, 2011]. En France, l'encadrement étroit du pèlerinage, qui s'accompagne d'une politique restrictive, les passeports de pèlerinage octroyés excédant tout juste le millier chaque année pour l'Algérie, est compensé par une politique volontariste d'amélioration des conditions de voyage. Alors que les pèlerins voyageaient naguère installés à même les ponts, ils bénéficient désormais de cabines et de couchettes, la nourriture servie à bord est respectueuse des prescriptions de l'islam, et mosquées et espaces de prières sont aménagés sur les bâtiments. Un fonctionnaire colonial qui accompagne en 1940 l'ultime convoi officiel avant les remous de la guerre n'hésite pas à écrire que celui-ci a eu « l'agrément d'une véritable croisière »¹⁰.

Ce nouveau confort est volontiers brandi comme arme de propagande visant à témoigner de la tutelle bienveillante de la France à l'égard de ses sujets musulmans et à faire oublier les années d'interdiction. Outre le convoi officiel, certains individus sont mobilisés pour témoigner de « la bonne politique de la France avec les musulmans en général et ceux qu'elle protège en particulier ». Le juge au Haut Tribunal chérifien Ahmed ben Mohammed al-Haouari, auteur de cette phrase, publie en 1935 un ouvrage intitulé non pas *rihla* mais, selon une terminologie moderne, *Dalil al-hajj wa as-siyaha* (*Guide du pèlerinage et du tourisme*)¹¹. Dédié à Henri Ponsot, alors résident général du

¹⁰ Rapport de Boniface, commissaire du gouvernement pour le Maroc, pèlerinage de 1940, Centre des archives diplomatiques de Nantes, Protectorat du Maroc, Cabinet diplomatique, carton 762.

¹¹ Ouvrage en arabe précédé d'une préface en français non paginée.

Maroc, il y fait un éloge appuyé des autorités du protectorat qui lui ont accordé un congé de trois mois avec solde payée afin de réaliser le pèlerinage, privilège auquel auraient droit, selon lui, tous les fonctionnaires musulmans du royaume. Son récit, qui vise aussi à faire auprès des autres pays musulmans la promotion du « Maroc nouveau qui a été équipé et a profité des récents progrès techniques en un temps extrêmement réduit qui force l'admiration », évoque son « voyage de tourisme en Égypte, au Hedjaz et en Syrie » où il est chaque fois accueilli cordialement par les autorités françaises locales, et non par un réseau de lettrés marocains comme le fut en son temps Mohammad al-Rassal. Voyageant sur des navires de ligne, al-Haouari fait une longue escale au Caire où il visite bien sûr al-Azhar, mais aussi Dar al-Kutub (la bibliothèque nationale), les pyramides, les journaux *al-Ahram* et *al-Hilal*, la Chambre des députés et le Sénat, l'Université et l'Institut de musique. Ces objectifs s'inscrivent dans le réformisme et les visées modernistes du moment, bien plus que dans la tradition spirituelle de la grande ville égyptienne. Après avoir réalisé le pèlerinage et la *ziyara* de Médine, al-Haouari repart par Beyrouth, Jérusalem, Damas, Alep et Istanbul où il emprunte la voie de chemin de fer pour une traversée de l'Europe jusqu'en Espagne, embarquant finalement pour Casablanca [al-Haouari, 1935].

L'ouvrage d'al-Haouari s'inscrit clairement dans le sillage de la propagande française. Celle-ci est d'autant plus vive alors que l'Italie fasciste et l'Espagne en train de basculer dans le giron nationaliste, tous deux pays nouveaux venus dans l'économie du pèlerinage, rivalisent d'attentions pour prouver leur bienveillance à l'égard des musulmans [Chantre, 2018]. Lors du pèlerinage de 1937, les pèlerins marocains de la partie espagnole du pays vantent auprès de leurs coreligionnaires algériens et tunisiens le faible coût et les excellentes conditions de voyage dont ils ont pu bénéficier à bord du navire mis à leur disposition par les franquistes. Les autorités en charge de l'encadrement des pèlerins de l'empire français répliquent alors qu'il s'agit de la part des nationalistes espagnols... de propagande¹².

