

Les Bédouins et les échanges : la piste introuvable

Gianni ALBERGONI*

Une imagerie ancienne pleine de contradictions et de séductions, des modèles anthropologiques plus récents et des réalités contemporaines indiscutables se conjuguent pour imposer l'idée d'une relation privilégiée entre les Bédouins et le commerce. Dans l'imaginaire occidental ceux-ci ont été parés de toutes les vertus et de tous les vices ; ils ont été tour à tour guerriers chevaleresques ou pillards sans foi ni loi, généreux ou ladres, ascètes par vocation ou misérables par nécessité, fanatiques d'Allah ou indifférents au sacré. Or, sans hésitation possible, un élément central dans ce tableau est la caravane ; sa silhouette semble s'ajuster parfaitement au profil du Bédouin, à son mode de vie, aux horizons qu'il hante. Dans les études anthropologiques, face aux idéalizations d'un nomadisme pastoral pur, vu comme un cas exemplaire d'adaptation et d'équilibre, une réaction critique a vigoureusement affirmé que l'autarcie nomade était impossible. De ce fait les Bédouins auraient été condamnés au troc et contraints à s'engager sur les pistes caravanières. Enfin, en raison des évolutions qui ont conduit ce qui reste d'économie pastorale dans le monde arabe à prendre la forme d'une « petite production marchande », l'image qui ressort des études consacrées à des groupes contemporains est bien celle d'un monde bédouin résolument tourné vers le marché.

Mais tenir ce fait pour caractéristique du passé, sur cette seule base, c'est parier sur une continuité historique hasardeuse. Déduire des insuffisances de l'économie pastorale une vocation mercantile bédouine, c'est confondre des modèles anthropologiques avec des réalités historiques. Considérer le commerce caravanier comme un trait propre du bédouisme, c'est être victime d'une illusion optique.

* Université Paris X, Département de sociologie, 92100 Nanterre.

CONTRAINTES PASTORALES ET RESSOURCES BÉDOUINES

Sur la question des échanges au sein même de la société bédouine, il ne semble pas y avoir de désaccord majeur. Face à une gestion communautaire du territoire, la coopération dans l'activité productive apparaît limitée au groupe domestique et la division du travail entre familles quasi inexistante : l'économie pastorale dans la société traditionnelle n'offre pas beaucoup d'occasions d'échange. Une lecture moins économiste soulignerait cependant l'importance d'une circulation « sociale » de biens et de services : celle, diffuse, qui emprunte les canaux de la parenté et du voisinage ou celle, plus solennelle, qui répond aux obligations de l'hospitalité ; ou bien encore, les prestations matrimoniales qui peuvent mobiliser une part importante du patrimoine familial. Les échanges cérémoniels semblent d'ailleurs tenir chez les Bédouins une place bien plus modeste que dans d'autres sociétés. Face aux aléas démographiques, climatiques ou militaires, il existe des mécanismes de réajustement, depuis les prêts de bétail et l'entraide entre alliés jusqu'aux relations de clientèle. Sans oublier les razzias de bétail : cette forme honorable de rapine a pu, dans la pratique, représenter un mode original de redistribution du cheptel entre éleveurs (SWEET, 1965). Réciprocité, patronage, razzia : voilà à quoi se réduisent les modalités de l'échange au sein de la société bédouine. Il est clair qu'à ce niveau les transactions de type marchand n'ont aucune place.

Il en irait autrement des rapports des Bédouins avec le monde extérieur. Là, l'échange serait imposé par les contraintes de l'économie et ne pourrait manquer de revêtir une forme marchande. Le commerce apparaîtrait donc seulement sur les marges du monde pastoral, mais comme une nécessité inhérente à son économie. Ne connaissant pas de véritable autonomie, politique, culturelle ou économique, les peuples nomades ne constituent pas en effet des sociétés à part entière. Leur connexion avec le monde qui les englobe paraît à un GELLNER (NELSON, 1973 : 2) d'ordre véritablement symbiotique, tout au moins au Moyen-Orient ; elle est partout et toujours « indissoluble et nécessaire » selon KHAZANOV (1984 : 3). C'est sa spécialisation elle-même qui rendrait l'économie des pasteurs inapte à fournir des denrées qui entrent pourtant pour une large part dans l'alimentation de ces derniers. Car, quoi qu'on ait dit de sa frugalité, le Bédouin n'a jamais vécu des seuls produits de son troupeau. Cette dépendance apparaît encore accrue si l'on tient compte des manques en produits

artisanaux. Les Bédouins ont besoin du monde sédentaire pour échanger. Mais ont-ils de quoi échanger ?

Le troupeau est, à la différence de la terre, un capital susceptible par nature de s'accroître. Aussi, le pastoralisme, selon BARTH (NELSON, 1973), aurait-il virtuellement de plus grandes possibilités de surplus que l'agriculture. Mais la nature de ces surplus, le croît du troupeau, étant éminemment aléatoire, la tendance des unités domestiques où ces surplus apparaissent sera plutôt l'épargne que la commercialisation. Les occasions de vente sont réduites, aussi, du fait que les excédents exportables — animaux, laine, beurre — sont liés aux fluctuations du troupeau et présentent un caractère saisonnier. En revanche, au sein de l'unité domestique, les soins exigés par le bétail peuvent ne pas mobiliser toute la force de travail disponible. Le surplus du pastoralisme serait donc avant tout un surplus en hommes et en temps. Et c'est là au premier chef, dans ce surplus en hommes, plus même que dans la mobilité ou dans l'«esprit de corps» propres aux nomades, que résiderait selon T. ASAD (NELSON, 1973) la clé de voûte de leur vocation militaire... et commerciale. Une dernière remarque enfin : faibles et irréguliers, les excédents disponibles se concentrent en fait entre les mains des éleveurs les plus riches, dont les besoins de luxe motivent seuls des achats sur les marchés. Le modeste courant d'échanges avec les sédentaires ne concerne donc qu'une fraction de la société bédouine.

En fait, un tel bilan, limité à l'économie pastorale, est loin d'épuiser la question de la dépendance des Bédouins vis-à-vis du marché ou de leur engagement dans les échanges. Car l'élevage, pour être l'axe crucial autour duquel s'organise leur vie sociale, a rarement été leur unique activité et le marché n'a jamais été leur seul recours pour se procurer tout ce que le troupeau ne produisait pas. Il faut donc renoncer à la fiction d'un monde de purs éleveurs et intégrer les données de l'économie pastorale à d'autres dimensions de la société et aux relations que celle-ci a entretenues avec des non-Bédouins.

Dans l'espace pastoral, il est d'autres ressources exploitables que celles utilisées par le troupeau : gibier, produits de cueillette — alimentaires ou non — minéraux. De quoi *a priori* employer utilement la force de travail excédentaire. Mais les Bédouins ne sont pas les plus pressés à tirer parti de telles ressources, tout au moins dans un but commercial. La chasse, en Arabie, par exemple, — et à plus forte raison la chasse au faucon, ce pur loisir aristocratique — n'a jamais été pratiquée par eux en vue de la vente. Celle-ci était en revanche une véritable spécialité, avec le chant et la prostitution, de groupes « parias », les Sleyb ; dans ce cas l'activité était orientée vers l'échange, mais au sein même du monde nomade. Au début du siècle, en Syrie, toutes sortes de produits de

la steppe sont écoulés sur les marchés urbains (BOUCHEMAN, 1939). Mais ce négoce est le fait des habitants d'une cité caravanière, Sukhné, qui ne semblent pas craindre la concurrence des nomades du pays. Partout les éleveurs que l'on voit engagés dans la cueillette de l'alfa ou la fabrication du charbon de bois, sont en fait, généralement, des éleveurs ruinés. En somme, qu'ils dédaignent ces sortes d'activité ou qu'ils manquent des savoir-faire requis, voilà un chemin conduisant au souk que les nomades ne semblent pas majoritairement enclins à emprunter.

