

Philippe PÉTRIAT

*The Last Caravan. Camels, Traders and Markets in the Middle East*

Cambridge, Cambridge University Press

2024, 306 p.

ISBN : 9781009524520

**Mots-clés :** caravanes, chameaux, négociants, réseaux marchands, transports, Syrie, Arabie, archives privées, XIX<sup>e</sup> siècle, XX<sup>e</sup> siècle

**Keywords:** Caravans, Camels, Merchants, Trade Networks, Transport, Syria, Arabia, Private Archives, 19th century, 20th century

الكلمات المفتاحية: قوافل، جمال، تجار، شبكات تجارية، وسائل نقل، سوريا، شبه الجزيرة العربية، أرشيفات خاصة، القرن التاسع عشر، القرن العشرون

Dans ses recherches sur l'histoire économique et sociale du Moyen-Orient contemporain, Philippe Pétriât (Ph. P.) propose d'explorer les sociétés locales de l'intérieur, de révéler leur vécu et leur ressenti et d'en percevoir les dynamiques propres. Après une première approche maritime et portuaire qui portait sur les réseaux marchands hadramis de Djedda (1850-1950)<sup>(1)</sup>, il nous plonge à présent dans l'intérieur des terres, dans les déserts et les steppes aux confins de l'Arabie, du Bilād al-Shām et de l'Irak.

D'emblée, l'auteur souligne l'importance des sources orientales. Chacun des cinq chapitres s'ouvre sur une correspondance en arabe ou en ottoman, donnée en translittération et en traduction. Dommage que les photos des documents soient totalement illisibles en raison d'une échelle de reproduction extrêmement réduite. Selon Ph. P., les sources occidentales sont généralement biaisées. En outre, elles ne fournissent que marginalement des données sur le commerce local et régional, c'est pourquoi il accorde une place essentielle aux sources orientales. Les archives ottomanes contiennent de précieuses correspondances échangées avec les autorités, lors d'incidents graves qui affectaient de temps à autre le commerce caravanier. Ph. P. n'a pas pu accéder à toutes les sources souhaitées, les multiples conflits qui secouent le Moyen-Orient depuis de nombreuses années ont rendu celles hébergées en Syrie et en Irak totalement inaccessibles. Aussi celles de l'Arabie saoudite occupent-elles une place très importante, en particulier les archives privées. Il s'agit

pour l'essentiel de correspondances conservées dans la province de Qasīm, dans les anciennes bourgades caravanières de Burayda et de 'Unayza. De fait, les diverses sources sont très hétérogènes et fragmentaires et ne se recoupent que rarement. Cela n'ôte rien au regard original et aux perspectives novatrices de la démarche entreprise par l'auteur.

À travers une véritable approche de géographie historique, Philippe Pétriât nous propose une analyse de la mobilité des hommes et des échanges de marchandises, essentiellement des produits locaux du quotidien. Elle concerne un vaste territoire qui s'étend de la Méditerranée au nord du Golfe et du sud de l'Anatolie au centre de l'Arabie. Un regard extérieur ne verrait dans ces steppes et ces déserts que des espaces vides. Pourtant, ce sont des milieux productifs, riches de leur diversité environnementale. Dans cet espace, les marchés urbains étaient intimement liés à l'économie pastorale des nomades et à celle agricole des paysans. Ces réseaux constituaient un véritable système régional de connectivité. Tout au long de l'ouvrage, Ph. P. démontre de façon convaincante la cohérence et la résilience de cette économie régionale, en expansion durant toute la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, tandis que les caravanes chamelières restaient totalement compétitives face à la navigation à vapeur et aux voies ferrées, nouveaux moyens de transport apparus à cette époque.

La période traitée dans l'ouvrage s'étend du milieu du XIX<sup>e</sup> au milieu du XX<sup>e</sup> siècle. Elle repose sur la conviction que l'histoire est scandée par des moments de tensions et de crises politiques, sociales, économiques et même environnementales auxquels succèdent des périodes de réaménagement et d'adaptation. Cette démarche avait déjà été adoptée dans l'ouvrage sur les marchands de Djedda. C'était lors de la *fitna* ou grave crise de 1858, au cours de laquelle furent assassinés les consuls français et britannique ainsi que des marchands chrétiens et juifs, que s'était révélée la dynamique des réseaux hadramis. Comme en écho à cet événement, le premier chapitre du présent ouvrage s'ouvre sur un événement survenu en juillet 1857, à savoir le pillage par des bédouins d'une caravane damascène en route pour Bagdad. Ce grave incident venait, là encore, révéler l'amorce de profondes transformations sociales, économiques et environnementales. Des dynamiques étaient en gestation pour imprimer une nouvelle unité économique à l'espace moyen-oriental ottoman compris entre la Méditerranée, le Golfe et la péninsule Arabique. Cette cohérence spatiale et économique allait se maintenir jusqu'à la fin de la Première Guerre mondiale (voir ch. 1-3). Elle reposait sur la réaffirmation de la souveraineté et du contrôle

(1) Ph. Pétriât, *Le négoce des lieux saints. Négociants hadramis de Djedda, 1850-1950*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2016.