C'est aussi en cherchant à promouvoir un niveau de voyage proche des standards du tourisme que l'Égypte, accédant à l'indépendance, entend faire la preuve de sa sollicitude envers les croyants musulmans. En 1935, une filiale de la banque Misr, fer de lance économique du nationalisme, met au service des pèlerins égyptiens deux splendides paquebots, le *Zamzam* et le *Kosseir*, dont les équipements rivalisent avec les navires de croisière. Le journaliste Mohi ed-Din Rida est du premier voyage, sans doute aux frais de la compagnie, afin d'en vanter les mérites. Dans le récit qu'il en a laissé, il adhère pleinement aux préceptes sanitaires alors en vogue : dans la vie moderne dominée par l'aliénation du travail, écrit-il, les médecins invitent à ménager des pauses, des ruptures, à changer d'air. Le pèlerinage s'avère être pour cela un événement idéal, particulièrement sain, au cours duquel on respire le bon air et on se livre aux exercices liés à la réalisation des rituels [Rida, 1935]. De danger sanitaire majeur qui plaçait le monde entier en alerte, le *hadj* devient ainsi sous sa plume un voyage d'agrément. Il est vrai que les épidémies ont disparu du Hedjaz depuis 1918, en raison notamment de l'amélioration générale des conditions sanitaires et de la généralisation des vaccinations imposées aux pèlerins avant le départ.

Certes les diverses contraintes qui pèsent sur les itinéraires n'offrent plus guère la liberté de musarder auprès des lieux saints et de venir visiter en chemin des autorités religieuses admirées. Mais du moins le voyage se fait-il dans de meilleures conditions, au point qu'il compte toujours plus de femmes. La politique restrictive de la France ne leur

¹² Gouverneur général de l'Algérie au ministre des Affaires étrangères, 28 mai 1937, Surveillance politique des indigènes. Pèlerinage à la Mecque 1937, Archives diplomatiques, La Courneuve, carton 64.

est guère favorable et leur pourcentage demeure très modeste parmi les pèlerins maghrébins. Il progresse toutefois lentement, passant de 4,5 % en 1893 à 7% en 1902, pour atteindre 13 % des pèlerins algériens en 1936. En revanche, les femmes asiatiques comptent alors pour environ 20 à 30 % des effectifs de pèlerins indiens et indonésiens [Chantre, 2018]. La présence grandissante des femmes témoigne d'un début de chemin vers l'autonomie, mais aussi du fait que le pèlerinage n'est plus autant perçu comme une épreuve, mais comme un voyage, sinon ordinaire, du moins quelque peu banalisé. Plus faciles à atteindre, les villes saintes n'en sont que plus attractives. L'arrivée au pouvoir de la dynastie saoudienne va toutefois conduire à un rétrécissement de leur périmètre de sacralité, contribuant ainsi à l'épure spirituelle du voyage à La Mecque.

Les villes saintes transformées par le wahhabisme saoudien

Aux lendemains immédiats de la Première Guerre mondiale, les conditions de réalisation du voyage à La Mecque se sont donc considérablement transformées. Si les pèlerins, à l'exception de quelques privilégiés, ne peuvent plus guère se livrer en chemin aux plaisirs de la visite du Caire, de Damas et de Jérusalem, du moins peuvent-ils s'attarder à Médine, avant et surtout après le pèlerinage, auprès du tombeau du prophète et de tous les saints et compagnons qui sont enterrés à proximité.