Il arrive aussi que les Bédouins produisent eux-mêmes du grain. En combinant l'élevage avec une céréaliculture plus ou moins régulière, ils parviennent à couvrir leurs besoins. Beaucoup d'agro-pasteurs d'Afrique du Nord et du Proche-Orient ne sont assurément que des semi-nomades, d'autres en revanche, comme en Cyrénaïque et au Néguev, bien que laboureurs à l'occasion, n'en sont pas moins d'authentiques nomades. Les éleveurs de chameaux d'Arabie, qui ont pour l'araire le plus grand mépris, sont certes l'incarnation la plus accomplie de l'archétype bédouin, mais les populations tribales à mode de vie agro-pastoral ont été toujours beaucoup plus nombreuses dans l'aire moyen-orientale et sont, de par leur mode de vie, plus proches de l'idéal bédouin sur un point au moins, l'autarcie.

Quant aux « vrais » Bédouins, c'est grâce à leurs vertus guerrières qu'ils se sont longtemps ménagé un accès aux productions agricoles. La domination qu'ils exerçaient sur les oasiens ou sur d'autres sédentaires à portée de raids et l'extorsion d'un tribut en produits agricoles sont parmi les traits les plus couramment évoqués à propos des relations entre nomades et agriculteurs dans l'aire arabe. À y regarder de près, les choses sont toutefois moins nettes que ne le suggère ce lieu commun. La suprématie militaire des nomades est loin d'être une constante et le pillage une réalité à sens unique. La mainmise bédouine sur les villageois connaît des degrés et des formes diverses, aux contours souvent flous, où se croisent rapports fonciers et relations de dépendance personnelle, suzeraineté politique et association économique, métayage, servage et esclavage. Un même terme, *khuwwa*, désigne ainsi en Arabie des institutions aussi différentes qu'un pacte d'alliance entre tribus libres et le « tribut de fraternité » imposé à tout groupe protégé — nomade ou sédentaire d'ailleurs. En Tripolitaine, les familles bédouines avaient des « amis », *ashab*, parmi les sédentaires du Jebel Nefûsa avec lesquels elles échangeaient rituellement des « cadeaux » ; mais ces prestations réciproques recouvraient un échange beaucoup moins équilibré : une protection accordée — et quelques produits de l'élevage — contre un substantiel tribut annuel en produits agricoles. Mais même là où il n'y a pas trace d'une quelconque suprématie politique, on ne voit jamais ces

échanges se réduire à des transactions purement économiques entre des partenaires anonymes : ils prennent place au sein de relations personnelles, viagères, voire perpétuées à travers les générations, entre familles bédouines et villageoises et ils s'accompagnent de rituels de sociabilité, de cérémoniaux d'hospitalité et d'amitié. Le fait économique proprement dit est soumis à une étiquette sociale, traduit dans d'autres registres que le sien propre. Le troc se donne les allures d'un échange de cadeaux. Comme les prestations tributaires elles-mêmes connaissent, par le jeu des euphémismes, un travestissement analogue, on voit à quel point l'ensemble de ces prestations relève d'une réalité continue qui demeure étrangère à une véritable logique marchande.

En dehors des denrées agricoles, c'est dans le domaine artisanal que les Bédouins sont généralement tenus pour incapables de se suffire à eux-mêmes. Leur artisanat est domestique et féminin ; quasi exclusivement textile, il couvre cependant l'essentiel des besoins en matière d'habillement, de mobilier et d'habitation. Exceptionnellement, il peut donner lieu à des surplus exportables, voire à une production spécialisée dans un but commercial. Le pastoralisme étant en quelque sorte une technique de production sans outils, on pourrait prétendre que, grâce au tissage, rien ne manque à la vie bédouine, mis à part quelques objets en bois et métal, armes et ustensiles de cuisine. En Arabie il y a pour cela des forgerons qui vivent parmi les nomades. Ils font partie intégrante de la vie du groupe, mais sont rigoureusement distincts, de par leur statut de « protégés », des hommes de tribu. Liés plus particulièrement à un cheikh, ils circulent entre les campements et séjournent là où leurs services sont requis. Mais ce trait est loin d'être général. Surtout, malgré leur polyvalence et leur savoir-faire, ces forgerons ne peuvent satisfaire des besoins moins rustiques : les bijoux, les armes à feu, l'outillage nécessaire pour préparer le café, principal luxe de la vie sous la tente. C'est alors au souk urbain, avec ses artisans et ses échoppes vendant des produits importés, ou au marchand itinérant que le Bédouin doit s'adresser. Il en va de même pour nombre d'autres produits venant de la ville, hautement appréciés et parfois depuis fort longtemps : tissus fins, café, sucre, épices, parfums, colifichets pour la parure. Soulignons qu'il ne s'agit pas là de modes récentes, datant de l'irruption de l'économie de marché dans des contrées où la sobriété bédouine se serait jusque-là contentée des productions rustiques. Mais constatons aussi que ce sont des achats occasionnels, ou même exceptionnels dans une vie, qui n'ont un aspect contraignant et régulier que pour une minorité de notables. C'est là, encore une fois, trop peu de chose pour que l'on puisse y voir un trait organique de la société bédouine dans son ensemble et de son inéluctable dépendance vis-à-vis du marché.

LES BÉDOUINS ET LE COMMERCE CARAVANIER

Deux arguments sont avancés à l'appui de la thèse selon laquelle le bédouinisme est par nature voué au commerce. Selon le premier, c'est sa spécialisation pastorale qui le condamnerait à l'échange. Nous venons de voir combien ce point de vue est schématique. Selon le deuxième, les conditions matérielles et les prédispositions psychologiques propres au nomadisme pastoral seraient au contraire le fondement positif d'une véritable vocation mercantile. Le grand commerce caravanier en serait la preuve éclatante.

Ce glorieux archétype des échanges internationaux, ce modèle d'audace commerciale apparaît d'emblée comme un sous-produit du nomadisme. L'image même de la caravane, où tout évoque la vie bédouine, est on ne peut plus éloquente. Le Bédouin n'est-il pas le spécialiste du chameau et le seul à hanter depuis toujours ces déserts ? Qui d'autre aurait la témérité et la compétence nécessaires pour entreprendre de telles expéditions ? Dans l'imagerie populaire, d'ailleurs, la caravane en marche en vient à se confondre purement et simplement avec une migration pastorale ; caravanes et commerce caravanier semblent de toute évidence affaire de nomades. Mais les évidences sont souvent aveuglantes ; au désert surtout, car c'est bel et bien d'un mirage qu'il s'agit ici, ce lieu commun ne tenant peut-être qu'à certains traits suggestifs. Mais quelle est en fait la part des Bédouins dans le commerce caravanier ? Et quelle est la part de celui-ci dans leur économie ?

