



**HAL**  
open science

## Les enjeux politiques du pèlerinage par voie de terre depuis la Syrie mandataire (1926-1939)

Luc Chantre

► **To cite this version:**

Luc Chantre. Les enjeux politiques du pèlerinage par voie de terre depuis la Syrie mandataire (1926-1939). 4e Congrès des études sur le Moyen-Orient et les mondes musulmans, GIS Moyen-Orient, Jun 2021, Lyon, France. hal-04857736

**HAL Id: hal-04857736**

**<https://hal.science/hal-04857736v1>**

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.

## Les enjeux politiques du pèlerinage par voie de terre depuis la Syrie mandataire (1926-1939)

Luc CHANTRE  
Université Rennes 2 (UR Tempora)

*Impliquée de manière croissante dans les affaires du pèlerinage à La Mecque (hajj), les autorités mandataires françaises ont tôt fait d'imposer aux musulmans de Syrie et du Liban un mode de pèlerinage par la voie maritime dont elles estiment qu'il a déjà fait ses preuves en Afrique du Nord. C'est sans compter les multiples résistances qui commencent à émerger à compter du début de la décennie 1930, que ce soit sur une échelle nationale, régionale - avec la réactivation d'un imaginaire panislamique autour chemin de fer du Hedjaz ou encore de la route califale de Hārūn ar-Rashīd – ou locale. Les autorités mandataires se heurtent surtout à la réalité matérielle du développement croissant du transport automobile dans la péninsule arabique et plus largement au Proche et au Moyen Orient. Dans un tel contexte, les réactions françaises apparaissent pour le moins désordonnées, oscillant, au gré des événements, entre expérimentation, coopération et répression.*

---

Dès sa première année d'installation en territoire syrien, l'armée française est confrontée à une recrudescence des départs des pèlerins musulmans vers La Mecque (*hajj*) après plusieurs années d'interruption pour cause de guerre. En 1921, ils sont ainsi près de 1 500 candidats au *hajj* au départ de Beyrouth, tandis que les commerçants de Damas aspirent à voir leur ville redevenir le point de convergence des routes de la Méditerranée, de l'Euphrate, d'Anatolie et d'Asie centrale. Si bien que les autorités mandataires françaises envisagent même un temps de renouer avec la tradition ottomane du *mahmal* syrien, interrompue en 1916, avant de reculer face au coût d'une telle opération<sup>1</sup>. Les pèlerins sont alors plutôt incités à prendre la voie de mer depuis la station quarantenaire de Beyrouth dont l'armée française a prévu dès 1919 d'entreprendre le réaménagement complet dans le cadre du projet ambitieux de réorganisation urbaine mené de concert avec le conseil municipal de Beyrouth<sup>2</sup>. Cette station est placée sous l'autorité du directeur du service des troupes du Levant, un médecin militaire français, ayant la double qualité d'inspecteur des services d'hygiène et de directeur général des services quarantentaires<sup>3</sup>. Comme en Afrique du Nord quelques années plus tôt, le respect des obligations sanitaires va constituer la pierre fondatrice de l'organisation mandataire du pèlerinage à La Mecque. Un arrêté du 27 avril 1926 rappelle ainsi que, si les frontières terrestres et maritimes sont théoriquement ouvertes, le port de Beyrouth constitue le seul port autorisé à embarquer des pèlerins car il est le seul port des États sous mandat pourvu d'un lazaret suffisamment équipé. Ces dispositions sont alors en phase avec la convention sanitaire adoptée la même année par l'Office International d'Hygiène Publique (OIHP) qui impose navire comme mode de déplacement privilégié d'un point de vue sanitaire. C'était sans compter le succès rencontré à la même époque par les modes de transports terrestres - chemin de fer et transport automobile – dont l'essor dans l'économie du pèlerinage constitue un enjeu politique en soi.

---

<sup>1</sup> Archives du ministère des Affaires étrangères (AMAE), CPC, E, Levant, 33, 5 août 1921.

<sup>2</sup> C. Eddé, *Beyrouth, naissance d'une capitale (1918-1924)*, Arles, Actes Sud, 2009, pp. 161-169.

