

N° d'ordre NNT : 2022LYO20006

THÈSE de DOCTORAT DE L'UNIVERSITÉ LUMIÈRE  
LYON 2  
en COTUTELLE avec L'UNIVERSITÉ DE  
NEUCHÂTEL

École Doctorale : ED 483 Sciences sociales

Discipline : Histoire

Soutenue publiquement le 26 septembre 2022, par :

César JAQUIER

---

**Connective Mobility, Contentious Crossings.**  
*A History of the Baghdad-Damascus Route, 1923-1939.*

---

Devant le jury composé de :

Chantal VERDEIL, Professeure des Universités, INALCO Institut national des langues et civilisations orientales, Présidente

Cyrus SCHAYEGH-NALBANTIAN, Professeur ordinaire, IHEID Genève, Rapporteur

Valeska HUBER, Professeure assistante, Université de Vienne - Autriche, Examinatrice

Philippe PÉTRIAT, Maître de conférences HDR, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Examinateur

Sylvia CHIFFOLEAU, Directrice de recherche HDR, CNRS, Co-Directrice de thèse

Jordi TEJEL GORGAS, Professeur titulaire, Université de Neuchâtel, Co-Directeur de thèse

# Contrat de diffusion

Ce document est diffusé sous le contrat *Creative Commons* « [Paternité – pas d'utilisation commerciale - pas de modification](#) » : vous êtes libre de le reproduire, de le distribuer et de le communiquer au public à condition d'en mentionner le nom de l'auteur et de ne pas le modifier, le transformer, l'adapter ni l'utiliser à des fins commerciales.

## Résumé substantiel en français<sup>1</sup>

### L'histoire d'une route

Lorsque, avant la guerre, on regardait la carte allemande de Kiepert dont se servait alors la diplomatie pour délimiter les 'zones d'influence' des puissances dans l'empire ottoman et le tracé des nouveaux chemins de fer, on pouvait voir, à travers le désert de Syrie, cette mention : Damas–Bagdad, 29 jours. Je viens de faire ce trajet en 26 heures<sup>2</sup>.

C'est par ces mots que le journaliste suisse William Martin raconte, dans le *Journal de Genève* du 20 novembre 1929, le voyage qu'il vient d'effectuer de Damas à Bagdad à travers le Désert de Syrie. La carte à laquelle il se réfère est vraisemblablement celle du géographe allemand Henrich Kiepert, datant de 1884, qui montre les « provinces asiatiques » de l'Empire ottoman<sup>3</sup>. Le Désert de Syrie (*Bādiyyat al-Shām*) est représenté sur la carte (Figure 1) dans la moitié inférieure, au milieu, juste au-dessus de la légende : il s'étend à l'ouest jusqu'à la vallée de l'Oronte, à l'est jusqu'à l'Euphrate, au sud dans le désert d'Arabie et au nord, il se mue progressivement en terres plus fertiles<sup>4</sup>. C'est à travers cette zone désertique que William Martin voyage en 1929, à une époque où le Désert de Syrie n'est plus entouré par les provinces ottomanes, mais par les jeunes États de Syrie et d'Irak. Le journaliste commence son article en notant que la traversée du désert est beaucoup plus rapide qu'avant la Première Guerre mondiale : 26 heures seulement, au lieu d'un mois lorsque le voyage se faisait sur des bêtes de somme, en accompagnant une caravane. Pour sa part, il a traversé le désert dans un bus à huit roues exploité par une société qui assure alors un service de transport régulier entre Damas et Bagdad. Le voyage lui a fait traverser 700 à 800 kilomètres de désert, entrecoupé d'arrêts en plein air pour une collation ainsi qu'une pause au poste militaire et à l'hôtel de Rutbah, à mi-chemin. Il a également traversé la frontière syro-irakienne, passant par divers postes de contrôle marquant le passage entre deux États territoriaux placés par la Société des Nations, au lendemain de la guerre, sous la tutelle respective de la France et de la Grande-Bretagne<sup>5</sup>. Après

---

<sup>1</sup> Ce résumé en français consiste essentiellement en une traduction de l'introduction de la thèse et des conclusions des chapitres. La version anglaise fait foi.

<sup>2</sup> Le Temps Archives, William Martin, « La traversée du désert », *Journal de Genève*, 20 novembre 1929, pp. 1–2. [https://www.letempsarchives.ch/page/JDG\\_1929\\_11\\_20/1](https://www.letempsarchives.ch/page/JDG_1929_11_20/1) (consulté le 5 juin 2022).

<sup>3</sup> Henrich Kiepert a produit de nombreuses cartes de l'Empire ottoman dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle ; celles-ci étaient bien connues des voyageurs européens. Ségolène Débarre, « L'Asie Mineure des géographes allemands au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle : le projet scientifique de Carl Ritter », *Chronos* n° 17 (2020), pp. 125–144.

<sup>4</sup> Library of Congress, Heinrich Kiepert, *Nouvelle carte générale des provinces asiatiques de l'Empire ottoman : sans l'Arabie* (Berlin : Dietrich Reimer, 1884) [www.loc.gov/item/2013593036](http://www.loc.gov/item/2013593036) (consulté le 5 juin 2022).

<sup>5</sup> En 1919, le Pacte de la Société des Nations prévoit que les populations des anciennes provinces arabes ottomanes soient placées sous la tutelle de « nations avancées ». La conférence de San Remo d'avril 1920 formalise l'octroi du mandat sur l'Irak à la Grande-Bretagne et du mandat sur le Liban et la Syrie à la France, le mandat français ne

quelques jours à Bagdad, William Martin repart dans la direction opposée, traversant le Désert de Syrie en direction de la Méditerranée pour se rendre en Palestine, avant de retourner en Europe<sup>6</sup>.



FIGURE 1: CARTE DE L'EMPIRE OTTOMAN PAR HENRICH KIEPERT

Crédit : Library of Congress, Geography and Map Division. Henrich Kiepert (1818-1899), « Nouvelle carte générale des provinces asiatiques de L'empire Ottoman : sans L'Arabie » (Berlin : Dietrich Reimer, 1884).

La route empruntée par ce journaliste de Damas à Bagdad aller-retour est un itinéraire très fréquenté à la fin des années 1920. Depuis 1923, des entrepreneurs de transport organisent des convois hebdomadaires de voitures entre les deux villes, transportant des passagers, du courrier et des marchandises à travers le désert (Figure 2). Cette route relie des régions de l'ancien Empire ottoman qui se transforment en États territoriaux durant l'entre-deux-guerres. Elle relie également les domaines impériaux français et britannique au Moyen-Orient.

