

# Thématique 2025 du Concours national sur l'histoire de la colonisation et de la guerre d'Algérie

---

Le comité pédagogique a reçu le conseil scientifique des historiennes et historiens suivants :

- Mme Raphaëlle Branche
- Mme Charlotte Courreye
- Mme Annick Lacroix
- M. Didier Guignard
- Mme Claire Marynowier
- M. Hugo Vermeren

1

## Thématique 2025 :

### L'Algérie en mouvements : mobilités et migrations (1830-1962)

---

#### Les recommandations du jury 2024 :

Le jury a valorisé les travaux créatifs tout en gardant une attention particulière au travail d'histoire qui a été proposé. Par exemple, un témoignage brut est très intéressant mais sans contextualisation ni analyse historique, l'exercice n'est pas complet. Les œuvres doivent être accompagnées d'une fiche d'explication et de la démarche pédagogique. Le comité pédagogique proposera des éléments pour accompagner les enseignants et leurs élèves dans la création et la mise en œuvre d'une production élève.

#### Les recommandations du comité pédagogique pour 2025 :

Le sujet « L'Algérie en mouvements : mobilités et migrations (1830-1962) » ne doit pas forcément être traité de manière complète. Les professeurs ont la liberté pédagogique de s'emparer du sujet selon un découpage chronologique plus restreint afin de concentrer le travail de leurs élèves sur un projet réalisable. Les professeurs et leurs élèves sont invités à faire un choix thématique précis (une à deux thématiques) pour construire des œuvres individuelles ou collectives plus pertinentes. L'esprit du concours est de favoriser une production d'élèves.

Ainsi, pour la thématique 2025, la créativité dans la compréhension du sujet est encouragée. Il est possible pour un professeur de faire réfléchir ses élèves sur tous les mouvements possibles : circuler, se déplacer, migrer, mobilités, migrations, et tout autre mouvement. Il est possible d'étendre ce sujet à d'autres circulations comme des circulations plus immatérielles : d'idées, de capitaux, de savoirs. Quant à l'étendue géographique, les déplacements en Algérie restent le cœur du sujet, mais il est possible de prendre en compte les déplacements et migrations des populations vers les pays voisins et en particulier vers la France.

#### Présentation synthétique du sujet par les historiennes et historiens :

Au XIX<sup>e</sup> siècle, des militaires, des fonctionnaires, des scientifiques, des colons traversent la Méditerranée pour occuper, administrer, explorer, cultiver le territoire algérien. Certains s'y installent pour plusieurs générations quand d'autres repartent après quelques semaines. Les violences de la conquête s'évalent sur plusieurs décennies et suscitent des déplacements forcés de populations vers la Tunisie, le

Maroc ou l'intérieur des terres. Des Algériens sont même exilés vers de lointaines prisons, jusqu'en Guyane, en Corse ou en Nouvelle-Calédonie.

Les sociétés maghrébines n'ont évidemment pas attendu l'arrivée des colonisateurs français pour se déplacer, voyager, échanger, comme en témoignent la vivacité du commerce caravanier, la transhumance régulière des troupeaux, la pratique de la course maritime ou l'étendue des réseaux confrériques. Nombre de ces circuits perdurent et se reconfigurent durant la période coloniale. La colonisation vient cependant transformer, parfois brutalement, le rapport des populations à l'espace qui les entoure, qu'elles habitent et qu'elles traversent. Les sociétés rurales colonisées sont déstructurées en profondeur par les dépossession foncières qui favorisent l'exode rural, l'urbanisation et les migrations.

2

Symbole de la « mise en valeur » du territoire colonisé, le réseau ferré est finalement peu utilisé par les Algériens et les Algériennes. Dans la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle, l'accélération des déplacements à l'intérieur du territoire colonisé passe davantage par le développement d'un réseau coordonné de transports – en charrette et en diligence d'abord, puis en autobus ou en camion (motorisation). Loin d'esquisser un schéma linéaire du chameau ou du mulet à l'avion, la période est ainsi marquée par des combinaisons variées de modes de transport, plus ou moins rapides et plus ou moins modernes.