C'est désormais par dizaines de milliers que les pèlerins débarquent à Djeddah, sortant de gros navires affectés au service exclusif du pèlerinage durant la saison. De là, ils pénètrent dans le territoire sacré de l'islam où nulle ingérence occidentale n'est possible. Placées sous contrôle ottoman jusqu'en 1916, puis sous l'autorité du roi Hussein, les villes saintes de l'islam sont demeurées quant à elles largement inchangées. Au terme d'une séquence de mobilité où les pèlerins ont été confrontés à un univers essentiellement non musulman et à la modernité technique, ils renouent le temps du séjour avec une organisation du pèlerinage héritée d'une tradition multiséculaire. Ils sont pris en charge et bien souvent exploités par des guides, les *mutawwifin*, qui les orientent dans cet univers inconnu tant d'un point de vue pratique que spirituel. C'est à dos de chameau qu'ils font les déplacements à l'intérieur du Hedjaz, pour aller de La Mecque à Médine notamment, un trajet de près de 500 kilomètres. Pressurés par les taxes et les bakchichs, ils terminent le pèlerinage dans un état proche de l'indigence. Certains ont même eu la malchance d'être attaqués et dépouillés par des Bédouins lors de ces déplacements en caravane [Chantre, 2018 ; Chiffolleau, 2015]. L'appétit de conquête d'Abd al-Aziz Ibn Saoud trouve ainsi un argument supplémentaire dans la mise en cause de cette gestion jugée déplorable du pèlerinage par le roi Hussein. En 1926, il bat son rival et achève la conquête du Hedjaz.

Contrairement à Hussein qui avaient refusé toute forme de modernisation, notamment celle des transports à l'intérieur du territoire sacré, afin de ne pas s'aliéner les tribus qui dépendaient largement de l'économie traditionnelle du pèlerinage, le nouveau souverain entreprend une politique volontariste d'amélioration des conditions de réalisation du pèlerinage. Il introduit l'automobile pour les déplacements internes, en assure la sécurité à l'égard des Bédouins, et collabore avec la communauté internationale pour améliorer les conditions sanitaires, dont dépend en grande partie sa crédibilité aux yeux du monde. Dès 1926, il impose à tous les pèlerins de posséder un document de voyage spécifique pour le pèlerinage, sur lequel est apposé à l'entrée au Hedjaz un visa permettant de centraliser les taxes, lesquelles sont rationalisées et fixées à l'avance. La généralisation de ce passeport est longue et laborieuse, mais la mesure

rend encore plus difficiles et rares ces itinéraires à la marge d'individus lancés seuls sur les routes du pèlerinage et qui aboutissaient dans les villes saintes au terme de périple complexes [Chiffoleau, 2015].

Ibn Saoud entreprend également de faciliter et de fluidifier le départ des pèlerins. Si les pèlerins des empires français et néerlandais, munis de billets aller et retour, repartent généralement par les bateaux qui les ont amenés, de nombreux pèlerins indiens arrivent au Hedjaz avec un billet aller simple et se trouvent dans l'impossibilité financière, au terme du pèlerinage, d'acquiescer un billet de retour dont les prix sont artificiellement gonflés par la spéculation. Ces indigents (*destitute pilgrims* dans les archives britanniques) posent un problème récurrent aux autorités consulaires britanniques qui organisent à grands frais leur rapatriement. Afin de hâter le départ de ces pèlerins à qui elles reprochent d'encombrer Djeddah et qui vivent de la charité de leurs coreligionnaires, les autorités saoudiennes collaborent avec les Britanniques pour mettre en place un système permettant d'organiser les départs de façon plus ordonnée et systématique. Le Hedjaz doit demeurer un espace de passage, il n'est plus question de s'y fixer. La courte durée de séjour au Hedjaz imposée de longue date par les autorités coloniales françaises, de l'ordre de trois semaines, se généralise et deviendra la norme pour tous les pèlerins après la Seconde Guerre mondiale.