Le récit de voyage de William Martin met en lumière plusieurs points que cette thèse entend explorer : premièrement, le développement de la mobilité transdésertique pendant l'entre-deux-guerres et son évolution par rapport au XIX<sup>e</sup> siècle ; deuxièmement, la rencontre

---

devenant effectif qu'en 1923. Voir Archives de la Société des Nations, R5738/50/12447/12447, Pacte de la Société des Nations, article 22(1). Voir également Nadine Méouchy et Peter Sluglett (eds.), *The British and French Mandates in Comparative Perspectives* (Leiden : Brill, 2014) ; Cyrus Schayegh et Andrew Arsan (eds.), *The Routledge Handbook of the History of the Middle East Mandates* (Londres : Routledge, 2015).

<sup>6</sup> Voir l'article de William Martin sur l'administration britannique mandataires en Irak : William Martin, « Le gouvernement de l'Irak », *Journal de Genève*, 23 novembre 1929, p. 1. [https://www.letempsarchives.ch/page/JDG\\_1929\\_11\\_23/1](https://www.letempsarchives.ch/page/JDG_1929_11_23/1) (consulté le 5 juin 2022).

entre le processus d'intensification de la mobilité et celui de formation d'États territoriaux ; et troisièmement, les interactions tissées par les circulations transdésertiques à travers de multiples espaces. En somme, ce travail présente une histoire de la route Bagdad-Damas au cours de l'entre-deux-guerres, qui explore les interactions entre mobilité, espace et États dans le Moyen-Orient post-ottoman<sup>7</sup>.

Avant d'aller plus loin, je voudrais préciser les origines de ce projet afin de présenter la perspective méthodologique adoptée dans cette thèse. À l'origine, mon intention était d'aborder l'histoire des régions s'étendant le long du Désert de Syrie à travers le prisme d'une forme de mobilité transrégionale – celle des pèlerins musulmans se rendant à la Mecque –, afin d'examiner comment ces circulations interagissent et façonnent l'espace et les territoires dans le Moyen-Orient post-ottoman<sup>8</sup>. Les sources dépouillées ont peu à peu mis en évidence l'essor du transport motorisé à travers le Désert de Syrie. Cela m'a conduit à envisager d'étudier le développement de l'automobilité entre l'Irak et la Syrie, dans le but de croiser l'analyse du développement d'une infrastructure et des mobilités. L'intention n'était pas de conduire une recherche sur la technologie, mais plutôt d'examiner les dimensions sociales, économiques, politiques et territoriales de la mobilité transdésertique, y compris ses limites. Par mobilité, j'entends à la fois les possibilités de déplacement à travers le Désert de Syrie et les mouvements pluriels de personnes, de marchandises et de courrier, considérés à la fois dans leur dimension collective et leurs expériences singulières<sup>9</sup>. J'en suis finalement venu à articuler l'histoire d'une route – ou d'un itinéraire –, envisagée ici comme l'histoire entrelacée d'un système de transport, de multiples formes de mobilité et d'espaces traversés, connectés et transformés par ces mouvements<sup>10</sup>. Cette perspective rend possible l'étude des interactions entre des flux et des

---

<sup>7</sup> J'ai choisi d'utiliser l'expression « route Bagdad-Damas » tout au long de cette thèse (plutôt que « route Damas-Bagdad »), bien que les mouvements transdésertiques soient aussi intenses dans les deux sens.

<sup>8</sup> Comme il sera développé plus loin dans cette thèse, le territoire est entendu ici comme un espace politique délimité dans lequel une autorité a) aspire à un contrôle complet et exclusif de ce territoire à l'intérieur de frontières bien définies et b) cherche à unifier, cartographier et organiser ce territoire, notamment afin d'en extraire des ressources. À l'inverse, je conçois l'espace comme le produit d'interactions sociales (résultant notamment des mobilités), de perceptions et d'imaginaires, et de pratiques organisationnelles. L'espace est donc pluriel et constamment remodelé. Sur les concepts de territoire et de territorialité, voir Charles S. Maier, « Transformations of Territoriality, 1600-2000 », in *Transnationale Geschichte: Themen, Tendenzen Und Theorien* (Göttingen : Vandenhoeck & Ruprecht, 2006), pp. 32-55 ; Charles S. Maier, « Consigning the Twentieth Century to History : Alternative Narratives for the Modern Era », *The American Historical Review* 105:3 (janvier 2000), pp. 807-31. Sur le concept d'espace et le « tournant spatial », voir Henri Lefebvre, *La Production de l'espace* (Paris : Anthropos, 1974 [anglais, 1991]) ; Doreen B. Massey, *For Space* (Londres : Sage, 2005), p. 9-15.

<sup>9</sup> Tim Cresswell, *On the Move : Mobility in the Modern Western World* (New York : Routledge, 2006) ; John Urry, *Mobilities* (Cambridge : Polity, 2007) ; Mathieu Flonneau et Vincent Guigueno (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?* (Rennes : Presses Universitaires de Rennes, 2009) ; Gijs Mom, Gordon Pirie et Laurent Tissot (eds.), *Mobility in History: The State of the Art in the History of Transport, Traffic and Mobility* (Neuchâtel : Alphil Presses universitaires suisses, 2009).

<sup>10</sup> Cette thèse s'inspire des études suivantes, qui examinent les interactions entre des mobilités et une infrastructure de transport dans un lieu particulier : Valeska Huber, *Channelling Mobilities : Migration and Globalisation in the*

structures et de suivre des personnes dont les mouvements ne suivent pas nécessairement les frontières territoriales. Elle permet également d'examiner la coexistence et la rencontre entre de multiples formes de mobilité et de contrôle dans un lieu constamment remodelé par des dynamiques locales, régionales, impériales, internationales et transrégionales<sup>11</sup>.