À la fin de la période coloniale, les déplacements en direction de la France métropolitaine s'intensifient. Des combattants algériens et français d'Algérie débarquent en Italie en 1943 et en Provence en 1944, contribuant à libérer l'Europe du joug nazi. Une décennie plus tard, la guerre d'indépendance aboutit à l'arrivée massive de soldats du contingent, au déplacement de 2,5 millions de personnes dans des camps de regroupement encadrés par l'armée française, à la fuite de réfugiés par-delà les frontières au Maroc et en Tunisie et s'achève par l'arrivée en métropole de plus de 670 000 Français et Françaises, pour la seule année 1962, et l'exil de dizaines de milliers d'Algériens et d'Algériennes inquiets pour leur vie.

**L'histoire de l'Algérie à la période coloniale est donc aussi une histoire de mobilités : contraintes ou volontaires, saisonnières ou plus définitives, à l'intérieur du Maghreb, en direction de l'Europe ou vers d'autres destinations. Ce sujet propose de déployer, avec les élèves de collège et de lycée, la palette des raisons et des manières de se déplacer dans l'Algérie colonisée. Dans quelle mesure les mouvements de populations s'accroissent-ils à partir du XIX<sup>e</sup> siècle et comment les circuits se modifient-ils sous l'effet de l'occupation coloniale ?**

### **Pistes à explorer (propositions des historiennes et historiens)**

Pasteurs nomades, militaires, pèlerins, travailleurs, touristes et « hiverneurs », étudiants, prisonniers, réfugiés, fonctionnaires, marchands, savants, missionnaires... La liste de celles et ceux qui se déplacent dans l'Algérie des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles est longue et mériterait encore d'être complétée. Ajoutons à ce premier constat quelques questions simples : pour quels **motifs** se déplace-t-on (par nécessité économique, à cause d'une guerre, par curiosité, ...) ? Quelles **routes** sont empruntées et quelles sont les **étapes du voyage** (caravansérail, maison d'un notable, hammam, port, gare, aérodrome, etc.) ? Circule-t-on à pied, à dos d'animal, à bicyclette, en diligence, en autobus, en train, ou en camion, par bateau ou par avion (**moyens de transport**) ? Quelles sont les **tarifs** en vigueur et les **règles qui encadrent** les déplacements ? Qui sont les principaux **destinataires** des infrastructures de transport ?

Des sources (cartes postales, affiches publicitaires des compagnies, cf. ci-dessous) suggèrent que certains réseaux de transport servent à drainer les produits, renforcer le lien avec l'administration métropolitaine et favoriser la mobilité des populations européennes. Pourtant, ces infrastructures, même si elles produisent des **rapports à l'espace différenciés** et renforcent certaines inégalités, ne sont pas sans effet sur les populations algériennes colonisées. Le train, le bateau ou l'autobus génèrent des proximités et des promiscuités entre les voyageurs, plus rarement des rencontres. Cavaliers des communes mixtes, facteurs, cheminots et gardes-champêtres algériens sont parmi les premiers « à incorporer la discipline de l'horaire, à se familiariser avec les nouvelles techniques de communication et de déplacement, à prendre la pleine

mesure du territoire et de la frontière<sup>1</sup> », suivis bientôt par les soldats mobilisés lors des deux Guerres mondiales. Même dans les régions qui demeurent tardivement mal desservies, celles et ceux qui se déplacent peu sont aussi connectés au monde par les allers-retours de leurs proches émigrés et les nouvelles et les objets que ces derniers rapportent.

À travers la question très matérielle du déplacement, c'est donc à une réflexion sur la transformation des rapports à l'espace et au temps que ce sujet invite. L'objectif est à la fois de mettre à distance les discours culturalistes (opposition supposée entre la vitesse des Occidentaux et la lenteur africaine) et de rappeler la capacité des plus démunis à s'adapter aux contraintes, à combiner les modes de transport et à se déplacer coûte que coûte. L'enquête orale ou la découverte de sources littéraires pourrait aussi permettre d'accéder aux souvenirs laissés par ces mobilités, routinières ou exceptionnelles, heureuses ou traumatiques. La traversée de la Méditerranée, par exemple, a beaucoup été racontée, par les soldats partis combattre en France, par les rapatriés ayant quitté leur terre natale, et plus récemment, par les immigrés qui reviennent en vacances « au bled » ou les *haragas* qui tentent de rejoindre clandestinement l'Europe.