La transformation la plus importante que connaissent alors les villes saintes concerne toutefois leur vocation spirituelle, et partant leur physionomie urbaine. L'unicité de Dieu, qui est au principe de la doctrine des wahhabites, conduit en effet à condamner tout intercesseur entre Dieu et les croyants, notamment les saints, nombreux à être inhumés au Hedjaz et vénérés par les pratiques populaires en marge du pèlerinage canonique. Lors de la conquête du Hedjaz en 1925-1926, les Ikhwans, des guerriers recrutés par Ibn Saoud dans les tribus du Nadjd, entreprennent de purifier les lieux saints. À La Mecque et plus encore à Médine, dans le célèbre cimetière al-Baqi', les coupes des tombeaux des saints et des proches du prophète sont arasées et le culte des saints est strictement interdit. La maison de naissance du prophète à La Mecque, ainsi que celle où le futur calife Omar s'est converti à l'islam, sont détruites ; les célébrations de la naissance du prophète (*mawlid an-nabi*) sont proscrites. Le tombeau d'Ève, où la grand-mère de l'humanité est réputée être enterrée, situé en périphérie de Djeddah et qui constituait la première visite pieuse de tout nouvel arrivant au Hedjaz, est emmuré et rendu inaccessible en 1928. Des gardes sont placés à proximité de ces sanctuaires et les pèlerins qui transgressent les ordres wahhabites sont bastonnés ; toute velléité de culte des saints est ainsi sévèrement réprimée [Sardar, 2015].

Les pèlerins sont également invités à changer de comportement : la consommation du tabac, et *a fortiori* celle du haschich, sont prohibées et les contrevenants s'exposent à des punitions corporelles. Par ailleurs, les confréries soufies sont pour la plupart démantelées et les zaouïas fermées ou détruites. L'intense système d'échanges intellectuels et spirituels qui trouvait son aboutissement dans ces zaouïas est ainsi définitivement interrompu avec la disparition de celles-ci, et de façon plus générale avec l'uniformisation des normes religieuses sous contrôle wahhabite. L'enseignement donné dans les villes saintes, ainsi que les prêches, prennent un ton rigoriste. Il est interdit de proposer une éducation religieuse dans des maisons privées ; seuls les enseignants habilités par les oulémas wahhabites sont autorisés à dispenser leur savoir dans les mosquées [Ochsenwald, 2007]. À partir de 1927, le consul britannique à Djeddah ajoute une rubrique intitulée « intolérance religieuse » à son rapport annuel sur le pèlerinage,

dans laquelle il liste les contraintes nouvelles et dénonce les violences faites aux pèlerins¹³.

Le puritanisme qui s'impose dans les villes saintes, souvent par la force, modifie en profondeur les pratiques des pèlerins et oriente l'énergie spirituelle vers la seule réalisation des rituels canoniques. Si les pèlerins vivent comme une perte l'impossibilité de se recueillir auprès des personnages saints inhumés au Hedjaz, la politique wahhabite fait aussi écho aux prescriptions d'un réformisme musulman alors en pleine puissance dans l'ensemble du monde musulman, et qui critique, voire condamne également, le culte des saints. Cette convergence des discours disqualifiant le culte des saints, alliée à la violence exercée par la police des mœurs saoudienne, pourraient expliquer le peu de protestations que suscite chez des pèlerins la destruction des tombeaux, à l'exception des chiites, plus véhéments¹⁴. Les autorités coloniales recommandent d'ailleurs l'obéissance à leurs ressortissants, de façon à leur éviter des représailles.

Suite à l'éviction des Ikhwans, au tout début de l'année 1930, et une fois les tensions avec les chiites relativement apaisées après un traité d'amitié signé entre le royaume d'Ibn Saoud et la Perse la même année, la politique saoudienne se fait un peu moins pesante. En 1932, les pèlerins sont de nouveau autorisés à se recueillir à Médine auprès de certains des tombeaux des saints et des membres de la famille du prophète, ou du moins de ce qu'il en reste, mais sans manifester le moindre signe de culte. Selon le consul britannique, la raison de cette tolérance mesurée pourrait être financière : les pèlerins se rendent à Médine uniquement pour visiter le tombeau du prophète et les autres mausolées vénérés ; or l'État saoudien prélève une taxe sur le séjour dans la seconde ville sainte de l'islam¹⁵.