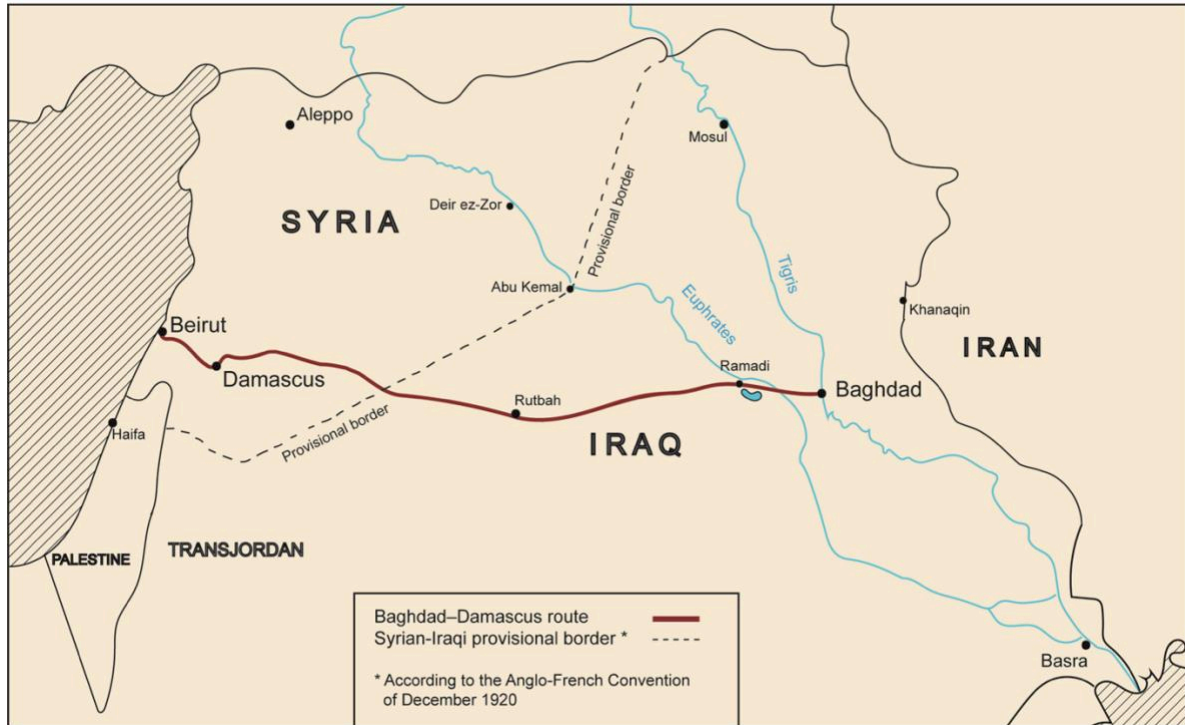


FIGURE 2: CARTE DE LA ROUTE BAGDAD-DAMASCUS

Crédit : redessiné par l'auteur à partir de : *Maps of Iraq with Notes for Visitors* (Bagdad : Government of Iraq, 1929).

Cette thèse vise essentiellement à déterminer comment le développement de la route Bagdad-Damas a transformé la connectivité des régions entourant le Désert de Syrie. Plusieurs questions se dessinent alors. Comment et dans quelle mesure la mobilité transdésertique a-t-elle changé pendant l'entre-deux-guerres ? Quels acteurs ont tenté et réussi à tirer profit du développement de cette nouvelle route et comment ont-ils interagi les uns avec les autres ? Le

*Suez Canal Region and Beyond, 1869-1914* (Cambridge : Cambridge University Press, 2013) ; Mikiya Koyagi *Iran in Motion : Mobility, Space, and the Trans-Iranian Railway* (Stanford : Stanford University Press, 2021) ; Fulya Özkan, « A Road in Rebellion: A History on the Move: The Social History of the Trabzon-Bayezid Road and the Formation of the Modern State in the Late Ottoman World » (Thèse de doctorat, State University of New York at Binghamton, 2012).

<sup>11</sup> Je m'appuie ici sur des études en histoire globale qui adoptent une perspective microhistorique, notamment en se concentrant sur un lieu spécifique. Romain Bertrand et Guillaume Calafat, « La microhistoire globale : affaire(s) à suivre », *Annales HSS* 73:1 (2018), pp. 3-18 ; Sebastian Conrad, *What is Global History ?* (Princeton/Oxford : Princeton University Press, 2016), pp. 129-132 ; John-Paul A. Ghobrial, « Introduction: Seeing the World like a Microhistorian », *Past & Present* n° 242, Suppl. 14 (2019), pp. 1-22 ; Matthias Middell et Katja Naumann, 'Global history and the spatial turn: from the impact of area studies to the study of critical junctures of globalization', *Journal of Global History* 5:1 (2010), pp. 149-170. Sur les raisons d'étudier une « localité globale » (« *global locality* »), voir également Valeska Huber, *Channelling Mobilities*, pp. 15, 30-31.

développement de la mobilité transdésertique a-t-il renforcé ou sapé la formation d'États territoriaux ? Dans le même ordre d'idées, la route Bagdad-Damas a-t-elle favorisé l'intégration des États post-ottomans et, plus largement, a-t-elle encouragé un processus d'intégration régionale et transrégionale des espaces nationaux émergents ? Ces interrogations guident l'approche adoptée dans cette thèse pour étudier la route Bagdad-Damas.

Certes, le Désert de Syrie forme un espace de circulation avant le XX<sup>e</sup> siècle. Bien avant l'avènement des transports motorisés, le désert est sillonné par des tribus pastorales migrant au gré des saisons, ainsi que par des caravanes et parfois par des voyageurs se déplaçant avec elles. Au XIX<sup>e</sup> siècle, les caravanes suivent plusieurs routes à travers le désert, qui passent généralement au nord de la route directe suivie par William Martin en 1929. La mobilité des groupes nomades et des caravanes persiste au XX<sup>e</sup> siècle<sup>12</sup>. Néanmoins, la mobilité transdésertique est profondément transformée dans l'entre-deux-guerres. À partir de 1923, les voitures et les camionnettes transportent du courrier, des passagers et des bagages à travers le désert, ainsi que des quantités faibles mais croissantes de marchandises et le volume du trafic passe d'une dizaine de passagers par mois en 1923 à quelques milliers dans les années 1930. En outre, la durée des voyages entre Damas et Bagdad passe de plusieurs semaines à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle à 2 ou 3 jours au milieu des années 1920, lorsque les conditions le permettent. Cette thèse se propose donc d'étudier les transformations de la vitesse, de l'échelle et de la nature de la mobilité transdésertique pendant l'entre-deux-guerres.

Cette période a été décrite par de nombreux observateurs contemporains comme « l'âge de la vitesse<sup>13</sup> ». Les historien·nes ont également repris cette expression. Récemment, un numéro spécial sur l'automobilité au Moyen-Orient l'a utilisée pour qualifier les changements induits par le développement des transports motorisés au XX<sup>e</sup> siècle<sup>14</sup>. Cependant, la vitesse à

---

<sup>12</sup> Sur le commerce caravanier durant l'entre-deux-guerres, voir Philippe Pétriat, « The Uneven Age of Speed: Caravans, Technology, and Mobility in the Late Ottoman and Post-Ottoman Middle East », *International Journal of Middle East Studies* 53:2 (2021), pp. 273-290. Sur le nomadisme et l'adaptation des sociétés bédouines aux évolutions historiques du début du XX<sup>e</sup> siècle, voir Robert S. G. Fletcher, *British Imperialism and 'The Tribal Question' : Desert Administration and Nomadic Societies in the Middle East, 1919-1936* (Oxford : Oxford University Press, 2015) ; Mehdi Sakatni, « From Camel to Truck? Automobiles and the Pastoralist Nomadism of Syrian Tribes during the French Mandate (1920-46) », *Comparative Studies of South Asia, Africa and the Middle East* 39:1 (2019), pp. 159-169 ; Laura Stocker, « The 'Camel Dispute' : Cross-border Mobility and Tribal Conflicts in the Iraqi-Syrian Borderland, 1929-1934 », dans Jordi Tejel et Ramazan Hakkı Öztan (eds.), *Regimes of Mobility : Borders and State Formation in the Middle East, 1918-1946* (Edinburgh : Edinburgh University Press, 2022), pp. 319-350.