3

### Les liens avec les programmes scolaires (proposition des historiennes et historiens)

Plusieurs séquences des programmes du secondaire intègrent désormais l'histoire de la colonisation. Les mobilités provoquées par l'occupation coloniale au XIX<sup>e</sup> siècle pourraient ainsi être évoquées en **classes de Quatrième et de Première (générale et technologique)** dont les programmes présentent les « logiques de colonisation » avant 1914 et abordent la notion de « société coloniale ». Il est ainsi possible de mettre en regard les déplacements qui préexistaient à la conquête (nomadisme, transhumance, pèlerinages, complémentarité forte du Tell et des Hauts Plateaux mais aussi des espaces terrestres et maritimes) avec ceux que promeuvent les colonisateurs qui s'implantent en Algérie (fonctionnaires et émigrés européens débarqués par bateau, quadrillage militaire du territoire, construction de routes par l'armée, usage des infrastructures par les colons, tardive pénétration saharienne). Des figures peuvent retenir l'attention : Isabelle Eberhardt parcourant le Sahara à cheval sous l'identité de Si Mahmoud à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle ou le père Charles de Foucault dont les lettres quittent Tamanrasset à chaque passage d'un convoi militaire. L'enjeu de cette première séquence reste cependant de faire prendre conscience aux élèves de l'ampleur des bouleversements socio-économiques générés par la colonisation : mobilités contraintes par la guerre, les sécheresses, le séquestre et l'extrême paupérisation des ruraux algériens.

Le « point de passage et d'ouverture » de **Première générale** consacré le **régime de l'indigénat** pourrait d'ailleurs souligner à quel point les autorités coloniales ont cherché à contrôler les déplacements des populations algériennes. Une circulaire de 1882 répertoriant les infractions spécifiques mentionne ainsi tour à tour le délit de vagabondage, le fait circuler sans permis de voyage et l'obligation de faire valider son itinéraire. Toujours en Première, le thème 4 du programme permet de rappeler la mobilisation massive d'Algériens et de Français d'Algérie durant le **premier conflit mondial**. Les mémoires du leader nationaliste Messali Hadj montrent ainsi que bien des soldats et des travailleurs ont quitté pour la première fois leur village à cette occasion<sup>2</sup>.

Les programmes de **Troisième et de Terminale** consacrent quant à eux certaines séances à la décolonisation après 1945. On compte alors désormais moins en journées de marche qu'en kilomètres par heure et les réseaux de communication, davantage maillés et connectés, ont fini par inscrire des régions entières dans un même espace-temps. Pour cette période, les transmissions intrafamiliales sont également plus riches. De nombreux témoignages ont ainsi documenté la diversité des mobilités tissées entre la France et l'Algérie dans les années 1950-1960 : allées et venues de travailleurs, envoi de soldats du contingent à partir de 1956, rapatriement de « pieds-noirs » et de harkis à l'indépendance ; autant de pistes mobilisables pour le point de passage de Terminale sur « **La guerre d'Algérie et ses mémoires** ».

**Reste que le face-à-face France-Algérie n'épuise pas la gamme des mobilités :** les populations se déplacent aussi (et beaucoup) à l'échelle locale, régionale, maghrébine et au-delà. Des Britanniques fortunés viennent passer un hiver à Biskra, des soldats algériens combattent en Indochine à la fin de la Seconde Guerre mondiale, tandis que, chaque année, des pèlerins entreprennent le long voyage jusqu'à La Mecque.

### Références proposées par les historiennes et historiens :

- S'il n'y avait qu'une chose à lire

- Carlier Omar, « Horaires et réseaux, de la diligence à l'hydravion sur la révolution de l'espace-temps dans l'Algérie coloniale (1830-1954) », in Chanson-Jabor Chantal, Fakhfakh Mohamed, Godard Xavier, Semmoud Bouziane, *Villes, transports et déplacements au Maghreb*, Paris, L'Harmattan, 1996, p. 123-143.

L'article est également accessible dans une version remaniée : Carlier Omar, « L'Espace et le Temps dans la recomposition du lien social. L'Algérie de 1830 à 1930 », in Jocelyne Dakhli (dir.), *Urbanité arabe. Hommage à Bernard Lepetit*, Arles, Actes Sud/Sinbad, 1998, p. 149-224.

- Autres références utiles

- Blanchard Emmanuel, *Histoire de l'immigration algérienne en France*, Paris, La Découverte, 2018.

- Côte Marc, *L'Algérie ou l'Espace retourné*, Paris, Flammarion, 1988.

- Guignard Didier, *L'abus de pouvoir en Algérie coloniale (1880-1914). Visibilité et singularité*, Paris, Presses universitaires de Paris Nanterre, 2011 [sur les obstacles à la circulation à la fin du XIXe s., p. 50-52 et 71-75].