L'accélération de l'exploitation du pétrole dans les années 1950, qui offre à la dynastie saoudienne une fabuleuse manne financière, a permis d'inscrire le pèlerinage dans une échelle de développement inédite et d'engager un processus radical de modernisation de La Mecque. Ces mutations s'accroissent dans le contexte actuel de la projection vers l'après-pétrole, où le pèlerinage est vu comme une manne économique à démultiplier. Une nouvelle vague de travaux d'une ampleur sans précédent est venue plus encore transformer la ville depuis le début des années 2000, détruisant au passage son tissu urbain ottoman sans que les protestations, trop isolées pour être efficaces face à l'autoritarisme saoudien, ne parviennent à stopper l'engrenage du gigantisme et de la frénésie de consommation [Sardar, 2015]. Le choix de ces options est symbolisé par l'immense complexe de logements de luxe, d'hôtels et de centres commerciaux qui domine désormais la mosquée sacrée. Quant à Médine, elle n'offre plus guère aux pèlerins que l'intensité sacrée du tombeau du prophète, étroitement surveillé pour ne pas donner lieu à des manifestations de culte. Pour le reste la ville met à leur disposition un marché qui regorge de souvenirs pieux *made in China*. La volonté de faire de La Mecque et de Médine des villes hypermodernes mais anhistoriques, en effaçant les traces du passé et notamment celles qui auraient pu survivre des premiers temps de l'islam, est manifeste de la part des autorités saoudiennes.

¹³ Hajj Report for the year 1927, *Records of the Hajj: A Documentary History of the Pilgrimage to Mecca*, vol. 6, Archives Editions, 1993.

¹⁴ C'est ce que constate le consul britannique dans son rapport sur le pèlerinage de 1926 : « The destruction of the tombs was a great blow for the more orthodox Moslems, but surprisingly little was said about it except for the persons belonging to the Shiah sect, who complained most bitterly » (*Record of the Hajj*, volume 6, p. 41).

¹⁵ Report on the Hajj of 1350AH (1932), *Record of the Hajj*, volume 6, p. 508.

Conclusion

Au cours de la période qui s'étend de l'avènement de la navigation à vapeur à celui de l'avion, le voyage à La Mecque s'est profondément transformé. Largement privé par les nouveaux moyens de transport de ses escales spirituelles traditionnelles dans les grandes villes de l'islam, il a revêtu de plus en plus les formes d'un voyage de tourisme, du moins en ce qui concerne le confort et la rapidité, orchestré par les puissances et les intérêts économiques européens durant la période coloniale. Les indépendances ont permis ensuite la reprise en main par les pays musulmans des modalités du voyage à La Mecque. Mais si le report sur l'avion, massif à partir des années 1970, a renforcé encore cette réislamisation du voyage, il a contribué à épurer plus encore le trajet, qui se fait en droiture de l'espace confiné et aseptisé des aéroports nationaux à celui Djeddah, porte d'entrée des villes saintes de l'islam.

Depuis l'arrivée au pouvoir de la dynastie saoudienne, celle-ci est parvenue à supprimer de la séquence du pèlerinage tout ce qui ne relevait pas des rituels canoniques. Sa puissance financière lui a certes permis de renforcer le statut de nombril du monde musulman des villes saintes, mais au prix de la perte de leur rôle plus diffus de pôle mystique et de la destruction du patrimoine urbain et religieux. Seule l'émotion des pèlerins leur permet sans doute d'oublier la froideur du gigantisme des projets urbains de La Mecque. Et si la visite à Médine est maintenue, mais soigneusement contrôlée, le tombeau du Prophète lui-même est régulièrement menacé de destruction. En échange de cette focalisation spirituelle sur les rituels canoniques, les pèlerins trouvent dans les villes saintes un gigantesque marché commercial.