<sup>13</sup> Comme l'a souligné On Barak, le terme est largement utilisé dans des écrits en anglais, français et arabe durant les premières décennies du XX<sup>e</sup> siècle. En Égypte, l'« âge de la vitesse » (*'aṣr al-sur'a*) fait référence aux profondes transformations provoquées par les développements technologiques. On Barak, *On Time : Technology and Temporality in Modern Egypt* (Berkeley : University of California Press, 2013), pp. 145-146.

<sup>14</sup> Simon Jackson, « Introduction: The Global Middle East in the Age of Speed From Joyriding to Jamming, and from Racing to Raiding », *Comparative Studies of South Asia, Africa and the Middle East* 39:1 (2019), pp. 111-115. Depuis, l'expression a été reprise et interrogée par d'autres historien·nes. Nile Green, « New Histories for the



elle seule ne permet pas de rendre compte des transformations de la mobilité transdésertique durant l'entre-deux-guerres. À la fin des années 1920, par exemple, il est possible de traverser le désert en deux jours, mais les convois ne sont autorisés à voyager que deux fois par semaine. De plus, pendant toute la période de l'entre-deux-guerres, la traversée en deux jours ne peut s'effectuer que par temps sec, car les pluies transforment le désert en boue. Ces observations appellent un examen approfondi des facteurs qui ont favorisé et entravé le développement de la mobilité transdésertique.

Pendant la majeure partie de l'entre-deux-guerres, la route Bagdad-Damas n'est pas une route goudronnée, mais une voie ou un itinéraire à travers le désert que les voitures suivent plus ou moins. Le voyage nécessite une préparation minutieuse. Avant le départ, les véhicules sont chargés à Damas et à Bagdad avec suffisamment d'eau, de nourriture et de carburant pour tenir plusieurs jours ; les bagages sont attachés au toit et aux côtés des voitures, parfois dans une camionnette à l'arrière. Une fois les préparatifs terminés, les entrepreneurs de transport forment un convoi de voitures qui partent ensemble selon un horaire établi. D'ouest en est, les voitures quittent Damas tôt le matin et traversent les zones cultivées environnantes, avant de bifurquer vers le désert. Elles suivent les traces laissées sur le sol par le passage des voitures précédentes, qui s'étendent parfois sur plusieurs kilomètres de large. À mi-chemin de la route, les voyageurs trouvent un endroit protégé au poste fortifié de Rutbah où ils peuvent s'arrêter pour une heure ou pour la nuit.

Comme on peut le constater, la mobilité transdésertique ne repose pas sur une infrastructure aussi importante matériellement que celle du canal de Suez ; elle repose toutefois sur un système de transport particulier qui permet la circulation des voitures, des passagers et des marchandises à travers le désert. Leurs déplacements sont également régis par des réglementations sur le trafic et dépendent des services des sociétés de transport. Une étude de ces différents aspects de la route Bagdad-Damas doit permettre d'apporter un éclairage sur l'intensification de la mobilité transdésertique, mais aussi sur ses limites. Cette thèse suggère que la formation de la route Bagdad-Damas ne peut se traduire par un récit linéaire de la maîtrise technologique (de la nature) et de la rationalité humaine<sup>15</sup>. Elle montre plutôt la multiplicité

---

Age of Speed : The Archaeological-Architectural Past in Interwar Afghanistan and Iran », *Iranian Studies* 54:3-4 (2021), pp. 349-397 ; Philippe Pétriat, « The Uneven Age of Speed ».

<sup>15</sup> Pour des critiques du déterminisme technologique, voir par exemple David Edgerton, *The Shock of the Old: Technology and global history since 1900* (Londres : Profile Books, 2006) ; Thomas J. Misa, *Leonardo to the Internet : Technology & Culture from the Renaissance to the Present*, 2e édition (Baltimore : Johns Hopkins University Press, 2011), pp. 299-319 ; Timothy Mitchell, *Rule of Experts : Egypt, Techno-Politics, Modernity* (Berkeley : University of California Press, 2002). Sur le discours dominant de la maîtrise de la nature par la technologie durant l'entre-deux-guerres, voir Katrin Bromber et al. « 'The possibilities are endless': progress and the taming of contingency », *ZMO Textes programmatiques* n° 9 (2015), p. 6 ; Jacob Kraus, « Mastering the Wheel



d'agents historiques qui façonnent le système de transport, favorisant, perturbant ou entravant la mobilité transdésertique. Sur la base de ce postulat, la thèse examine les effets favorables et défavorables sur la mobilité transdésertique de la technologie automobile, des entrepreneurs de transport, des fonctionnaires et administrateurs étatiques, des groupes présents dans le Désert de Syrie, ainsi que des dispositions environnementales de cette région.

En outre, la mobilité transdésertique est pratiquée, encouragée et commercialisée par de nombreuses personnes. La route Bagdad-Damas favorise-t-elle le développement de nouvelles pratiques de voyage et de commerce à travers le Désert de Syrie ? Pour répondre à cette question, cette thèse examine, d'une part, le secteur économique du transport, le commerce des voyages, ainsi que les expériences et les motivations des voyageurs eux-mêmes, véhiculées par les récits de voyage. D'autre part, il s'agit d'explorer les possibles entraves politiques à la mobilité transdésertique. La dimension transfrontalière de la route Bagdad-Damas soulève plusieurs questions. Dans quelle mesure la formation d'États territoriaux et de frontières a-t-elle affecté la mobilité transdésertique ? Les pratiques et les normes de régulation de la mobilité ont-elles impacté de la même manière toutes les formes de circulation ? Quelle a été l'attitude des deux puissances mandataires française et britannique à l'égard de la mobilité ? En répondant à ces interrogations, ce travail propose une vue d'ensemble de la mobilité transdésertique, rendant compte des obstacles politiques aux circulations et de l'accès différencié à la mobilité.