<sup>3</sup> L'acte constitutif du mandat (24 juillet 1922) précise les responsabilités du haut-commissariat en matière sanitaire. Au titre de l'article XIII, il est prévu: « Autant que les conditions sociales, religieuses et autres le permettent, le Mandataire assurera l'adhésion de la Syrie et du Liban aux mesures d'utilité commune qui seront adoptées par la Société des Nations pour prévenir et combattre les maladies ».

## I- Les itinéraires terrestres du *hajj* à l'heure des conférences régionales

En 1926, lors de la huitième séance du congrès de La Mecque, le jeune mufti de Jérusalem Sayyid Amîn al-Ḥusaynî donne lecture d'une déclaration reconnaissant la qualité de *waqf* au chemin de fer du Hedjaz – inauguré en 1908 comme symbole de la politique panislamique du sultan Abdülhamid II - dont les sections syrienne et palestinienne sont alors exploitées par la France et la Grande-Bretagne. Au moment de son accession au pouvoir, l'émir du Najd 'Abd al 'Azîz al-Sa'ûd (Ibn Saoud) a en effet manifesté son désir de remettre en service les sections endommagées du chemin de fer du Hedjaz et d'obtenir à cette fin l'accord des autorités mandataires française et britannique en vue du financement des travaux de réfection. En tant qu'héritier des droits du sultan sur son territoire, Ibn Saoud souhaiterait que la gestion de l'ensemble de la ligne soit rétrocédée à un conseil islamique général<sup>4</sup>. C'était sans compter les réticences des puissances mandataires, à commencer par la France qui considère la section syrienne du chemin de fer comme un bien national syrien et en a affermé l'exploitation en 1924 à la *Compagnie des chemins de fer Damas-Hama et prolongements* (DHP). Afin de tenter de régler cette question, une conférence internationale est convoquée à Caïffa (Haïfa) en août 1928. Y participent les quatre États intéressés, le royaume de Najd et du Hedjaz, la Palestine, la Transjordanie et la Syrie, représentés par leurs autorités mandataires respectives. Cependant, la conférence est ajournée *sine die*, le délégué du Hedjaz ayant franchi la ligne rouge en soulevant d'entrée de jeu la question de la propriété de la ligne,<sup>5</sup>.

Il est vrai qu'au même moment gouvernement saoudien commence à plébisciter le transport automobile. Lors du *hajj* de 1926, la sécurité ayant été rétablie sur les routes intérieures, les pèlerins peuvent admirer dans les Lieux saints le défilé de voitures de marque Ford, Chevrolet ou Fiat. Trois heures sont désormais nécessaires pour rejoindre La Mecque depuis Djeddah, quinze à dix-huit heures pour relier La Mecque à Médine contre une vingtaine de jours à dos de chameau auparavant. Ce nouveau mode de transport connaît un succès immédiat. Entre 1927 et 1929, le nombre de véhiculés affectés au transport des pèlerins passe de deux cents à plus de mille. Sous la pression de compagnies locales, hostiles à toute forme de monopole, les autorisations ont été accordées à tout propriétaire de véhicule à moteur avec pour simple obligation la possession d'un certificat technique ainsi que d'une licence délivrée contre le paiement d'une taxe.

Cet essor du pèlerinage par automobile n'a pas échappé aux transporteurs britanniques de la *Mesopotamia and Persia Transport Company* ou encore aux représentants de l'entreprise Lumden & Grenne de Bagdad qui proposent au Colonial Office de rouvrir la vieille route de pèlerinage de Najaf à Médine<sup>6</sup>

Toutefois, à l'instar des premières années de mise en service du chemin de fer du Hedjaz, ce nouveau moyen de transport fait craindre un retour des épidémies. En effet pendant l'été 1927, le port de Bassorah et le sud de la Perse sont frappés par une épidémie de choléra importée d'Inde. Afin de prévenir les arrivées de pèlerins contaminés par voie de terre, docteur Firmin Duguet, nouveau directeur des services de santé des Etats sous mandat, déclenche depuis Beyrouth un « plan d'organisation défensive ». Des consignes sont envoyées aux consuls français d'Irak leur prescrivant de ne délivrer de passeport pour la Syrie et le Liban que sur présentation d'un certificat de vaccination anticholérique. En Syrie, des barrages sanitaires sont installés à Abou Kémal, Deir ez-Zor, Palmyre, Homs et Damas, points de passage obligés de tous les pèlerins en provenance d'Irak et les vaccins nécessaires sont acheminés par l'armée dans ces stations<sup>7</sup>.