Le commerce caravanier à longue distance a ceci de spécifique par rapport à d'autres transports chameliers, que l'économie ainsi que l'espace bédouins n'y sont concernés que comme intermédiaires. Les denrées y ont une origine étrangère à l'économie nomade ; les points de départ et d'arrivée des pistes sont toujours extérieurs à son domaine géographique. Dans ces conditions, la maîtrise proprement commerciale de l'entreprise peut difficilement être le fait de Bédouins et si on crédite ces derniers d'une part primordiale dans le commerce caravanier, c'est pour d'autres rôles. En charge du transport — directement ou par la fourniture de bêtes de somme — ils serviraient aussi de guides et d'escorte armée. Sans oublier qu'ils auraient été « les pionniers de toutes les grandes voies commerciales terrestres » grâce à leur « attitude psychologique à l'égard du voyage, de la migration » (KHAZANOV, 1984 : 209). Or dans quelle mesure assurent-ils effectivement ces tâches qu'ils sont seuls censés pouvoir assurer ?

La route de l'encens

L'Arabie a été le berceau du peuple bédouin et le théâtre d'une des plus anciennes voies caravanières, la route de l'encens. Pendant deux millénaires avant notre ère, la précieuse résine, ainsi que les épices, l'or et les pierres précieuses des montagnes du Sud sont convoyés jusqu'aux cités de Méditerranée et de Mésopotamie. Le chameau est alors la bête de somme la mieux adaptée, même si, pendant des siècles, d'autres animaux ainsi que des charrois ont également été utilisés. Sa domestication étant indigène et nettement antérieure, l'adoption du chameau a très vraisemblablement contribué à l'essor de ce trafic. Dès le milieu du millénaire, les royaumes sud-arabiques tel celui de Saba, riches d'une civilisation agricole ancienne, aux spectaculaires aménagements hydrauliques, en font le fondement de leur puissance. Non seulement ils jouissent d'un monopole dans la production mais, grâce à leurs colonies établies dans les cités du Nord, ils contrôlent l'ensemble du négoce. Or à la même époque s'élabore, au cœur de l'Arabie, cette entité culturelle que l'on appelle bédouinisme. Quel rapport y a-t-il entre les deux phénomènes ?

WISMANN (1959) et BULLIET (1975) supposent que c'est le besoin en bêtes de somme pour les caravanes qui a stimulé l'élevage du chameau, fait réaliser des progrès dans sa domestication et contribué à sa diffusion dans toute la Péninsule et au-delà. Un nomadisme pastoral à large rayon, capable de tirer parti des étendues arides de l'Arabie intérieure, se serait alors développé pour faire face à une telle demande. Cela suppose un mode de monte du dromadaire autorisant des déplacements aisés. Or ce mode — une selle à coussin entourant la bosse de l'animal — est attesté en Arabie dès le IX^e siècle avant J.-C. (DOSTAL, 1959). Un grand nomadisme centré sur le chameau apparaît donc dans ces régions à l'époque même où se développe la route des épices. Mais il n'a pas encore les traits du vrai bédouinisme, de cette figure qui va marquer durablement de son empreinte l'Arabie d'abord, puis le Proche-Orient et l'Afrique du Nord. Les nomades de la Péninsule ne vont acquérir ces traits qu'un bon millénaire plus tard. Ce n'est, en effet, qu'au III^e siècle de notre ère que la selle à arçons des cavaliers est adaptée au dromadaire et commence à se diffuser (*ibid.*). Comme l'étrier pour la féodalité occidentale, c'est cet élément technique qui, permettant à son tour l'adoption des armes les plus efficaces de la cavalerie, a conféré pour la première fois au chamelier un avantage militaire décisif. Et c'est là la clef du mode de vie et du système social bédouin : des tribus « nobles » de

guerriers éleveurs de chameaux, les « vrais » Bédouins, dominant des tribus « vassales » d'éleveurs de petit bétail, ainsi que des artisans, des groupes parias et des esclaves. Le visage historique de l'Arabie est issu du processus d'affirmation de cette entité socio-culturelle nouvelle. Quant au commerce transarabique, loin d'être le produit d'un esprit pionnier propre aux vrais nomades, familiers du désert, il a donc précédé l'apparition du grand nomadisme et des Bédouins en tant que tels. La relation entre les deux termes pourrait bien être ici l'inverse de celle qui est généralement postulée.

L'effondrement des États qui le contrôlaient, n'a pas mis fin au commerce transarabique, même si l'encens n'y a plus la même importance. Des cités caravanières indépendantes, notamment au Hedjaz, voient leur rôle grandir. Quand le Prophète de l'islam y voit le jour en 580, l'une d'elles, Mekka, a acquis en moins de deux cents ans une place prépondérante. Le groupe qui y domine, les Quraysh, tout à la fois aristocratie tribale, oligarchie religieuse et bourgeoisie marchande, est à la tête d'un réseau commercial qui draine toute la région et s'étend de la Syrie à l'Abyssinie. Réciproquement ces commerces sont vitaux pour la cité et tout le monde, peu ou prou, y est impliqué. Les prérogatives religieuses de Mekka ne sont pas sans rapport avec ses fonctions commerciales ni sans avantage pour elles : elle est un *haram*, enceinte inviolable et sorte de sanctuaire intertribal, but d'un pèlerinage annuel durant lequel une trêve est respectée. La société mekkoise n'a déjà plus que les apparences de la société tribale dont elle est issue ; parenté, adoptions, pactes de sang n'y sont plus qu'un idiome exprimant des relations entre groupes statutairement hiérarchisés. Un processus de centralisation politique est en cours, un État s'ébauche (WOLF, 1951). Des pactes d'alliance temporaire ou permanente (*hily*), scellés rituellement par le mélange des sangs, sont conclus avec des Bédouins pour la protection des caravanes, comme d'ailleurs avec d'autres partenaires. Il existe aussi une sorte d'association à caractère religieux, réunissant les dévots d'un même culte, les *hums*, dont les Quraysh sont le noyau central. De cette manière et grâce aussi à des alliances matrimoniales avec les aristocraties bédouines affiliées *aux hums*, ils assurent leur hégémonie dans la cité et la sécurité de leurs entreprises caravanières. De nature spécifiquement commerciale seraient en revanche, selon KISTER, les accords dits *ilâf*. Stipulés avec des chefs tribaux, ces pactes ne lui semblent pas comporter d'obligation solennelle d'assistance réciproque, mais se fonder « sur le principe jusqu'alors inconnu de l'intéressement à l'entreprise » (1965 : 120). En échange d'une escorte armée fournie aux caravanes, une tribu peut donc se trouver associée à des marchands et au partage des bénéfices.

L'exemple de Mekka au VI^e siècle montre cependant que les Bédouins n'ont qu'une part très subalterne dans le commerce

caravanier : celui-ci est affaire de citadins, dirigé par une classe de marchands et à leur profit. Ceux-ci ne se contentent d'ailleurs pas de gérer leurs entreprises à partir de leur ville ; ils peuvent se charger eux-mêmes de l'acheminement des marchandises et accompagner les caravanes. Des Quraysh sont établis dans de nombreux centres de la Péninsule où ils jouissent de positions considérables. La concurrence émane des autres cités caravanières d'Arabie et des principautés vassales des Byzantins ou des Sassanides, telles Hira, Ghassan et Kinda. Le contrôle des voies commerciales est précisément la raison d'être de ces principautés du désert et c'est contre elles que sont dirigées les alliances mekkoises avec les Bédouins. D'ailleurs ce concours « militaire » des tribus ne doit pas être surévalué, car Mekka dispose de ses propres troupes de mercenaires, généralement des Bédouins détribalisés. Les tribus, à cette époque, ne constituent pas une menace sérieuse pour la ville, ni un recours obligé pour assurer la sécurité de son commerce.