Si le tourisme peut être défini comme « l'industrie permettant de jouir du spectacle du monde » [Venayre, 2017], l'évolution du voyage à La Mecque ici retracée semble peu y correspondre. De façon paradoxale, les modalités anciennes de ce voyage, qui permettaient de visiter en chemin une multitude de « choses à voir » correspondaient mieux à la notion de tourisme, pourtant alors inconnue. Les conditions actuelles en font bien une manne économique pour tous les acteurs intervenant dans le processus, mais peut-être plus que de tourisme religieux, pourrait-on parler en ce cas d'une industrie du *hajj*.

Bien des croyantes et des croyants, s'ils demeurent indéfectiblement attachés au *hajj*, quelles que soient les conditions dans lesquelles il est réalisé, aspirent toutefois aussi à d'autres types de rencontres sacrales, moins codifiées, plus imprégnées d'histoire, dans un contexte général d'individualisation des pratiques religieuses. Recréer des itinéraires sacrés, que ce soit en marge du *hajj*, comme le fait la Jordanie par exemple, ou à partir de la multitude des lieux saints qui existent dans d'autres espaces du monde musulman, constitue sans doute un enjeu majeur pour un tourisme musulman en pleine expansion [Scott et Jafari, 2010].

Bibliographie

Al-Haouari Ahmed b. M. (1935), *Dalil al-hajj wa as-siyaha (Guide de pèlerinage aux Lieux Saints de l'Islam et de tourisme en Orient)*, Imprimerie officielle, Rabat.

Al-Harawi Ali b. Abi Bakr (1957), *Guide des lieux de pèlerinage*, traduction annotée par Janine Sourdel-Thomine, Institut français de Damas, Damas.

Al-Rassal El-Hassan b. Muhammad (1908), « Voyage de Tanger à La Mecque par El Hasan Ben Mohamed El R'assal », traduit par A. Rezzouk, *Revue du monde musulman* n° 1, p. 1-20.

Al-Walati Muhammad Yahya (1990), *al-rihla al-hijaziyya [le Voyage au Hedjaz]*, texte établi et annoté par M. Hajji, Dar al-gharb al-islam, Beyrouth.

Ankawi Abdullah. (1974), « The pilgrimage to Mecca in Mamluk times », *Arabian Studies* I, Cambridge University Press, p. 146-170.

Barbir Karl (2016), *Ottoman Rule in Damascus, 1708-1758*, Princeton University Press, coll. Princeton Legacy Library, [1^{re} éd. 1980].

Batanuni Muhammad Labib (1329 h/1910), *Al-rihla al-hijaziya [Le Voyage à La Mecque]*, Le Caire.

Bennabi Malek (1948), *Lebbeik. Pèlerinage de pauvres*, Alger, Les Éditions algériennes En-Nahda.

Bianchi Robert (2004), *Guests of God: Pilgrimage and Politics in the Islamic World*, Oxford University Press, Oxford.

Buez A. (1873), *Une mission au Hedjaz (Arabie). Contribution à l'histoire du choléra*, Masson, Paris.

Chantre Luc (2018), *Pèlerinages d'Empire. Une histoire européenne du pèlerinage à La Mecque*, Éditions de la Sorbonne, Paris.

Chiffolleau Sylvia (2012), *Genèse de la santé publique internationale. De la peste d'Orient à l'OMS*, Ifpo/Presses universitaires de Rennes, Rennes.

Chiffolleau Sylvia (2015), *Le Voyage à La Mecque. Un pèlerinage mondial en terre d'Islam*, Belin, Paris.

Faroqhi Soraya (1996), *Pilgrims and Sultans. The Hajj under the Ottomans*, I.B. Tauris, London & New York.

Geoffroy Eric (1995), « Proche-Orient », in H. Chambert-Loir et C. Guillot, *Le culte des saints dans le monde musulman*, École française d'Extrême-Orient, Paris, p. 33-56.

Green Nile (2015), « The Hajj as its Own Undoing: Infrastructure and Integration on the Muslim Journey to Mecca », *Past & Present*, n° 226 (1), p. 193-226.

Huber Valeska (2013), *Challenging Mobilities. Migration and Globalisation in the Suez Canal Region and Beyond, 1869-1914*, Cambridge University Press.