---

<sup>4</sup> Archives Diplomatiques de Nantes (ADN), Beyrouth, 705, procès-verbal du 15 juin 1926.

<sup>5</sup> *Ibid.*, rapport sur la Conférence de Caïffa du 20 août 1928.

<sup>6</sup> Archives du Colonial Office (CO) 732, 28/10, courrier confidentiel du 13 juillet 1927.

<sup>7</sup> ADN, Beyrouth, 874. Cabinet politique. Hygiène, assistance publique, 1926-39..

En 1928, les impératifs sanitaires servent de prétexte à une recentralisation de l'organisation du pèlerinage puisqu'il est prévu que c'est désormais dans le seul port de Beyrouth qu'auront lieu l'ensemble des formalités administratives de départ tandis que le marché de transport fait désormais l'objet d'une concession annuelle, à l'instar de ce qui est pratiqué en Algérie<sup>8</sup>. L'instauration de l'exclusivité de la voie maritime est très critiquée dans les Etats voisins sous mandat britannique. Les autorités palestiniennes et transjordanienne y sont franchement hostiles car elles y voient un manque à gagner pour le port d'Haïfa et la route terrestre par Ma'an et Aqaba. Elles sont appuyées dans leurs revendications par la compagnie anglo-égyptienne *Khedivial Mail Line* qui souhaiterait drainer le trafic d'Inde, d'Asie centrale et du Moyen-Orient vers les ports d'Haïfa et de Suez<sup>9</sup>. Mais les Etats sous mandats sont loin de parler d'une seule voix. Ainsi, après l'épidémie de 1927, le Haut-commissaire britannique en Mésopotamie est le premier à saluer dans le dispositif français un garde-fou sanitaire en même temps qu'une possibilité de développer un monopole automobile sur l'axe Bagdad-Damas-Beyrouth. Aussi appelle-t-il de ses vœux la résolution de cette question par un accord international<sup>10</sup>. À l'initiative des délégués français au comité permanent de l'OIHP, la ville de Beyrouth est alors retenue comme siège d'une conférence régionale destinée à coordonner les dispositifs quaranténaires des pèlerinages du Moyen-Orient<sup>11</sup>. La conférence du pèlerinage musulman qui se réunit dans cette ville les 17 et 18 janvier 1929 réunit les cinq États sous mandat ainsi qu'un représentant du Conseil sanitaire d'Alexandrie. Les délégués s'entendent alors sur plusieurs « itinéraires reconnus », tant maritimes que terrestres, présentant des garanties suffisantes sur le plan sanitaire, en plus de l'obligation faite à chaque pèlerin d'être muni d'un carnet de pèlerinage destiné à prouver qu'il est à jour de ses vaccinations antivarioliques et anticholériques. Une nouvelle conférence organisée à Paris en octobre 1930 débouche sur une convention qui élargit ces mesures au pèlerinage persan. Cette année-là, le docteur Duguet se félicite de ce qu'aucun pèlerin originaire du Proche-Orient n'ait échappé aux mesures de vaccination et de désinfection au départ de son pays<sup>12</sup>.

## II- 1930-1935 : la mobilisation des opinions publiques rebat les cartes

Si les Etats mandataires semblent conserver la main sur les flux et les itinéraires du pèlerinage, c'est sans compter la mobilisation des opinions publiques. En 1929, une pétition d'oulémas et de commerçants de Damas proteste ainsi contre le principe de la concession maritime<sup>13</sup>. Pour les commerçants de Damas, ce report du trafic vers Beyrouth porterait atteinte au « tourisme sacré » qui, à chaque pèlerinage, fait transiter par la Syrie des caravanes venues d'Inde, de Turquie, d'Irak ou de Perse.