Pistes transsahariennes

Si l'Arabie a inventé le transport chamelier, le Sahara a été tout au long de l'histoire musulmane le théâtre par excellence du commerce caravanier : pendant des siècles les esclaves et l'or du Soudan sont acheminés vers la Méditerranée par les voies transsahariennes. Diverses marchandises empruntent le chemin en sens inverse, ainsi que le credo religieux musulman et ses modèles culturels. On sait, grâce aux travaux de LEWICKI, que les initiateurs en ont été, dès la fin du VII^e siècle, des marchands et missionnaires ibadites d'Afrique du Nord ; jusqu'au XII^e ces Berbères schismatiques y tiennent une place de premier rang. Ils sont d'abord issus du royaume de Tahert, notamment, puis des communautés qui ont essaimé dans le Sahara septentrional, de Wargla au Jarid et au Nafûsa. Au cours des siècles suivants, à travers les péripéties produites par la rivalité entre les différentes voies méridiennes et entre les puissances établies sur les deux rives du grand désert (DEVISSE, 1972), on voit l'axe principal du trafic transsaharien glisser progressivement d'ouest en est. Jusqu'à la chute de l'empire Songhay (fin du XV^e siècle), le réseau du Sahara occidental et central, vers Gao et Tombouctou, domine ; puis il est relayé par deux voies plus orientales, celles reliant Tripoli et Ghadames au Bornou et au pays haoussa (BOAHEN, 1962). Avec le XIX^e siècle, loin d'assister, comme on l'a longtemps répété, à l'inéluctable déclin du trafic sous la concurrence des exportations maritimes, on constate au contraire un regain d'activité, du moins sur les axes orientaux (NEWBURY, 1966 ; MIÈGE, 1975 ; CORDELL, 1977 ; BAIER, 1977) et l'on observe même l'ouverture d'une voie nouvelle : la liaison directe entre Benghazi et le Wadday par Jâlû et l'oasis de Kufra, que les pistes caravanières avaient délaissée depuis

le Moyen Âge (LEWICKI, 1965). Tout au long des siècles, les produits transportés ont aussi changé : au XIX^e la poudre d'or n'est presque plus qu'un souvenir ; l'ivoire et les plumes d'autruche restent les principales denrées précieuses, à mesure que fléchit le trafic des esclaves, tandis qu'une place de plus en plus importante revient aux textiles européens. Cependant ce n'est que tardivement que les sources deviennent assez détaillées pour permettre une approche moins globale des choses. Chez les explorateurs en particulier on peut encore puiser de quoi corriger certains lieux communs qui nous occupent ici. Voyons donc pour ce dernier siècle de trafic transsaharien — et plus particulièrement pour les pistes orientales où celui-ci reste plus soutenu — comment s'organise ce négoce à longue distance et qui en sont les acteurs.

Un premier constat s'impose : point de Bédouins parmi les entrepreneurs, bailleurs de fonds ou commerçants, engagés dans cette activité. Qui sont en effet ces « marchands Arabes » dont tous les explorateurs soulignent la présence dans les cités soudanaises ou dans les relais oasiens des caravanes au Sahara ? Et ces commerçants « nord-africains » dont on s'accorde à reconnaître la prépondérance commerciale et l'ascendant politique dans tout le Soudan Central (BRENNER, 1971) ? On les dit « Arabes de Tunis » ou « de Tripoli », Fezzanais, « Berbères » des oasis libyennes de Awjila ou de Sawkna, « Jallâba » ; mais les plus nombreux sont certainement les Ghadâmsîs et, pour la voie orientale, à Kufra et à Abéché, les Majâbra. On signale, à l'occasion, un marchand des Awlâd Slîmân établi à Kukawa, capitale du Bornou, ou des Maghârba venus y « vendre le produit de leurs razzias » (NACHTIGAL, II, 1980 : 302 et 304). Or, Maghârba et Awlâd Slîmân sont indiscutablement des grands nomades originaires du golfe de Syrte en Libye que les vicissitudes politiques ont poussé à émigrer au Tchad. D'autres appellations sont plus ambiguës : par « Arabes de Tripoli » on ne désigne pas nécessairement des citadins ; au Wadday sont dits « jallâba » tous les commerçants arabes, dont on sait seulement qu'ils sont généralement d'origine orientale, du Kordofan et de la vallée du Nil. Mais, hormis de rares exceptions et sous réserve de quelques identifications incertaines — Arabes de Tripoli, Jallâba —, ces marchands, dans l'ensemble, sont sans équivoque issus d'un monde sédentaire et plus particulièrement des cités oasiennes qui ont une place stratégique sur les itinéraires caravaniers. Ce sont bel et bien des citadins car ces oasis sont de vraies cités. L'ethnonyme par lequel ils sont connus peut conduire certains auteurs à des méprises : ainsi la « tribu » des Majâbra n'a de tribu que le nom et de « bédouine » que son origine légendaire. Les Majâbra sont de vieux sédentaires, habitant l'oasis de Jâlû, où, à la fin du XVIII^e siècle, on parlait encore berbère (HORNEMANN, 1802 : 37) et qui est la tête de ligne de la piste caravanière du Wadday. À

Abéché, capitale de ce royaume, ils constituent, avec les Jallâba, la communauté étrangère la plus nombreuse, mais entretiennent aussi des relations anciennes avec le Fezzan, le Bornou et même Kano, où, en 1829, d'après CLAPPERTON, le marchand le plus riche est un des leurs (HAMILTON, 1856 : 195-6; NACHTIGAL, IV, 1971 : 50 et 122-3).

Quant aux Ghadâmsîs, leur prédominance est telle que traiter de ce groupe équivaut pratiquement à traiter de l'ensemble des marchands. Or leur cas est on ne peut plus clair. Ghadamès, 'vienne cité oasienne, est depuis des siècles le principal lieu de rassemblement des caravanes à destination de Tombouctou, de Kano, du Bornou ainsi que le siège de nombreuses maisons de commerce, à base familiale, ayant des succursales dans les différents points clés du réseau où elles opèrent. Cette organisation en diaspora familiale s'accompagne d'une stratégie d'alliances matrimoniales avec la population locale (JOHNSON, 1976 : 110). NACHTIGAL, qui comme tant d'autres souligne leur position dominante, croit le fait récent, mais cette diaspora est en réalité attestée de façon bien plus ancienne : selon le *Târîkh es-Sudân*, dans la lointaine Tombouctou elle-même, en 1591, quand les Marocains conquièrent la ville, le quartier le plus prospère est celui des Ghadâmsîs. Tout au long du XIX^e siècle, en tout cas, on ne peut douter de l'étendue de leur emprise, et les commerçants de Tripoli, musulmans et juifs, ne commencent à les concurrencer que dans les dernières décennies. Tels les Twâtîs dans le Sahara occidental, les Ghadâmsîs sont des figures emblématiques du commerce caravanier. Ils jouent tous les rôles : banquiers, entrepreneurs, grossistes et courtiers mais aussi convoyeurs et caravaniers proprement dits. Ces commerçants sédentaires sont en fait de véritables spécialistes du transport chamelier et, pour les avoir empruntés, ils sont les meilleurs connaisseurs des itinéraires caravaniers. Dans les enquêtes lancées par l'administration française de l'Algérie au milieu du siècle en vue d'augmenter la part algérienne dans le trafic transsaharien, les renseignements les plus précis sont collectés à Ghadamès et auprès de commerçants ghadâmsîs de Tunis (CARETTE, 1844). De façon analogue, pour la piste orientale, on aura recours plus tard aux Majâbra. Se faire caravanier est ici une sorte d'initiation pour les jeunes, ou une étape pouvant déboucher sur l'exercice d'une activité commerciale à son propre compte; plus souvent, pour des gens modestes, c'est un gagne-pain occasionnel.