- Kateb Kamel, *Européens, "indigènes" et Juifs en Algérie (1830-1962). Représentations et réalités des populations*, Paris, INED-PUF, 2001 [passages sur les migrations intérieures ou depuis l'extérieur].

- Lacroix Annick, *Un service pour quel public ? Postes et télécommunications dans l'Algérie colonisée (1830-1939)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2022.

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

- Sacriste Fabien, *Les camps de regroupement en Algérie. Une histoire des déplacements forcés (1954-1962)*, Paris, Presses de la Fondation de Sciences Po, 2022.

- Scioldo-Zürcher Yann, *Devenir métropolitain. Politique d'intégration et parcours de rapatriés d'Algérie en métropole (1954-2005)*, Paris, EHESS, 2010.

- Zytnicki Colette, *L'Algérie, terre de tourisme. Histoire d'un loisir colonial*, Paris, Vendémiaire, 2017.

- Pour aller plus loin

- Branche Raphaëlle, « Au temps de la France. Identités collectives et situation coloniale en Algérie », *Vingtième siècle. Revue d'histoire*, n° 117, 2013, p. 199-213.

- Blais Hélène, *Mirages de la carte. L'invention de l'Algérie coloniale*, Paris, Fayard, 2014.

- Blais Hélène, Deprest Florence, Singaravelou Pierre, « Pour une histoire spatiale du fait colonial », in *Territoires impériaux*, Paris, Presses Universitaires de la Sorbonne, 2011.

- Le Gac Julie, *Vaincre sans gloire. Le Corps expéditionnaire français en Italie (novembre 1942-juillet 1944)*, Paris, Les Belles-Lettres, 2013.

- Miot Claire, *La Première Armée française. De la Provence à l'Allemagne (1944-1945)*, Paris, Perrin, 2021.

- Sur la notion de mobilité : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/mobilite>

- Des sources faciles d'accès

- Collections de cartes postales anciennes qui représentent tous les moyens de transport et leurs usagers (colporteurs à pied ou à dos de mulet, chameliers, diligences, autobus, etc.)

- Les affiches publicitaires des grandes compagnies ferroviaires et maritimes, ou des compagnies de transport transsahariennes.

- Laurent Franck, *Le Voyage en Algérie. Anthologie de voyageurs français dans l'Algérie coloniale (1830-1930)*, Paris, R. Laffont, 2008, p. 114-117.
- Ricard Prosper et Parisot Magdelaine, *Les guides bleus. Algérie, Tunisie, Paris*, Librairie Hachette, 1950 [indications des distances, des moyens et durées de transport et des tarifs, avec cartes et plans – plusieurs éditions].
- Des sources audiovisuelles sur le site de l'INA et sur le site LUMNI (par exemple, ces témoignages de rapatriés : <https://enseignants.lumni.fr/fiche-media/0000000090/les-rapatries-d-algerie.html>)

- **À voir, à lire et à visiter**

- la bande dessinée de Rey / Galic / Kris, *Un maillot pour l'Algérie*, Paris, Dupuis, 2016 montre les joueurs de l'équipe du FLN qui s'enfuient de leur club français en 1958, s'entraînent à Tunis, jouent des matchs en Europe de l'Est.
- la nouvelle exposition permanente du Musée national de l'histoire de l'immigration : <https://www.histoire-immigration.fr/programmation/expositions/l-exposition-permanente>
- certaines expositions du MUCEM à Marseille
- l'exposition « Mer, navires et avions. La traversée de la Méditerranée racontée par des jeunes exilés » (terminée) Mathias Gardet, <https://www.ihtp.cnrs.fr/museographie/exposition-mer-navires-et-avions>

- **Des références qui documentent les déplacements au-delà de 1962 :**

- le documentaire *La Traversée* d'Elisabeth Levrey, 2012.
- la BD *Vacances au bled*, tiré de la thèse de sociologie de Jennifer Bidet

1 Omar Carlier, « L'Espace et le Temps dans la recomposition du lien social. L'Algérie de 1830 à 1930 », in Jocelyne Dakhli (dir.), *Urbanité arabe. Hommage à Bernard Lepetit*, Arles, Actes Sud/Sinbad, 1998, p. 176.  
2 Messali Hadj, *Mémoires. 1898-1938*, Paris, Lattès, 1982, p. 87-97.