Poussé également par des raisons économiques liées à l'effondrement des effectifs du pèlerinage du fait de la Grande Dépression, le gouvernement saoudien s'engage de son côté dans une entreprise de mobilisation de l'opinion publique musulmane dans les territoires concernés. Une société de bienfaisance dénommée « Comité de défense de la voie ferrée du Hedjaz » est créée à Damas en janvier 1931 afin de demander la restitution de la voie ferrée à ses propriétaires légitimes. Une pétition est envoyée à cette fin au haut-commissaire français au Levant, bientôt suivie d'un communiqué adressé au monde musulman afin que des

---

<sup>8</sup> Arrêté n°1902 du 7 avril 1928, articles 1et 5. Jusqu'en 1934, le marché échoit ainsi, tantôt à l'entrepreneur libanais Farid Eddé, tantôt à la compagnie anglo-égyptienne de la *Khedivial Mail Line*, tantôt à la compagnie marseillaise Cyprien-Fabre.

<sup>9</sup> Colonial Office (CO) 732, 31/8, télégramme du Government of Palestine du 10 février 1928, dépêche du consul général de Beyrouth du 26 mai 1928.

<sup>10</sup> CO 732, 31/8, télégramme du haut-commissariat du 28 juillet 1928.

<sup>11</sup> MAE, Correspondance, E, Levant, 35, rapport de la commission chargée d'examiner les questions relatives au contrôle sanitaire du pèlerinage.

<sup>12</sup> F. Duguet, 1932, p. 251.

<sup>13</sup> ADN, Beyrouth, 663, procès-verbal de la séance du 4 mars 1929.

commissions analogues soient formées dans toutes les capitales musulmanes. Les auteurs du texte soulignent que la ligne aurait été confiée à la compagnie du DHP en violation du pacte du mandat pour la Syrie et le Liban, qui requiert l'accord des populations intéressées en matière de biens *waqf*<sup>14</sup>. Ces requêtes sont relayées par la population. Le 24 octobre 1931, tous les magasins des souks de Damas restent fermés en signe de protestation. Le mois suivant, une protestation de l'Association de la jeunesse musulmane est envoyée à la Société des Nations afin que cette ligne soit restituée aux musulmans<sup>15</sup>.

La restitution du chemin de fer du Hedjaz à la communauté musulmane figure logiquement parmi les revendications du Congrès musulman qui se tient à Jérusalem du 7 au 17 décembre auquel participent que Chakib Arslan, Rachid Riḍa ou encore le Syrien Riad El-Solh. L'épouvantail du panislamisme est de nouveau agité par les autorités coloniales quand elles découvrent qu'une campagne de souscription a été lancée dans les pays musulmans sous la forme de vente de timbres, lointain souvenir des contributions volontaires demandées à chaque pèlerin par le sultan Abdülhamid II lors de la création de la ligne. Bien qu'une sentence arbitrale de la SDN ait tranché la question de la propriété de la ligne en faveur des Etats sous mandat, le gouvernement saoudien active son réseau diplomatique pour appuyer sa revendication en faveur d'une restitution de la ligne aux musulmans. Son action est relayée en Syrie par le Bloc national dont l'un des leaders, Fakhri al-Baroudi, fait remonter la question au Parlement syrien au début de l'année 1933<sup>16</sup>. La mobilisation reprend l'année suivante, alors que les autorités françaises ont fait le choix, pour le transport des pèlerins, du « modèle égyptien » de la concession décennale afin de favoriser la création d'une entreprise nationale de transports, en conformité avec l'esprit des mandats<sup>17</sup>. La concession accordée à la Société orientale de navigation de Farid Eddé, un Chrétien maronite, fait alors polémique. L'événement est relayé par la presse musulmane qui y voit une nouvelle atteinte portée à la communauté musulmane déjà malmenée, selon elle, par les autorités mandataires<sup>18</sup>. Il est également instrumentalisé sur le plan international par le gouvernement italien, qui reproche à cette concession son caractère de monopole et son faible caractère « national », sachant que ses navires sont soit fournis, soit directement équipés par la *Khédivial*<sup>19</sup>.