Ce n'est donc pas dans ce rôle de convoyeurs que les nomades paraissent indispensables. Au XIX^e siècle ils n'en ont nullement le monopole, ni au Sahara, ni en Arabie; partout des oasiens figurent en bonne place parmi les spécialistes du transport caravanier. Selon DOUGHTY cette activité concerne au moins un tiers des habitants du Gasîm, dans le Nejd; à Sukhné, en bordure du désert syrien

— et un demi-siècle plus tard — la proportion est des deux tiers. Parfois ils sont *jemmâmil b-el-Kerwa*, chameliers salariés ; plus généralement ils sont commerçants en même temps (BOUCHEMAN, 1937 : 90). On cite bien le cas de chameliers bédouins ou touaregs mais, quand les sources sont suffisamment précises, on s'aperçoit qu'il s'agit de pauvres, d'éléments détribalisés, de déclassés. Ou alors, comme chez les Touaregs de Ghat et de l'Aïr, de membres de tribus vassales : jamais un « noble » targui ne pourrait, sans déchoir, se faire chamelier.

Tout aussi souvent les conducteurs de chameaux sont en même temps propriétaires de ceux-ci, voire d'une partie de la charge de leurs bêtes. Finalement, les grandes caravanes sont toujours des *joint ventures*, qui associent quelques grands marchands mais qui voient aussi beaucoup de petits négociants s'agréger à l'entreprise, soit personnellement, soit en confiant à d'autres leur marchandise selon la formule classique du *qirâd*, la *commenda* islamique. La caravane fait route sous la responsabilité et l'autorité, que l'on dit absolue, du chef de caravane, le *shaykh al-qâfila*. Ce personnage apparaît, au travers des portraits brossés par quelques voyageurs, comme un vieux routier du désert, tantôt aventurier sans scrupules, mais caravanier de grande expérience, tantôt marchand de grande renommée. À part les profits tirés de ses propres marchandises, le chef caravanier a droit à une part des bénéfices réalisés sur tous les autres produits acheminés (BONO, 1981). Parfois le pouvoir politique conserve une tutelle sur la caravane et en assure le commandement : les chefs caravaniers sont ainsi, sur la piste du Wadday, des hommes de confiance de la confrérie sanoussie ou des *'agid-s* du Sultan ; un prince de la famille régnante, comme chez les Al Rashîd de Hayl ou les Alaouites du Maroc, pour la caravane du *hajj* (ÉMERIT, 1954 : 42) ; dans l'Orient ottoman cette même caravane est conduite par le Pacha de Damas. Le long des pistes, des lieux d'étape permettent des haltes prolongées au cours desquelles on laisse les chameaux se reposer au pâturage ou bien l'on rassemble de nouvelles bêtes. Ces oasis-relais sont en même temps d'importantes places marchandes et les nomades y viennent pour offrir leurs services. Mais ils ne sont pas les seuls pour cela ; beaucoup d'oasiens ont des troupeaux de chameaux, parfois importants. Parmi les grandes maisons de commerce ghadamsies elles-mêmes, on connaît au moins le cas d'une riche famille marchande, disséminée entre Ghadamès, Ghat et Kano, possédant deux mille têtes (JOHNSON, 1976 : 111). En Arabie beaucoup de citadins aisés du Gasîm sont à la fois commerçants et propriétaires de chameaux (DOUGHTY, 1990 : 264).

Insécurité et protection

Il ne resterait donc aux Bédouins qu'un rôle spécifique dans le trafic transsaharien : une protection monnayée grâce à laquelle le commerce caravanier, effectivement, serait pour eux source de revenu. Cela appelle quelques remarques. Les nomades sont nombreux, éparpillés sur de vastes espaces et les voies caravanières, comme les caravanes qui y transitent, beaucoup plus rares. Les bénéfices tirés à servir d'escorte aux convois, à les taxer au passage — ou à les piller d'ailleurs — ne pouvaient être qu'épisodiques, parfois substantiels, mais réservés par la force des choses à de rares groupes. Quant à l'insécurité qui commande le recours à leur protection, les Bédouins en sont eux-mêmes le facteur essentiel : ici gendarmes et voleurs se confondent, les rôles permutent. La caravane compte moins sur une escorte que sur une promesse de non-agression et le prix payé n'est qu'une rançon. En fait, par-delà cette ambiguïté intrinsèque, ou peut-être à cause d'elle, on connaît mal les modalités concrètes des accords stipulés entre marchands et tribus quant au passage des caravanes. On peut cependant douter que les choses aient souvent pris la forme d'accords conclus pour le long terme et de redevances exactement définies en fonction de la destination de la caravane ou des produits transportés, comme l'affirment certains auteurs. Selon REBILLET par exemple les différentes familles de Ghadamès payent « chacune à une des tribus Azdjer, conformément à des règles très anciennes » 50 piastres par caravane allant à Ghat ou en venant, 400 pour le Soudan (1896 : 8). Or, même sur les places marchandes où c'est un pouvoir institué qui impose la taxation des caravanes, l'autorisation de faire du commerce dépend bien davantage de la position locale de chaque marchand, des atouts dont il dispose pour la renégocier s'il le faut et du « cadeau » que l'on ne doit pas manquer d'offrir au représentant local de l'autorité. Comment penser que la part du rapport de forces, donc de l'aléa et de l'arbitraire ait été moins grande dans les relations avec les tribus ? On connaît dans d'autres contextes des pactes ritualisés de protection entre commerçants itinérants et groupes tribaux, comme la *'anâya* et la *zettâta* de l'Atlas berbérophone (BENET, 1975 : 203 ; GEERTZ, 1979 : 137), mais dans les régions sahariennes et pour l'époque qui nous concerne, les indices de cet ordre sont trop ténus, tandis que les péripéties politiques qui affectent les pouvoirs en place et les relations entre tribus évoquent une instabilité peu propice à des accords de cette sorte.

Finalement, c'est la signification prêtée à l'insécurité comme facteur imposant le recours à la protection bédouine qui nous paraît devoir

être remise en cause. Dans le Sahara du XIX^e siècle, l'insécurité est sûrement une réalité, même si la vision romanesque du Bédouin a conduit à l'exagération. Mais celle-ci est variable. Quand elle est trop grande et que les risques encourus sont jugés excessifs, le trafic s'interrompt ou se détourne. Pendant de longues périodes, il peut se réduire, en une piste importante, à une caravane par an : la grande caravane annuelle. Cela suffit à indiquer que la précaution la plus efficace face aux dangers d'agression — et aux exigences exorbitantes des « protecteurs » — n'est autre que le nombre des hommes et l'importance du convoi. Le signe à l'inverse qu'une sécurité exceptionnelle règne sur un parcours, est qu'on y rencontre de tous petits convois, comme c'est le cas vers le milieu du siècle sur la piste de Ghadamès-Ghat-Kano (BOAHEN : 350-352), ou sur celle qui relie Jâlû au Wadday dans les décennies suivantes.