La route Bagdad-Damas a attiré l'attention de nombreux acteurs. Il convient donc de se demander si les intérêts des puissances mandataires, des gouvernements locaux, des entrepreneurs de transport, des groupes nomades, etc., coïncident ou divergent. Cette thèse explore les interactions collaboratives et compétitives entre ces multiples acteurs, leur interdépendance et les relations de pouvoir qui les lient. Elle examine également l'impact de la route Bagdad-Damas sur les interactions entre les États du Liban, de la Syrie et de l'Irak. Le développement de cette route a-t-il rapproché les puissances françaises et britanniques ou a-t-il suscité des rivalités ? Dans quelle mesure les politiques des États post-ottomans étaient-elles imbriquées ? Les réponses à ces questions apportent une autre perspective sur les transformations de la connectivité transdésertique.

En plus d'étudier les changements dans la mobilité à travers le Désert de Syrie, et les façons dont le développement de la route Bagdad-Damas a fait interagir les États du Mandat entre eux et avec des acteurs non étatiques, ce travail interroge les conséquences de la mobilité transdésertique sur les régions bordant le Désert de Syrie. Elle examine, tout d'abord,

---

of Chance : Motor Racing in French Algeria and Italian Libya », *Comparative Studies of South Asia, Africa and the Middle East*, 39:1 (2019), p. 152.

l'argument de Darshan Vigneswaran et de Joel Quirk selon lequel « la mobilité fait les États » (« *mobility makes states* »), et pas seulement l'inverse<sup>16</sup>. En effet, on peut se demander si la circulation des personnes et des biens à travers le Désert de Syrie a influencé les politiques des États, la distribution du pouvoir étatique à travers l'espace, ou encore la formation de la frontière syro-irakienne. En explorant la possibilité d'une influence mutuelle entre les États et la mobilité, cette thèse vise à contribuer à une meilleure compréhension de la transition entre l'Empire ottoman et les États post-ottomans.

Enfin, en se penchant sur la route Bagdad-Damas, cette thèse entend examiner les interactions entre la mobilité et des acteurs et dynamiques agissant à des échelles multiples<sup>17</sup>. Ainsi, il s'agit de se demander si la circulation des personnes et des biens à travers les frontières des États post-ottomans a forgé des géographies et des « identités qui chevauchent ces frontières<sup>18</sup> » (« *that straddled those borders* »). En d'autres termes, l'objectif est d'examiner dans quelle mesure la mobilité transdésertique a créé des interactions économiques, sociales et culturelles transcendant les frontières territoriales et donnant forme à un espace régional syro-irakien. Comment les habitants des régions bordant le Désert de Syrie ont-ils envisagé la traversée du désert ? À travers leurs déplacements, ont-ils développé de nouvelles représentations spatiales et tissé des interactions à l'échelle régionale ? En répondant à ces questions, la thèse interroge la perméabilité des espaces nationaux et régionaux et les interactions entre les processus de régionalisation et de territorialisation étatique. En outre, l'analyse de la connectivité transdésertique implique d'explorer la manière dont la route Bagdad-Damas a été intégrée à des réseaux de transport et de mobilité s'étendant bien au-delà de ces deux villes, entre l'Europe, l'Asie centrale et du Sud, et dans la Péninsule arabique.

Afin de mieux articuler la perspective adoptée dans cette thèse, il convient d'examiner comment l'historiographie du Moyen-Orient a étudié la reconfiguration de l'espace post-ottoman au cours des dernières années.

---

<sup>16</sup> Darshan Vigneswaran et Joel Quirk, « Mobility Makes States » dans Darshan Vigneswaran et Joel Quirk (eds.), *Mobility Makes States : Migration and Power in Africa* (Philadelphie : University of Pennsylvania Press, 2015), pp. 1-34.

<sup>17</sup> À propos des écueils que présentent les perspectives centrées sur les polarités intérieur/extérieur, voir la référence à John Agnew dans Speranta Dumitru, « Qu'est-ce que le nationalisme méthodologique ? Essai de typologie », *Raisons politiques* 54:2 (2014), p. 14.

<sup>18</sup> Toufoul Abou-Hodeib, « Involuntary History : Writing Levantines into the Nation », *Contemporary Levant* 5:1 (2020), p. 48.

## Historiographie

### *Vers une histoire décentrée*

Cette thèse s'appuie et contribue à un ensemble d'études historiques qui ont reconsidéré la transition entre l'Empire ottoman et les États post-ottomans sans prendre des unités politiques ou culturelles comme cadre d'analyse. Ces travaux révisent l'héritage historiographique des études sur le Moyen-Orient post-ottoman puisque les territoires des États-nations ont traditionnellement été considérés comme l'unité naturelle d'analyse<sup>19</sup>. En d'autres termes, les études récentes ont cherché à éviter l'écueil du nationalisme méthodologique en mettant au jour l'historicité de l'État-nation et du territoire national<sup>20</sup>. Plusieurs approches ont été adoptées pour proposer une histoire décentrée du Moyen-Orient dans l'entre-deux-guerres.

L'une de ces perspectives a consisté à suivre les mouvements transfrontaliers, mettant ainsi en évidence de nouvelles formes de causalité et d'agentivité et soulignant l'imbrication de processus agissant à de multiples échelles. Ramazan Hakkı Öztan, par exemple, a reconsidéré la formation de la frontière turco-syrienne en examinant les influences entre la contrebande, la crise économique mondiale de 1929 et les politiques douanières de la Turquie et de la Syrie mandataire, montrant que le processus frontalier impliquait « une interaction complexe entre le local, le régional et le mondial<sup>21</sup> » (« *a complex interplay of the local, the regional, and the global* »). De nombreux·euses historien·nes se sont également intéressé·es aux mouvements des pèlerins, des nomades, des sauterelles et d'autres agents humains et non humains à travers les frontières des États, montrant la persistance de mobilités préexistantes dans le Moyen-Orient post-ottoman, ainsi que les tensions entre les « espaces de gestion et espaces de pratique<sup>22</sup> »

---

<sup>19</sup> Par exemple, Georges Corm, *Le Liban contemporain : Histoire et société* (Paris : La Découverte, 2003) ; Aeed Dawisha, *Iraq, A Political History from Independence to Occupation* (Princeton : Princeton University Press, 2009) ; Philip S. Khoury, *Syria and the French Mandate: The Politics of Arab Nationalism, 1920-1945* (Princeton: Princeton University Press, 1987) ; Pierre-Jean Luizard, *La formation de l'Irak contemporain : Le rôle politique des ulémas chiites à la fin de la domination ottomane et au moment de la création de l'Etat irakien* (Paris : CNRS Editions, 2002) ; Kamal Salibi, *A House of Many Mansions : The History of Lebanon Reconsidered* (Londres : I.B. Tauris, 1989) ; Charles Tripp, *A History of Iraq* (Cambridge : Cambridge University Press, 2008).

