

# 4<sup>e</sup> CONGRÈS

des études sur le Moyen-Orient  
et les mondes musulmans

28 juin - 2 juillet 2021



## Atelier 38

### Expériences du voyage au Moyen-Orient : mobilités, transport et régulation (1840-1940)

Les voyages et déplacements au Moyen-Orient connaissent de profondes transformations entre le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle et la fin de l'entre-deux-guerres. D'une part, cette période est marquée par une croissance et une diversification des mobilités. La diffusion de nouveaux moyens de transport participe de cette évolution, favorisant l'apparition de nouveaux itinéraires et de nouvelles pratiques de voyage, tout en transformant l'expérience du voyage elle-même. D'autre part, la circulation des personnes est soumise à des contrôles de plus en plus stricts et la formation de nouvelles frontières engendrent un certain frein à la mobilité. L'Etat ottoman, puis les autorités mandataires et les gouvernements locaux qui lui succèdent, cherchent à régler et contrôler les mobilités tout en les favorisant. Pour ce faire, ils instaurent des procédures d'identification (passeports, visas, laissez-passer), établissent des contrôles douaniers et procèdent à la canalisation des mobilités sur certains itinéraires. Les communications de cet atelier discutent des transformations du voyage dans le contexte changeant de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et du début du XX<sup>e</sup> siècle tout en réfléchissant aux tensions entre une mobilité accrue et un contrôle croissant des mobilités. Ce faisant, elles mettent également en évidence certaines continuités et discontinuités dans les pratiques de voyage entre la période ottomane tardive et celle des mandats.

**Responsable : César Jaquier (Université de Neuchâtel/Université Lumière Lyon 2, LARHRA)**

**Discutante : Norig Neveu (Université d'Aix-Marseille, CNRS, IREMAM)**

#### Programme de l'atelier

**Marie-Carmen Smyrnelis (Institut Catholique de Paris/Institut Convergences Migrations)**

*Voyager et être identifié dans la Méditerranée orientale du XIX<sup>e</sup> siècle*

De tous les documents utilisés pour identifier les individus dès la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle et surtout au cours du XIX<sup>e</sup>, le passeport est celui qui pose, le plus clairement, la question du contrôle des mobilités ainsi que celle de l'identification de chacun. Cette communication souhaite analyser la mise en place des passeports dans l'Empire ottoman et dans le jeune royaume de Grèce au cours du XIX<sup>e</sup> siècle.

**Sylvia Chiffolleau (CNRS/Université Lumière Lyon 2, LARHRA)**

*Accélération : le facteur temps dans les circulations au Moyen-Orient (1880-1930)*

Au cours d'une période qui voit le développement de nouveaux moyens de transport (la navigation et le chemin de fer à vapeur puis l'automobile) on observera la façon dont l'accélération des rythmes de voyage liée à ces nouveaux usages induit au Moyen-Orient un rapport au temps inédit, lequel doit désormais être basé sur une heure comptée et précise et sur une nécessaire synchronisation avec le reste du monde.

## **César Jaquier (Université de Neuchâtel/Université Lumière Lyon 2, LARHRA)**

### *En voiture entre la Syrie et l'Irak : Problèmes et aspects pratiques des contrôles aux frontières (1920-1940)*

Au lendemain de la Première Guerre mondiale, le développement du transport automobile dans les territoires de l'ancien Empire Ottoman permet l'ouverture de nouvelles voies de communication à travers le Désert de Syrie, reliant ainsi la Méditerranée au Golfe Persique et contribuant à un accroissement des circulations à l'échelle régionale, voire transrégionale. Au même moment, la formation de nouveaux États conduit à un renforcement des contrôles sur la mobilité. Durant l'entre-deux-guerres, les voyages entre la Syrie, la Palestine et l'Irak sont ponctués de haltes de plus en plus fréquentes dans les postes de police et de douane qui matérialisent le passage des nouvelles frontières. Cette contribution met en évidence l'infrastructure et le fonctionnement concret de ces contrôles (localisation des postes, heures d'ouverture, formalités bureaucratiques, etc.), tout en questionnant la capacité des autorités à contrôler les mobilités. Ce faisant, elle souhaite complexifier le récit classique d'une accélération des déplacements par le développement du transport motorisé et repenser l'impact de la formation d'États territoriaux sur les mobilités.

## **Luc Chantre (Université Rennes 2, Tempora)**

### *Les enjeux politiques du pèlerinage par voie de terre depuis la Syrie mandataire*

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.