L'histoire de cette dernière voie, qui appartient tout entière au XIX^e siècle, est instructive. La piste est découverte par hasard vers 1810 par un marchand de Jâlû, égaré dans le désert, recueilli par des nomades et conduit par eux jusqu'au Wadday (FRESNEL, 1849 : 48-67). L'intérêt pour cette voie directe, qui évite et le Fezzan et le Darfour, est tel, pour le sultan du Wadday, qu'une première expédition commerciale est immédiatement mise sur pied par ses soins, sa conduite étant confiée au marchand majabri. Mais elle ne connaîtra un réel développement — jusqu'à devenir la plus importante et la dernière des voies transsahariennes — qu'avec l'expansion de la confrérie sanoussie de Cyrénaïque vers le Sud, grâce à la protection efficace que lui offre cette dernière, grâce aussi au support matériel que constitue le réseau des *zâwiyya*-s qui se multiplient précisément le long de cet itinéraire (CORDELL, 1977). Réciproquement, l'activité commerciale et ses bénéfices sont pour la confrérie un enjeu et un atout majeurs dans sa stratégie. Ce sont les commerçants de Jâlû qui, liant leur sort à la Sanûsiyya, vont être les artisans directs de l'essor de cette piste et ses premiers bénéficiaires. Les Majâbra deviennent en quelque sorte les agents commerciaux de la confrérie où certains accèdent à des positions de prestige : l'un d'eux sera l'émissaire personnel du chef de l'ordre au Wadday ; d'autres contractent des alliances matrimoniales avec la famille sanoussie elle-même (OPPENHEIM, 1956 : 13).

Tout, dans l'histoire de cette piste, montre à quel point l'initiative et le contrôle d'un pouvoir central sont déterminants pour le développement du commerce caravanier. Une autre illustration en serait le cas à peu près contemporain des émirs Al Rashîd des Shammâr, dans le Nejd ; ces derniers imposent aux tribus bédouines de respecter, par intérêt ou par force, les caravanes qu'ils s'emploient avec succès à attirer vers leur capitale, Hayl, dont ils font pour un temps le principal carrefour commercial de la Péninsule. On pourrait objecter que ces pouvoirs ne font que retirer

aux Bédouins, en les mettant au pas, l'occasion d'exercer leur rôle utile de protecteurs des caravanes et qu'ils confisquent ce rôle pour leur propre compte ainsi que les bénéfices qu'il procure. Mais il ne nous semble pas qu'il s'agisse là de cette sorte de jeu à somme nulle, car le volume des échanges varie en raison inverse de l'insécurité. Dans la mesure où les tribus nomades sont tenues par les commerçants pour la principale menace pesant sur leur négoce, le bédouinisme apparaît bien, au moins conjoncturellement, comme un facteur dissuasif pour le commerce caravanier. Quels que soient les avantages techniques intrinsèques du nomadisme pastoral, quelles que soient les occasions offertes à un groupe par la géographie, il semble qu'un hiatus sépare toujours les Bédouins de l'activité commerciale, comme si une barrière culturelle spécifique les retenait là même ou aucun autre obstacle ne s'y oppose.

ETHOS TRIBAL, SOUKS ET MARCHANDS

Parmi les nomades, selon KHAZANOV, «commerce et professions connexes avaient une haute position dans l'échelle des valeurs et jouissaient d'un grand prestige» (1984 : 209). On voit mal cependant comment une telle assertion pourrait s'appliquer aux sociétés tribales musulmanes. Alors que «dans le féodalisme européen seulement une strate supérieure relativement petite méprisait le commerce et l'activité économique», dans celle-ci «c'est la très large couche moyenne des hommes de tribu ordinaires, au-dessus des artisans et en dessous de la noblesse religieuse, qui est porteuse d'un ethos rejetant la spécialisation» (GELLNER, 1981 : 29).

On a souligné de mille façons les relations historiques privilégiées qui lient Islam et commerce et les affinités originelles entre la foi musulmane et une activité que son Prophète lui-même a exercée et à laquelle le Coran emprunte de nombreuses métaphores. L'islam contient indiscutablement une éthique positive du commerce en cela même qu'il prend soin d'en distinguer des formes déclarées illicites. Dans un autre registre, l'anthropologie a cru déceler chez les nomades des signes parfaitement contradictoires quant à leurs dispositions pour l'action économique. À un pôle, le pasteur évoque la figure d'un «capitaliste rudimentaire»; au pôle opposé, s'inscrit ce pur produit d'une mentalité résolument antiéconomique que résume la notion de *cattle complex*. La contradiction semble intrinsèque à toute société pastorale, tiraillée entre la défense solidaire du groupe et l'autonomie des unités domestiques dans la production, entre la réciprocité et le calcul égoïste, tandis qu'au niveau des stratégies domestiques une tension se manifeste entre

une logique économique et une logique sociale de gestion de la production. Mais parmi les diverses dispositions inscrites dans les modèles culturels de l'islam, dans la prégnance du cadre tribal, dans le caractère domestique de l'activité productive quotidienne, y-a-t-il place pour un ethos économique spécifiquement bédouin ? Quelle valeur est accordée aux différentes sortes d'activités ? Quelle légitimité reconnue à « l'action économique » et au commerce ?

Le monde bédouin et son espace géographique ne connaissent pas cette institution typique du monde rural tribal que sont les souks périodiques. Pour leurs menus achats comme pour l'écoulement de leurs produits, les Bédouins doivent se rendre en ville. Pour beaucoup l'expédition est une occasion rare, généralement annuelle. Parfois, comme en Arabie au siècle dernier, ils peuvent compter sur la visite de petits colporteurs, *hawwāj*, qui sillonnent le pays en toute saison, offrant toutes sortes de produits, acceptant de troquer quelques épices ou un colifichet contre un peu de beurre cuit ou de laine. Tous les ans au printemps, d'autres marchands viennent s'installer au campement d'un notable dont ils sont les hôtes : ce sont les *tijjār*, commerçants cossus et grossistes en chameaux, personnages d'une tout autre respectabilité. Mais ce sont tous là des négociants professionnels, si étrangers au monde bédouin qu'il y sont couramment désignés par référence, non à leur occupation, mais à leur origine supposée. On dit ainsi : Sukhni, Kubeysi, 'Ageyli ; autant de noms qui renvoient à un milieu sédentaire et perçu comme tel par les nomades. Il n'importe que ces désignations soient éventuellement inexactes. Le fait significatif est que l'on puisse désigner, par antonomase, les commerçants par le nom d'une cité et que ceux-ci soient vus, par définition, comme des citadins, c'est-à-dire comme des être d'un autre monde dont il faut se méfier.

Même s'ils vivent parmi les Bédouins, les négociants sont toujours des « étrangers » : qu'ils soient originaires de l'oasis proche ou d'une autre région, qu'ils soient musulmans sunnites ou d'une autre confession religieuse, pour ne pas être issus de la tribu, ils peuvent être acceptés mais non intégrés à la société tribale. Pendant leurs déplacements et leurs séjours dans les campements, ils sont considérés comme des protégés du cheikh qui en répond sur son honneur, « sur son visage », *bi-wajh esh-shaykh*, comme on dit aussi bien chez les Rwala d'Arabie du Nord (MUSIL, 1929 : 270) que parmi les tribus yéménites. Ils partagent ce statut avec les nombreux alliés d'un rang moindre, hôtes de passage et réfugiés qui gravitent autour des tribus nobles.