<sup>20</sup> Sur le nationalisme méthodologique comme la « naturalisation de l'État-nation », voir Andreas Wimmer et Nina Glick Schiller, « Methodological nationalism and beyond : nation-state building, migration and the social sciences », *Global Networks* 2:4 (2002), p. 304.

<sup>21</sup> Ramazan Hakkı Öztan, « The Great Depression and the Making of Turkish-Syrian Border, 1921-1939 », *International Journal of Middle East Studies* 52:2 (mai 2020), p. 155. Voir aussi Cyrus Schayegh, « The many worlds of Abud Yasin; or, what narcotics trafficking in the interwar Middle East can tell us about territorialization », *The American Historical Review* 116:2 (2011), p. 273-306.

<sup>22</sup> Citation : Samuel Dolbee, « The Locust and the Starling : People, Insects, and Disease in the Ottoman Jazira and After, 1860-1930 » (Thèse de doctorat, New York, 2016), p. 16. Voir également Toufoul Abou-Hodeib, « Sanctity across the Border : Pilgrimage Routes and State Control in Mandate Lebanon and Palestine », dans Cyrus Schayegh and Andrew Arsan (eds.), *The Routledge Handbook*, pp. 383-394 ; Liat Kozma, *Global Women, Colonial Ports : Prostitution in the Interwar Middle East* (Albany : State University of New York Press, 2017) ;

(« *spaces of management and spaces of practice* »). Pour le dire autrement, en suivant les pratiques de mobilité individuelle et collective à travers les frontières des États, ces travaux ont montré que les territoires des États post-ottomans se superposent à d'autres espaces vécus et imaginés par les populations locales. Elles ont également prouvé que les mouvements transfrontaliers ont joué un rôle dans la formation des États territoriaux et, en outre, que ces unités politiques ne se sont pas « développées de manière isolée<sup>23</sup> » (« *develop in isolation* »). Ainsi, ces études historiques ont permis d'historiciser les États territoriaux du Moyen-Orient post-ottoman et d'apporter un nouvel éclairage sur le remodelage de l'espace post-ottoman durant l'entre-deux-guerres.

L'étude des zones-frontières (« *borderlands* ») a également considérablement enrichi l'historiographie du Moyen-Orient, en soulignant leur importance en tant que « zones d'interaction, de contestation et d'influence centrales pour la formation des États et des nations à travers le Moyen-Orient<sup>24</sup> » (« *zones of interaction, contention and influence central to state- and nation-formation across the Middle East* »). Depuis les années 1990, les études sur les zones-frontières ont mis en évidence les relations d'influence et de constitution mutuelles entre les États centraux et les zones-frontières, démontrant également le rôle des dynamiques sociales, économiques, politiques et culturelles de ces zones sur la formation des frontières<sup>25</sup>. Ainsi, comme l'a fait valoir Jordi Tejel, l'étude des zones-frontières permet d'élaborer des récits ascendants (« *bottom-up narratives* ») sur la transition entre empire et État territorial au Moyen-Orient<sup>26</sup>.

Dans le même ordre d'idées, de nombreux·euses historien·nes se sont penché·es sur des espaces ne correspondant pas aux territoires des États-nations, tels que des localités mondiales,

---

Michael Provence, *The Last Ottoman Generation*, ici : p. 7 ; Laura Stocker, « The 'Camel Dispute' », pp. 319-350.

<sup>23</sup> Citation : Sebastian Conrad, *What is Global History ?*, p. 65, 118.

<sup>24</sup> Jordi Tejel et Ramazan Hakkı Öztan, « Introduction : Regimes of Mobility in Middle Eastern Borderlands, 1918-1946 », dans Jordi Tejel et Ramazan Hakkı Öztan (eds.), *Regimes of Mobility*, pp. 13-14.

<sup>25</sup> Michiel Baud et Willem van Schendel, « Toward a Comparative History of Borderlands », *Journal of World History* 8:2 (1997), pp. 212-215 ; Pekka Hämäläinen et Samuel Truett, « On Borderlands », *The Journal of American History* 98:2 (2011), pp. 338-361 ; Paul Readman, Cynthia Radding et Chad Bryant, « Introduction » dans Paul Readman et al. (eds.), *Borderlands in World History, 1700-1914* (Basingstoke : Palgrave Macmillan, 2014), pp. 1-23 ; Randy William Widdis, « Looking Through the Mirror : A Historical Geographical View of the Canadian-American Borderlands », *Journal of Borderlands Studies* 30:2 (2015), pp. 175-188.

<sup>26</sup> Jordi Tejel Gorgas, « Making borders from below : the emergence of the Turkish-Iraqi Frontier, 1918-1925 », *Middle Eastern Studies* 54:5 (mai 2018), pp. 811-826. Voir aussi : Matthey H. Ellis, *Desert Borderland : The Making of Modern Egypt and Libya* (Stanford : Stanford University Press, 2018) ; Robert S. G. Fletcher, *British Imperialism and 'The Tribal Question'* ; Ramazan Hakkı Öztan, « The Great Depression » ; Carl Bryant Shook, « The Origins and Development of Iraq's National Boundaries, 1918-1932 » ; Jordi Tejel, « 'Des femmes contre des moutons' : Franchissements féminins de la frontière turco-syrienne (1929-1944) » 20&21. *Revue d'histoire* No.145 (2020), pp. 35-47 ; Jordi Tejel, « States of Rumors : Politics of Information Along the Turkish-Syrian Border, 1925-1945 », *Journal of Borderlands Studies* 37:1 (2022) pp. 95-113.

des espaces régionaux, des espaces environnementaux et des empires<sup>27</sup>. Au début des années 2000, l'ouvrage collectif édité par Christopher A. Bayly et Leila Fawaz a cherché à réhabiliter le domaine des « *area studies* », qui avait été fortement critiqué dans le sillage du célèbre ouvrage d'Edward Saïd, en le présentant comme une approche permettant justement « l'étude des frontières et des personnes qui les ont franchies » (« *the study of boundaries and people who crossed boundaries* »), pour autant que les historien·nes interrogent ces frontières<sup>28</sup>. Plus récemment, un nombre croissant d'historien·nes se sont intéressé·es à des espaces environnementaux, qui souvent diffèrent des unités politiques<sup>29</sup>. Les déserts et les océans ont servi de cadres d'analyse particulièrement éclairants à cet égard<sup>30</sup>.