Ibn Jobayr (1995), *Relation des péripéties qui surviennent pendant les voyages (Rihla)*, in *Voyageurs arabes*, Gallimard – La Pléiade, Paris.

Jomier Jacques (1953), *Le Mahmal et la caravane égyptienne des pèlerins de La Mecque (XIII^e-XX^e siècle)*, Imprimerie de l'IFAO, Le Caire.

Kane Eileen (2015), *Russian Hajj: Empire and the Pilgrimage to Mecca*, Cornell University Press, Ithaca, New York.

Lemire Vincent (2022), *Au pied du mur. Vie et mort du quartier maghrébin de Jérusalem (1187-1967)*, Seuil, Paris.

Metcalf Barbara D. (1990), « The pilgrimage remembered : South Asian accounts of the hajj », in D. Eickelman et J. Piscatori, *Muslim Travellers. Pilgrimage, Migration, and the Religious Imagination*, University of California Press, Berkely and Los Angeles, p. 85-107.

Miller Michael B. (2006), « Pilgrims' Progress: The Business of the Hajj », *Past & Present*, n° 191, p. 189-228.

Mishra Saurabh (2011), *Pilgrimage, Politics and Pestilence. The Hajj from the Indian Subcontinent – 1860-1920*, Oxford University Press.

Munt Harry (2014), *The Holy City of Medina. Sacred Space in Early Islamic Arabia*, Cambridge University Press, New York.

Nixon Sam (2013), « 'A Longing for Mecca'. The Trans-Saharan Hajj and the Caravan Town of West Africa », in Porter V. et Saif L., *The Hajj: Collected Essays*, The British Museum Press, p. 65-73.

Ochsenwald William (2007), « Islam and Loyalty in the Saudi Hijaz, 1926-1939 », *Die Welt des Islams*, New Series, Vol. 47, n° 1, p. 7-32.

Papas Alexandre (2010), *Mystiques et vagabonds en islam : portraits de trois soufis qalandar*, Éditions du Cerf, coll. « Patrimoines – Visages de l'islam », Paris.

Petersen Andrew (2013), « The Lost Fort of Mafraq and the Syrian Hajj Route in the 16th Century », in Porter V. et Saif L., *The Hajj: Collected Essays*, The British Museum Press, p. 21-27.

Pétriart Philippe (2016), *Le négoce des Lieux saints. Négociants hadramis de Djedda, 1850-1950*, Publications de la Sorbonne, Paris.

Piquet Caroline (2008), *La Compagnie du canal de Suez. Une concession française en Égypte (1888-1956)*, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, Paris.

Rida Mohi Ed-Din (1935), *Rihlat ila al-hijaz [Voyage vers le Hedjaz]*, Imprimerie al-Manar, Le Caire.

Rifaat Pacha Ibrahim (1925), *Mi'rat al-haramayn [Miroirs des deux saints Sanctuaires]*, Le Caire.

Sardar Ziauddin (2015), *Histoire de La Mecque. De la naissance d'Abraham au XXI^e siècle*, Payot, Paris.

Scott Noel et al-Jafari Jafar (2010), *Tourism in the Muslim World, Bringing Tourism Theory and Practice*, vol.2, Emerald, Bingley.

Slight John (2015), *The British Empire and the Hajj, 1865-1956*, Harvard University Press.

Snouck Hurgronje Christian (1931), *Mekka in the Latter Part of the 19th Century*, Leyden-Brill, London-Luzac.

Tagliacozzo Eric (2013), *The Longest Journey. Southeast Asians and the Pilgrimage to Mecca*, Oxford University Press.

Touati Houari (2000), *Islam et voyage au Moyen Âge. Histoire et anthropologie d'une pratique lettrée*, Seuil, Paris.

Venayre Sylvain (2017), « Transports et communications : les paradoxes du réseau », in Singaravélou P. et Venayre S., *Histoire du Monde au XIX^e siècle*, Fayard, Paris, p. 46-63.