On sait la part d'indignité qui s'attache dans les sociétés musulmanes traditionnelles à certains métiers. Dans le monde tribal, cette indignité finit par englober peu ou prou toute spécialisation professionnelle. Certes, comme le dit HENNINGER,

les tribus nobles d'Arabie « méprisent le travail manuel » et toute activité autre que « l'élevage du chameau et des chevaux, la guerre et la razzia » (ROSENFELD, 1955 : 77); l'élevage du petit bétail, censé être le propre des tribus vassales, marque déjà un premier degré dans l'indignité, l'agriculture, un autre. Toutefois ce n'est pas l'occupation en elle-même qui compte, mais le fait qu'elle s'accompagne d'une dépendance, la sujétion politique de toute une communauté oasienne aussi bien que la dépendance personnelle qui est inscrite dans le fait de vivre comme prestataire de services — celle du barbier, du forgeron, de tout boutiquier, de tout artisan. Car elle contredit l'idéal d'autonomie des hommes de tribu, qu'ils soient pasteurs ou agriculteurs. Chez les grands nomades Rwala comme chez les paysans guerriers des hautes terres yéménites, l'infériorité statutaire des spécialistes est exprimée dans le même idiome : ils sont hommes « sans origine », c'est-à-dire sans affiliation tribale, sans nom, sans honneur. Socialement « déficients », *nugqas*, ils sont aussi moralement suspects. En ce qui concerne les commerçants il faut cependant introduire quelques nuances. Les colporteurs, les boutiquiers des souks ne sont assurément jamais placés bien haut dans la hiérarchie statutaire. Mais il n'en va pas de même pour qui exerce le commerce plus respectable des chevaux, des chameaux ou des tapis, ou pour des notables, des chérifs, engagés dans de tels négoce mais se gardant bien, justement, de tenir boutique. Autre forme de commerce que les Bédouins ne semblent pas dédaigner : la contrebande. Une famille de grande aristocratie bédouine comme les Sha'lân, les prestigieux cheikhs des Rwala, a pu le pratiquer à grande échelle au grand dam de la Syrie baasiste, qui avait confisqué ses biens. Il est vrai que la contrebande, par ce qu'elle exige d'adresse et d'audace, a pu paraître aux Bédouins moins comme une activité commerciale que comme un « succédané de la razzia » (LANCASTER, 1981 : 112), succédané lucratif et honorable.

Stigmatisée en la personne de celui qui en fait profession, la transaction marchande et, plus spécifiquement peut-être, la vente, ne sont pas non plus un geste neutre quand c'est un homme de tribu qui l'accomplit. L'acte de vendre est objet de restrictions, de précautions : il ne paraît légitime que sous certaines conditions. Autrement dit, il ne l'est jamais tout à fait. Un Bédouin peut vendre des têtes de bétail au grossiste qui lui rend visite, mais il n'irait pas au souk dans ce but. Pour les tribus yéménites, il est 'ayb, honteux, de venir vendre ses produits sur la place du marché ; ou tel légume en particulier. Au Maghreb c'est la vente des œufs ou du lait qui est avilissante. FERNEA signale des faits analogues en Irak. Tel ou tel de ces interdits peut ne pas s'appliquer, en revanche, aux femmes. Les exigences de l'honneur tribal — et de l'honneur viril — ne semblent pas d'emblée s'accorder avec un ethos économique. La

transaction marchande n'est pas interdite ou méprisée mais l'homme de tribu manifeste bien des réticences à son égard, comme le révèlent, mieux que tous ces menus interdits symboliques, mieux que l'indignité qui frappe le marchand professionnel, certaines de ses attitudes au souk.

Les Bédouins n'aiment pas la ville, inamicale et inhospitalière, ils en réprouvent la promiscuité et les mœurs, ils y craignent la duplicité des commerçants. Mais ils ont besoin, ne serait-ce que de loin en loin, de se rendre au marché. Il est d'ailleurs une institution typique des souks arabes depuis la Mekka anté-islamique, celle du *dellâl*, le courtier, qui semble tout indiquée pour compenser le peu de familiarité de l'homme de tribu avec le marché et ses embûches. Le *dellâl* est, pour lui plus que pour tout autre, l'intermédiaire indispensable de ses ventes, comme de ses achats importants. En revanche un autre aspect canonique des transactions au souk, le marchandage, ne semble pas de prime abord aussi bien adapté aux aptitudes et aux attitudes du chaland bédouin. Le marchandage, qui n'est pas une altercation désordonnée et inutile, comporte une étiquette et a une fonction : une fonction économique — déterminer le prix —, et une fonction sociale — surmonter la suspicion inscrite dans l'anonymat initial, proposer un cadre de sociabilité où les partenaires puissent se repérer réciproquement et la confiance s'instaurer. On marchande en somme, parce que les prix ne sont pas fixés et parce que l'on a des intérêts *a priori* opposés, mais ce mode d'interaction suppose aussi que les partenaires n'aient entre eux aucune relation sociale préétablie et admettent qu'ils se font face comme socialement égaux. C'est pourquoi, pour garder leur rang, « les notables ne marchandent pas » (KHURI, 1968 : 700). Or, en ayant recours aux services du *dellâl*, l'homme de tribu fait mieux que trouver un guide dans le « vacarme » du marché, il évite d'entrer lui-même dans une relation anonyme, car ce *dellâl*, auquel s'adressent les gens de sa tribu, n'est pas un inconnu. Et il échappe précisément à cette forme codée des transactions dans l'anonymat du souk qu'est le marchandage. Parce qu'il n'en maîtrise pas bien les subtilités ou qu'il n'en apprécie guère l'apparente inauthenticité, l'emphase verbale, la familiarité feinte ? Peut-être mais, sans vouloir lui prêter un dédain aristocratique pour le marchandage, notons que le Bédouin évite à sa manière cette mise en jeu de son statut qu'impliquerait la relation de marchandage, en y substituant une relation où le statut n'est pas en jeu, celle avec le *dellâl*. Celui-ci apparaît pour lui bien plus qu'un intermédiaire commercial ; il est un médiateur social entre lui et le souk.

L'homme de tribu, on l'a dit, ne va en ville qu'avec quelque réticence. Contraint à l'échange, il n'en garde pas moins ses distances à l'égard des commerçants et du marché, en faisant mine de ne pas vouloir se commettre avec eux et de ne pas vraiment jouer

le jeu. Au cœur même du souk et de la relation d'échange, l'ethos tribal impose des exigences qui ne sont pas celles de l'économie car il n'est pas un ethos économique mais avant tout une éthique de l'honneur. La poursuite de l'intérêt privé, le calcul égoïste, la conduite économique en un mot, apparaissent ainsi comme peu légitimes et ils ne trouvent leur place que sous certaines conditions, sous certains déguisements. Or un ethos n'est pas seulement une morale, mais un ensemble de prédispositions, de comportements liés à la logique interne d'une société. Il y a chez les Bédouins, dès lors qu'il s'agit de marquer son rang dans le groupe et de tracer la frontière entre celui-ci et le reste de la société une logique aristocratique de l'excellence, de la force, de l'autonomie; celle-ci dédaigne la spécialisation économique comme une dépendance négatrice de ses valeurs. Mais la loi intérieure de la tribu est aussi une loi égalitariste; elle combat le commerce, la logique qui l'inspire et les profits qu'il procure, comme une menace pour l'égalité. Et, dans la société, spécialistes et commerçants sont hors jeu.