Le Désert de Syrie a été le cadre analytique du récent ouvrage de Vincent Capdepuy, qui a justifié sa perspective en affirmant qu'elle permettait de s'affranchir des frontières politiques et de retracer l'histoire de la région sur le long terme.<sup>31</sup> Robert S. G. Fletcher a pris également le Désert de Syrie comme unité d'analyse afin de remédier aux études sur la période des mandats, trop souvent « centrées sur les unités politiques qui sont devenues par la suite des États-nations<sup>32</sup> » (« *centred on the political units that later became nation-states* »). En combinant une perspective régionale avec un accent sur la mobilité transfrontalière, il a reconsidéré avec pertinence l'émergence des États-nations dans le Moyen-Orient post-ottoman, montrant en particulier que les administrateurs britanniques dans le désert « étaient souvent plus préoccupés par la gestion des mouvements dans la région que par la création de citoyens<sup>33</sup> » (« *were often more concerned with managing movement across the region than with the making of citizens* »). *British Imperialism and 'The Tribal Question'* a ainsi constitué une source d'inspiration majeure pour cette thèse. Cependant, la focalisation exclusive de Robert S. G.

---

<sup>27</sup> Pour d'autres études que celles détaillées dans le texte, voir Nile Green, « The Trans-Border Traffic of Afghan Modernism : Afghanistan and the Indian 'Urdusphere' », *Comparative Studies in Society and History* 53:3 (2011), pp. 479-508 ; Valeska Huber, *Channelling Mobilities* ; Jacob Norris, *Land of Progress*.

<sup>28</sup> Leila T. Fawaz et Christopher A. Bayly, « Introduction : The Connected World of Empires », dans Leila Tarazi Fawaz et Christopher A. Bayly (eds.), *Modernity and Culture : From the Mediterranean to the Indian Ocean* (New York : Columbia University Press, 2002), p. 8.

<sup>29</sup> Alan Mikhail, *Water on Sand : Environmental Histories of the Middle East and North Africa* (Oxford : Oxford University Press, 2012), p. 11.

<sup>30</sup> Camille Lefebvre, *Frontières de sable, frontières de papier. Histoire de territoires et de frontières, du jihad de Sokoto à la colonisation française du Niger (XIXe-XXe siècles)* (Paris : Éditions de la Sorbonne, 2015) ; James McDougall et Judith Scheele (dir.), *Saharan Frontiers : Space and Mobility in Northwest Africa* (Bloomington : Indiana University Press, 2012) ; John Perry, « A Shared Sea » ; Lindsey R. Stephenson, « Rerouting the Persian Gulf : The Transnationalization of Iranian Migrant Networks, c. 1900-1940 » (Thèse de doctorat, Princeton University, 2018).

<sup>31</sup> Vincent Capdepuy, *Chroniques du bord du monde : Histoire d'un désert entre Syrie, Irak et Arabie* (Paris : Payot, 2021), pp. 20–22.

<sup>32</sup> Robert S. G. Fletcher, *British Imperialism and 'The Tribal Question'*, p. 69.

<sup>33</sup> *Ibid.* p. 135.

Fletcher sur l'Empire britannique a entraîné un autre biais analytique<sup>34</sup>. En étudiant le « corridor désertique » (« *desert corridor* ») que les Britanniques s'efforcent d'établir à travers la Palestine, la Transjordanie et l'Irak durant les années 1920 et 1930, son étude n'a pas tenu compte des formes de coopération et de concurrence entre les Français et les Britanniques, qui ont joué un rôle majeur dans le façonnement du Désert de Syrie en tant qu'espace de mobilité.

Tout au long de l'entre-deux-guerres, en effet, la principale route transdésertique est celle qui relie Damas à Bagdad. Par conséquent, le développement de la mobilité transdésertique fournit un terrain fertile pour de nombreuses formes d'interactions entre les multiples fonctionnaires et administrateurs français et britanniques. La connectivité, la coopération et la concurrence transimpériales ont un impact important sur les multiples dimensions de la mobilité transdésertique, tels que l'organisation du trafic, le secteur des transports et la régulation de la mobilité transfrontalière<sup>35</sup>. Comme le montrent les différents chapitres de la thèse, les objectifs convergents et divergents des Français et des Britanniques conduisent à des formes de collaboration, mais aussi de concurrence et, parfois, à des conflits.

Ce faisant, ce travail contribue à l'étude des relations franco-britanniques au Moyen-Orient et, plus largement, à la littérature qui a examiné les mouvements, les réseaux et les interactions entre les empires français et britannique<sup>36</sup>. Une grande partie de la littérature traitant des relations franco-britanniques au Moyen-Orient à la période des mandats a souligné la rivalité croissante qui prend forme autour des accords Sykes-Picot pendant la Première Guerre mondiale et qui s'intensifie pendant l'entre-deux-guerres avant d'atteindre son paroxysme pendant la Seconde Guerre mondiale<sup>37</sup>. Cependant, plusieurs études ont également montré la manière dont les administrateurs français et britanniques ont coopéré<sup>38</sup>. Cette thèse

---

<sup>34</sup> Comme l'affirment Daniel Hedinger et Nadin Heé, la volonté de dépasser le nationalisme méthodologique en examinant les connexions par-delà les espaces délimités au niveau national a conduit certain-es historien-nes à adopter un « cadre national-impérial » – c'est-à-dire à se concentrer sur des empires uniques, comme s'ils existaient de manière isolée. Daniel Hedinger et Nadin Heé, « Transimperial History - Connectivity, Cooperation and Competition », *Journal of Modern European History* 16:4 (2018), p. 429. Selon James R. Fichter, la tendance à considérer les empires comme des entités distinctes fonctionnant « en vase clos » est plus typique de la recherche historique sur l'Empire britannique que sur l'Empire français. James R. Fichter, *British and French Colonialism in Africa, Asia and the Middle East*, p. 9.

<sup>35</sup> Daniel Hedinger et Nadin Heé, « Transimperial History », p. 430.

<sup>36</sup> Frederick Cooper et Ann Laura Stoler, *Tensions of Empire : Colonial Cultures in a Bourgeois World* (Berkeley: University of California Press, 1997).

<sup>37</sup> Cyrus Schayegh et Andrew Arsan (eds.), *The Routledge Handbook*, p. 8. Sur la rivalité franco-britannique au Moyen-Orient, voir aussi Anne-Lucie Chaigne-Oudin, *La France et les rivalités occidentales au Levant: Syrie-Liban 1918-1939* (Paris : L'Harmattan, 2006) ; Philip S. Khoury, *Syria and the French Mandate*, pp. 583-618 ; Gérard D. Khoury, « Introduction de partie. Les conditions d'instauration du Mandat français au Proche-Orient après la Première guerre mondiale », dans Nadine Méouchy (ed.), *France, Syrie et Liban, 1918-1946 : les ambiguïtés et les dynamiques de la relation mandataire* (Damas : Institut français d'études arabes de Damas, 2002), pp. 75-89.