administratif ottomans sur les steppes et les déserts. Les rapports entre l'État et les groupes nomades allaient être radicalement modifiés. Par suite de la réforme agraire de 1858, on procéda à l'enregistrement des terres, puis à la privatisation d'une partie d'entre elles, ce qui favorisa la mise en culture de terres nouvelles. Un des objectifs de cette reconquête ottomane était d'assurer la sécurité des caravanes. Elle permit la refondation du système caravanier autour de trois acteurs : les marchands et leurs caravaniers, les cheikhs bédouins et leurs hommes, l'État ottoman et ses administrateurs civils et militaires. Des mécanismes complexes furent mis en place. Parmi eux, citons : les escortes de caravanes qui associaient soldats ottomans et forces supplétives locales recrutées au sein des tribus ; la privatisation de terres au bénéfice de cheikhs tribaux et l'intégration de ceux-ci dans l'administration ottomane. De façon concomitante, des émirats caravaniers se développèrent sur les marges septentrionales de la péninsule Arabique, mais toujours dans la mouvance ottomane. La base économique des Āl al-Rashīd à Hā'il, des Sha'lān dans le Djawf et des Sa'dūn dans le sud irakien reposait davantage sur le contrôle de pistes caravanières que sur la domination de territoires.

Les archives privées du Qasīm saoudien ont permis à Ph. P. de suivre dans le détail le cas des 'Uqaylāt (pluriel du terme 'aqīl). Initialement, ceux-ci étaient attachés non pas à une origine tribale mais à une fonction. Originaires du Nejd, en particulier de Burayda et 'Unayza, ils étaient employés comme mercenaires par les gouverneurs ottomans de Syrie. Par la suite, le groupe des 'Uqaylāt se développa en une organisation de marchands et de transporteurs caravaniers. Réputés hommes de confiance, ils détenaient un véritable monopole sur certains itinéraires, ce qui leur permit de capturer, à leur profit, une part importante du dynamisme commercial durant la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. De manière générale, les liaisons caravanières entre la Méditerranée, le Golfe et la péninsule Arabique avaient su faire preuve d'une remarquable capacité d'adaptation et de résilience, face au développement du transport maritime sur des navires à vapeur, à l'ouverture du canal de Suez et à l'introduction du transport ferroviaire. Durant la Première Guerre mondiale, les transports caravaniers restaient toujours dominants. La logistique des armées et le ravitaillement des populations étaient presque exclusivement assurés par la mobilisation de dizaines de milliers de chameaux.

La seconde période abordée dans l'ouvrage débute en 1919 pour s'achever avec la fin des années 1950 (ch. 4 et 5). À l'issue de la Première Guerre mondiale, on assista au Moyen-Orient à la

construction progressive d'États nationaux, ce qui se traduisit notamment par la délimitation de frontières et l'édification de barrières douanières. Dans un premier temps, les réseaux marchands caravaniers réussirent à s'adapter et à demeurer compétitifs, en particulier en direction de l'Iran et de la péninsule Arabique. Mais la mise en place de politiques économiques et douanières divergentes entre les nouveaux États priva progressivement les caravanes de leur rôle intégrateur des steppes. Si elles avaient, depuis quelque temps, cessé de transporter les personnes, elles surent se maintenir sur des segments réduits où elles se trouvaient associées aux nouveaux moyens de transport. Par camions, les marchandises étaient désormais acheminées depuis les centres urbains vers les petites villes. De là, la redistribution locale s'effectuait par caravane. Il en était de même à partir des gares ferroviaires. Les dernières caravanes disparurent dans les années 1950.

De fait, le déclin progressif du commerce caravanier ne résultait pas seulement d'une perte de compétitivité face aux nouveaux moyens de transport. Les caravanes étaient confrontées à bien d'autres transformations profondes. Les réformes agraires engagées dans les nouveaux États s'étaient traduites par de vastes programmes de sédentarisation des nomades. De nouvelles privatisations de terres avaient provoqué une vigoureuse expansion de l'agriculture. L'économie nomade, qui avait su résister jusque-là, se trouva largement marginalisée. L'élevage des chameaux déclina rapidement au profit de celui des moutons, entraînant une forte détérioration de l'environnement par suite du surpâturage. La plupart des nomades finirent par abandonner la vie des steppes pour se tourner vers de nouveaux emplois dans les projets agricoles, les armées et les forces de sécurité, ou encore dans les administrations et l'économie pétrolière. La perception même des zones arides et désertiques s'en trouva modifiée. C'étaient dorénavant des espaces vides, éloignés des centres urbains en pleine croissance, et relégués aux marges de nouveaux circuits commerciaux.

Cet ouvrage, comme le précédent sur les négociants hadramis de Djedda, repose sur une approche très originale. Elle met en évidence des dynamiques internes puissantes et des capacités fortes de résilience des économies et des sociétés du Moyen-Orient contemporain. Ces traits spécifiques sont généralement peu abordés, voire occultés au profit de perspectives globalisantes d'intégration dans le monde moderne. Par ailleurs, Philippe Pétriat souligne l'immense intérêt et la grande richesse des archives privées locales. Longtemps méconnues, elles restent souvent d'accès difficile parce qu'aux faits

généraux viennent se mêler des affaires patrimoniales et familiales qu'on entend tenir à l'abri des regards extérieurs. Cet ouvrage novateur et très stimulant va assurément contribuer à ouvrir de nouvelles perspectives de recherches sur l'histoire contemporaine du Moyen-Orient.

*Michel Tuchscherer*  
Aix Marseille Université, CNRS, IREMAM