*
**

Le commerce pour les Bédouins n'est donc pas une destinée inéluctable à laquelle les vouerait leur mode de vie, mais une éventualité que seules des circonstances particulières ont pu quelquefois imposer ou favoriser. D'autres circonstances encore — les grandes voies commerciales traversant leur espace — ont pu offrir aux nomades l'occasion idéale de réaliser leur prétendue vocation marchande et de jouer, dans ce domaine, le rôle majeur auquel tout semblait les préparer. Mais, malgré les apparences, il n'en a rien été. Au contraire, le bédouinisme, historiquement, apparaît autant comme un obstacle sur les routes caravanières que comme la condition première de leur existence.

Au-delà même des circonstances historiques particulières, mais sans assigner pour autant aux Bédouins une quelconque essence éternelle, on peut suggérer que leur peu d'empressement à s'engager dans le commerce et la faible part de celui-ci dans leur économie — jusqu'à l'époque contemporaine — dépendent peut-être du caractère tribal de cette société, de l'ethos qu'elle secrète et des formes institutionnelles qu'elle impose à l'échange. Les Bédouins possédaient les chameaux et des aptitudes tout aussi précieuses pour le transport caravanier, mais ils n'avaient pas la bosse du commerce.

BIBLIOGRAPHIE

- BAIER (S.), 1977. — « Trans-saharan Trade and the Sahel : Damergu, 1870-1930 », *Journal of African History*, 18 (1) : 37-60.
- BENET (F.), 1975. — « Les marchés explosifs dans les montagnes berbères », in K. POLANYI et C. ARENSBERG (éd.) : *Les systèmes économiques dans l'histoire et dans la théorie*, Paris, Larousse : 195-216.
- BOAHEN (A.), 1962. — « The Caravan Trade in the Nineteenth Century », *Journal of African History*, 3 (2) : 349-359.
- BONO (S.), 1981. — « Il commercio transahariano della Tripolitania dal 1900 al 1911 », *Africa* (Rome), 36 (1) : 1-31.
- BOUCHEMAN (A. DE), 1939. — *Une petite cité caravanière : Sukhné*, Damas, Institut Français.
- BRENNER (L.), 1971. — « The North African Trading Community in the Nineteenth Century Central Sudan », in D. MC CALL & N. BENNET (éd.) *Aspects of West African Islam*, Boston : 137-150 (*Boston Univ. Papers on Africa*, 5).
- BULLIET (R. W.), 1975. — *The Camel and the Wheel*, Cambridge (Mass.), Harvard Univ. Press.
- CARETTE (E.) et RENOU (E.), 1844. — *Recherches sur la géographie de l'Algérie méridionale*, Paris.
- CORDELL (D. D.), 1977. — « Eastern Libya, Wadai and the Sanûsiya : a Tarîqa and a Trade Route », *Journal of African History*, 18 (1) : 21-36.
- DEVISSE (J.), 1972. — « Routes de commerce et échanges en Afrique Occidentale en relation avec la Méditerranée », *Revue d'histoire économique et sociale*, 50 (1) : 42-73 et (3) : 357-397.
- DOSTAL (W.), 1959. — « The Evolution of Bedouin Life », in F. GABRIELI (éd.) *L'antica società beduina*, Rome, Istituto di Studi Orientali : 11-34 (*Studi Semitici*, 2).
- DOUGHTY (C. M.), 1990. — *Arabia deserta*, Paris, Payot.
- ÉMERIT (M.), 1954. — « Les liaisons terrestres entre le Sudan et l'Afrique du Nord au XVIII^e et au début du XIX^e siècle », *Travaux de l'Institut de Recherches Sahariennes*, 11 : 29-47.
- FRESNEL (F.), 1849. — « Mémoire sur le Waday », *Bulletin de la Société de Géographie de Paris*, 3 (11) : 48-67.
- GEERTZ (C.), 1979. — « Suq : the Bazaar Economy in Sefrou » in C. GEERTZ, H. GEERTZ & L. ROSEN, *Meaning and Order in Moroccan Society*, Cambridge, C. University Press : 123-313.
- GELLNER (E.), 1981. — *Muslim Society*, Cambridge, CUP.
- HAMILTON (J.), 1856. — *Wanderings in North Africa*, Londres, J. Murray.
- HORNEMANN (F.), 1802. — *The Journal of F. Hornemann's Travels from Cairo to Mourzouk, the Capital of Fezzan, in the Years 1797-8*, Londres.
- JOHNSON (M.), 1976. — « Calico Caravans. The Tripoli-Kano Trade after 1880 », *Journal of African History*, 17 (1) : 95-117.
- KHAZANOV (A. M.), 1984. — *Nomads and the Outside World*, Cambridge, CUP.

- KHURI (F. I.), 1968. — « The Étiquette of Bargaining in the Middle East », *American Anthropologist*, 70 : 698-706.
- KISTER (M. J.), 1965. — « Mecca and Tamim », *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 8 : 113-163.
- LANCASTER (W.), 1981. — *The Rwala Bedouin Today*, Cambridge, CUP.
- LEWICKI (T.), 1965. — « À propos du nom de l'oasis de Koufra chez les géographes arabes des XI^e et XII^e siècles », *Journal of African History*, 6 (3) : 295-306.
- MIÈGE (J.-L.), 1975. — « La Libye et le commerce transsaharien au XIX^e siècle », *Revue de l'Occident Musulman et de la Méditerranée*, 19 : 135-168.
- MUSIL (A.), 1928. — *Manners and Customs of Rwala Bedouins*, New York, American Geographical Society.
- NACHTIGAL (G.), 1971-1987. — *Sahara and Sudan* (trad. et notes de A. FISCHER et H. FISCHER), 4 vol., Londres, Hurst & Co.
- NELSON (C.), 1973. — (Ed.) *The Desert and the Sown. Nomads in the Wider Society*, Berkeley, Univ. of California.
- NEWBURY (W.), 1966. — « North African and Western Sudan Trade in the Nineteenth Century : a Re-evaluation », *Journal of African History*, 7 (2) : 233-246.
- OPPENHEIM (M. von), 1956. — « Le Oudaï, le Dar Kouti et la Senoussia en 1904 », *Études Camerounaises*, 53-54 : 3-17.
- REBILLET (C^{dt}), 1896. — *Les relations commerciales de la Tunisie avec le Sahara et le Soudan*, Nancy.
- ROSENFELD (H.), 1965. — « The Social Composition of the Military in the Process of State Formation in the Arabian Desert », *Journal of the Royal Anthropological Institute*, 95 (1-2) : 75-86 et 174-194.
- SWEET (L.), 1965. — « Camel Raiding of North Arabian Bedouin : A Mechanism of Ecological Adaptation », *American Anthropologist*, 67 : 1132-1150.
- WISSMANN (H. VON), 1959. — Art. « Badw », *E.I.* 2 : 899-915.
- WOLF (E.), 1951. — « The Social Organization of Mecca and the Origins of Islam », *Southwestern Journal of Anthropology*, 7 (4) : 329-356.