Dans ce contexte, le pèlerinage par voie de terre par la Transjordanie fait plus que jamais figure d'alternative viable. Dès 1934 en effet, des oulémas syriens, regroupés en un « Comité de bienfaisance musulmane », demandent au consul du Najd d'intervenir auprès du haut-commissariat pour faciliter le voyage des pèlerins qui désirent utiliser les routes désertiques. Le gouvernement saoudien est de nouveau soupçonné par les services de sûreté du mandat de financer ces différents comités à seule fin de contrer le projet de Croissant fertile défendu par ses adversaires hachémites depuis l'Irak et la Transjordanie<sup>20</sup>. Toutefois, face à ce qu'il considère comme une tentative d'encerclement, Ibn Saoud n'a en réalité d'autre choix que de se rapprocher des autorités mandataires françaises et britanniques de Syrie et de Palestine<sup>21</sup>. Ainsi, en dépit de déclarations fracassantes contre l'hégémonie européenne prononcées lors des banquets de pèlerinage, Ibn Saoud sait se montrer pragmatique et conciliant, notamment lorsqu'il renonce à toute prétention sur le chemin de fer du Hedjaz, à l'issue de la seconde conférence de Caïffa en octobre 1935<sup>22</sup>.

---

<sup>14</sup> *Ibid.*, 7 juillet 1931.

<sup>15</sup> *Ibid.*, 7 décembre 1931.

<sup>16</sup> ADN, Beyrouth, 705, 24 décembre 1932 et 23 janvier 1933.

<sup>17</sup> ADN, Beyrouth, 665, 21 décembre 1934.

<sup>18</sup> AMAE, CPC, E, Levant, 61, décembre 1934.

<sup>19</sup> Archivio Statale del Ministero degli Affaire Esteri (ASMAE), Arabia II, 18, dépêche du Consul Général de Beyrouth du 4 août 1936 et réponses du ministère des Affaires étrangères les 3 octobre et 15 mars 1937.

<sup>20</sup> ADN, Beyrouth, 705, 17 août 1934.

<sup>21</sup> A. Al-Enazy, 2010, p. 132-133.

<sup>22</sup> ADN, Beyrouth, 705, compte-rendu de la conférence tenue le 10 octobre 1935 à Caïffa.

### III- La « route des Abbassides » ou le coup de grâce porté au monopole maritime

Une autre initiative inquiète alors les autorités mandataires. Dans la foulée de son indépendance, le royaume hachémite d'Irak cherche symboliquement à rouvrir l'ancienne piste de Nadjaf à Médine, dite « piste de Zubayda », autrefois empruntée par Haroun al-Rachid et les califes abbassides de Bagdad pour se rendre aux Lieux saints. Cette initiative, qui présente l'inconvénient de contourner les monopoles maritimes de la *Société Orientale de Navigation* de Beyrouth et de la *Khedivial Mail Line*, ainsi qu'un moyen de tenir en échec la compagnie automobile britannique *Mesopotamia & Persia*, est présentée sans surprise par les observateurs européens comme le produit des « tendances fâcheuses issues du nationalisme intégral »<sup>23</sup>. Un nombre croissant de pèlerins iraniens et irakiens du Moyen-Euphrate commence alors à emprunter cet itinéraire, vraisemblablement encouragés dans ce sens par des prédicateurs locaux et la propagande officielle qui leur ont vanté les mérites d'un pèlerinage accompli en terre indépendante « qui les soustrait au surplus, ajoute un diplomate français, au contrôle de l'étranger et à ces désagréables exigences quaranténaires »<sup>24</sup>.

Soucieux de ne pas concurrencer son propre projet de route vers la province orientale d'Al-Hassa, le gouvernement saoudien cherche d'abord à temporiser. Mais, devant l'enthousiasme provoqué au Hedjaz par cette initiative et la perspective d'un accroissement des arrivées de pèlerins, une commission mixte irako-saoudienne est mise en place à la fin de l'année 1934 afin de fixer le tracé de la nouvelle route. En février 1935, à quelques jours de l'ouverture du pèlerinage, un accord est trouvé entre les délégués des deux États réunis à Djeddah : de Nadjaf à Médine, le transport sera assuré par cinq compagnies irakiennes privées tandis que l'Arabie Saoudite réserve à sa toute nouvelle compagnie nationale la section comprise entre Médine et La Mecque<sup>25</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>26</sup>. Pour contrer le risque de contagion sanitaire, un lazaret provisoire est établi à al-Rahba, tandis que des missions gouvernementales composées de médecins, d'ingénieurs et d'officiers de police sont envoyées pour améliorer les postes quaranténaires et installer des dépôts de vivres et de carburant le long de la piste. Si, du fait de l'ouverture tardive de la piste, ce premier pèlerinage par automobile n'est pas à la hauteur des résultats attendus<sup>27</sup>, l'année 1936 consacre le succès de la nouvelle route, à la faveur du traité d'amitié signé entre l'Irak et l'Arabie Saoudite. Plus de deux mille pèlerins font le choix de la voie terrestre dont le coût est deux fois moins élevé que la voie maritime. L'État irakien profite de ce succès pour établir un monopole sur le transport automobile des pèlerins, tandis que les Saoudiens encouragent le regroupement des différentes compagnies au sein de l'*Arab Motor Company* - dont le principal actionnaire n'est autre que 'Abdallah Al-Sulayman, le ministre des Finances du royaume - qui détient à parité avec le gouvernement saoudien, la moitié des parts de la *Nadj Company*<sup>28</sup> destinée à acheminer les pèlerins d'Arabie centrale vers les Lieux Saints du Hedjaz.

En retour, la voie maritime depuis Beyrouth s'effondre : en 1936, les effectifs enregistrés au départ de Beyrouth n'ont jamais été aussi bas depuis quinze ans et les appels au boycott de la voie maritime se multiplient<sup>29</sup>. Dès lors la Commission du pèlerinage de l'OIHP n'a d'autre alternative que de reconnaître que l'automobile constitue « un mode de transport qui a pris et prendra, sans doute, un développement de plus en plus grand ». Elle signale malgré tout aux

<sup>23</sup> AMAE, CPC, E, Levant, 59, 3 mai 1931.

<sup>24</sup> ADN, Beyrouth, 664, 31 décembre 1934.

<sup>25</sup> Archives du Foreign Office (FO) 371/19002, 27 février 1935.

<sup>26</sup> ADN, Beyrouth, 664, 6 février 1935. Extrait du journal *El Bilad* du 1er février 1935.

<sup>27</sup> FO 371/19002, 4 août 1935.

<sup>28</sup> FO 371/20840, 9 août 1937.

<sup>29</sup> AMAE, CPC, E, Levant, 62, 10 août 1936.

États concernés la nécessité de lui notifier les routes autorisées ainsi que de renforcer le contrôle sanitaire au retour<sup>30</sup>. C'est chose faite l'année suivante avec l'intégration du nouvel itinéraire dans le champ d'application de la convention de Paris<sup>31</sup>.

#### **IV- « L'affaire des 221 chameaux » ou l'attrait de la voie jordanienne**

Ce développement des itinéraires automobiles suscite à son tour l'intérêt des compagnies de transport syriennes, à l'instar de la compagnie damascène *Sawaf & Sayada* qui prend langue avec le conseiller des affaires économiques du haut-commissariat pour proposer un itinéraire au départ de Damas contournant le Djebel al-Druze. Si cette proposition est d'abord rejetée pour des raisons sanitaires, l'affaire ne devait pas en rester là. En effet, lorsque cinq sociétés de transport obtiennent du royaume saoudien, par l'intermédiaire de son consulat de Damas, l'autorisation d'emprunter les routes saoudiennes vers Médine, les services du mandat examinent à nouveau cette demande et, face aux perspectives économiques offertes par cette nouvelle route, n'excluent plus cette éventualité. Faute d'entente entre les transporteurs, deux convois différents prennent alors la route des Villes Saintes de l'Islam. La compagnie *Sawaf* consigne les données de cette expédition dans un court rapport illustré de photographies. Elle y fait part des difficultés rencontrées par les convois automobiles sur les 2 500 kilomètres qui séparent Damas et Médine en passant par Bosra, Um al-Jimal, Al-Qurayyat, Tabuk et Al-'Ula. L'expédition reçoit un bon accueil Hedjaz de la part du roi Ibn Saoud qui leur aurait donné son accord pour financer l'aménagement des routes à conditions de privilégier les itinéraires par les montagnes, peu praticables en l'état<sup>32</sup>. Le retour des convois à Damas est alors célébré par les nationalistes du Bloc National qui ne manquent pas de saluer en Ibn Saoud le « sauveur des pays arabes »<sup>33</sup>.

Or les pèlerins syriens n'ont pas attendu les résultats de cette expérimentation pour privilégier depuis le début la décennie les routes méridionales à travers la Transjordanie. Malgré les appels du haut-commissariat à une surveillance renforcée des frontières, ils sont ainsi près de cent trente en 1935 à quitter la Syrie depuis Bosra. Refusant de politiser la question, le haut-commissariat n'y voit qu'une affaire purement commerciale. On les considère moins comme des délinquants que comme des victimes, des « malheureux » attirés par les bas prix proposés par des « aigrefins » peu scrupuleux. En réalité, le phénomène touche toutes les classes de la société syrienne, des villageois du Hawran jusqu'aux riches commerçants de Damas ou d'Alep munis de certificats de complaisance des chambres de commerce. Situées dans les principales villes de Syrie, à l'instar de la compagnie *Sharbadji* de Damas, ces organisations clandestines mobilisent tous les moyens de transport disponibles pour acheminer les pèlerins vers les zones frontalières où des passeurs – notables locaux, soldats ou tribus nomades – se relaient jusqu'à l'entrée dans le territoire saoudien. Les sanctions se concentrent en priorité sur les organisateurs et autres passeurs et n'empêchent pas ces opérations de connaître un succès croissant : on estime à 200 environ le nombre de « clandestins » en 1936, ils sont 429 l'année suivante, soit près de la moitié des effectifs officiellement autorisés à partir en pèlerinage.

Si la Société orientale de navigation – qui a affrété pour l'occasion la magnifique paquebot *Al-Rawlah* spécialement équipé en Egypte aux frais de la *Khedivial* - et les services de santé du mandat – qui réactivent les peurs épidémiques d'antan – cherchent à dramatiser l'affaire, l'administration mandataire reste sceptique quant à l'efficacité des mesures à prendre<sup>34</sup>. Selon elle, les gouvernements saoudien et transjordanien seraient intéressés au passage de ces clandestins sur lesquels ils prélèveraient des taxes, rendant vaine toute mesure visant à

<sup>30</sup> *Ibid.*, rapport adopté par l'OIHP dans sa séance du 26 octobre 1926.

<sup>31</sup> AMAE, CPC, E, Levant, 62, 29 janvier 1937.

<sup>32</sup> ADN, Beyrouth, 664, rapport du 8 juin 1935.

<sup>33</sup> *Ibid.*, rapport de la Sûreté de Damas du 27 mai 1935.

<sup>34</sup> ADN, Beyrouth, 665, 16 août 1938.

restreindre ces flux en amont. De son côté, le gouvernement syrien exerce une pression discrète en faveur de la liberté du pèlerinage, en demandant au haut-commissariat de substituer des laissez-passer aux passeports qui représentent un coût pour les pèlerins<sup>35</sup>. Et lorsque le haut-commissariat lui demande d'assumer le coût du rapatriement des clandestins, ce même gouvernement pose ses conditions en demandant que la société de navigation commence à réduire ses propres tarifs. Hors de question pour autant pour le haut-commissaire de légaliser la voie de terre. Entre le gouvernement syrien et les autorités françaises, l'heure est plus que jamais à la défiance. La police syrienne est, par exemple, fréquemment accusée de faire preuve de complaisance en relâchant les groupes de clandestins arrêtés<sup>36</sup>.

C'est dans ce contexte qu'intervient l'affaire des 221 chameaux. En novembre 1939, afin de dissuader les pèlerins de prendre la route en temps de guerre, le haut-commissariat décide de lancer une opération de grande envergure contre les entreprises de transport clandestin : cinq voitures sont arrêtées dans le secteur de Dmeir, à l'est de Damas, 35 voyageurs dans celui de Palmyre et 39 à Bosra grâce au concours de la gendarmerie. Avertie de ces opérations, une caravane de 275 pèlerins dévie sa trajectoire en traversant le Djebel druze par Zélaf. Des pelotons de méharistes druzes se lancent alors à sa poursuite. Le 8 décembre 1939, la caravane est arrêtée, les 221 chameaux saisis ainsi que 332 livres-or. Le général Keller, commandant des troupes des territoires du Sud-Syrie, se félicite de cette opération qui, selon lui, devrait permettre de dissuader tout nouveau départ. Mais il doit en même temps reconnaître que ces vagues d'arrestations ont eu un effet négatif sur l'opinion publique, persuadée que le gouvernement français chercherait à empêcher le *hajj* par tous les moyens<sup>37</sup>. Aussi recommande-t-il à ses supérieurs de remettre en liberté les pèlerins arrêtés et de faire connaître par la presse locale les véritables raisons de cette interdiction des pèlerinages clandestins. C'est peine perdue. Avec retour des pèlerins dans leurs foyers, la rumeur suit son cours : on fait état à Beyrouth d'exactions commises de la part des soldats druzes sur des pèlerins sunnites, notamment des violences sur les femmes. Des Druzes sont même pris à partie dans un quartier de la capitale libanaise. L'affaire est sur le point de virer à la crise politique lorsque l'on apprend que, afin d'éviter les représailles sur des membres de sa communauté, l'émir druze al-Atrach, l'un des principaux acteurs de l'insurrection de 1925-1927, a décidé de prendre les pèlerins sous sa protection<sup>38</sup>. Cette opération militaire s'avère donc un échec sur toute la ligne.

L'interruption des communications en Méditerranée aura raison un temps du monopole maritime. En dépit des propositions du médecin général Martin de restaurer le pèlerinage traditionnel par caravane, les autorités de Vichy doivent se résigner à retenir l'itinéraire irakien en raison même de son succès<sup>39</sup>. Pour un temps seulement puisque, encouragés par la *Khédivial*, les pèlerinages maritimes sont rétablis dès 1941 à l'initiative des gouvernements britannique et de la France Libre. Le pèlerinage de 1943 connaît même un succès sans précédents en termes d'affluence<sup>40</sup>. Vite débordés, les services sanitaires ne sont plus en mesure d'encadrer les départs en pèlerinage. Il faut toutefois attendre la crise politique de novembre 1943 et le protocole du 3 juin 1944 pour que la compétence sanitaire et les responsabilités en matière quarantaines, considérés par le corps des médecins sanitaires comme une des vitrines de l'œuvre française en Orient, soient définitivement transférés aux nouveaux Etats syrien et libanais.

---

<sup>35</sup> ADN, Beyrouth, 663, 21 décembre 1937.

<sup>36</sup> ADN, Beyrouth, 665, 7 décembre 1939.

<sup>37</sup> ADN, Beyrouth, 664, 12 décembre 1939.

<sup>38</sup> *Ibid.*, note du 18 décembre 1939.

<sup>39</sup> ADN, Beyrouth, 487, Cabinet Politique, rapport du médecin général Martin du 26 octobre 1940 et dépêche du Haut Commissaire Puaux du 8 novembre 1940.

<sup>40</sup> ADN, Beyrouth, 82, Sûreté générale 1941-46, note du 4 novembre 1943. Avec 4 774 pèlerins au départ de Beyrouth, le pèlerinage de 1943 est un des plus importants en termes d'effectifs de la période mandataire.