<sup>38</sup> Notons qu'Anne-Lucie Chaigne-Oudin, mentionnée ci-dessus, a également mis en évidence des cas de coopération entre les Français et les Britanniques : Anne-Lucie Chaigne-Oudin, *op cit.*, pp. 265-270. Voir

s'inscrit dans le cadre de ces discussions sur la concurrence et la coopération franco-britannique, en montrant que les questions de sécurité, de gestion des frontières et de mobilité autour de la route Bagdad-Damas ont progressivement rendu la collaboration souhaitable pour les autorités mandataires françaises et britanniques en Syrie et en Irak.

Cette thèse, en essayant de comprendre le rôle des acteurs, des infrastructures et des espaces « intermédiaires<sup>39</sup> », développe également une histoire transimpériale de la route Bagdad-Damas. Ce travail s'inscrit donc dans la lignée des propos de Daniel Hedinger et Nadin Heé, qui soutiennent que l'approche transimpériale diffère de la simple étude des interactions interimpériales en étudiant comment les « espaces entre les empires » (« *spaces in-between empires* ») influencent, transforment et perturbent la connectivité impériale<sup>40</sup>. Comme ils le soulignent à juste titre, ces espaces – qu'il s'agisse d'océans, de déserts, de forêts, de zones-frontières, etc. – sont souvent considérés comme de simples surfaces sur lesquelles s'exerce la mobilité. En revanche, l'approche *trans-impériale* vise, en premier lieu, à prêter attention aux « dispositions environnementales et la matérialité de l'espace lui-même<sup>41</sup> » (« *the environmental disposition and materiality of the space itself* »). Ainsi, cette thèse prend en compte l'importance des terrains désertiques dans la formation du système de transport qui relie les territoires sous mandat français et britannique. Deuxièmement, la perspective transimpériale implique de considérer le rôle des acteurs non-impériaux qui opèrent entre et par-delà les empires<sup>42</sup>. Cette thèse met en lumière la manière dont les voyageurs, les entrepreneurs, les groupes nomades et de nombreux autres acteurs non étatiques ont facilité ou perturbé les connexions et les mouvements entre les mandats français et britannique en Syrie et en Irak, cherchant parfois aussi à créer des routes alternatives.

Enfin, l'historiographie du Moyen-Orient moderne a rarement considéré ensemble l'Irak, d'une part, et la Syrie, le Liban, la Palestine et la Transjordanie, d'autre part, pendant

---

également James Casey, « Sacred Surveillance : Indian Muslims, Waqf, and the Evolution of State Power in French Mandate Syria », dans James R. Fichter (ed.), *British and French Colonialism in Africa, Asia and the Middle East*, p. 104 ; Guillemette Crouzet, « A Second 'Fashoda' ? Britain, India, and a French 'Threat' in Oman at the End of the Nineteenth Century », dans *British and French Colonialism in Africa, Asia and the Middle East*, p. 149 ; Martin Thomas, « Anglo-French Imperial Relations in the Arab World : Intelligence Liaison and Nationalist Disorder, 1920-1939 », *Diplomacy & Statecraft* 17:4 (2006), pp. 771-798 ; Martin Thomas et Richard Teye, *Arguing about Empire : Imperial Rhetoric in Britain and France, 1882-1956* (Oxford : Oxford University Press, 2017), p. 6.

<sup>39</sup> Miguel Bandeira Jerónimo et Damiano Matasci, « Imperialism, Internationalism and Globalisation in Twentieth Century Africa », *The Journal of Imperial and Commonwealth History* 48:5 (septembre 2020), p. 796.

<sup>40</sup> Daniel Hedinger et Nadin Heé, « Transimperial History », pp. 445-446.

<sup>41</sup> Ibid. p. 447.

<sup>42</sup> Damiano Matasci et Jerónimo Miguel Bandeira, « Une histoire transimpériale de l'Afrique : concepts, approches et perspectives », *Revue d'Histoire Contemporaine de l'Afrique* n° 3 (2022), pp. 7-8 ; Daniel Hedinger et Nadin Heé, « Transimperial History », p. 445.



l'entre-deux-guerres<sup>43</sup>. En revanche, de nombreuses études se sont penchées sur les mouvements et les interactions entre ces quatre États situés à l'ouest et au sud-ouest du Désert de Syrie, examinant les continuités et les ruptures dans la transition de la région du *Bilad al-Sham* de la fin de la période ottomane à la période des mandats<sup>44</sup>. Attesté depuis le sixième siècle, le terme de *Bilad al-Sham* fait référence à une entité géographique floue située entre la mer Méditerranée à l'ouest, le désert du Sinaï au sud, le Désert de Syrie à l'est et les montagnes anatoliennes au nord – une région qui chevauche la Syrie actuelle mais ne s'y limite pas<sup>45</sup>. Comme l'a fait valoir Cyrus Schayegh, cette région reste indéfinie tout au long de la période ottomane et ultérieurement, présentant des frontières floues et des identités multiples, et est en outre caractérisée par une prédominance des structures locales<sup>46</sup>. Néanmoins, l'intégration relativement importante des terres syriennes à la fin de la période ottomane explique le nombre considérable d'études portant sur les évolutions du *Bilad al-Sham* au cours de l'entre-deux-guerres<sup>47</sup>.

Pour Cyrus Schayegh et Andrew Arsan, le manque de recherches sur les interactions entre l'Irak et les quatre autres pays est en partie dû aux différentes « trajectoires socio-économiques et politiques » (« *socio-economic and political trajectories* ») suivies par le *Bilad*

---

<sup>43</sup> Cyrus Schayegh et Andrew Arsan (eds.), *The Routledge Handbook*, p. 15. Les exceptions comprennent certaines études sur le nationalisme qui ont prêté attention à la circulation transnationale des idées, notamment entre la Syrie et l'Irak, ainsi que des études sur les mouvements d'étudiants et de personnalités religieuses. Voir par exemple Hilary Falb Kalisman, « Bursary Scholars at the American University of Beirut : Living and Practising Arab Unity », *British Journal of Middle Eastern Studies* 42:4 (2015), pp. 599-617 ; Sabrina Mervin, « La quête du savoir à Nağaf. Les études religieuses chez les chi'ites imâmites de la fin du XIXe siècle à 1960 », *Studia Islamica* n° 85 (1995), pp. 165-185 ; Miriam Younes, « A Tale of Two Communists: The Revolutionary Projects of the Lebanese Communists Husayn Muruwwa and Mahdi 'Amil », *Arab Studies Journal* 24:1 (2016), pp. 98-116 ; Peter Wien, *Arab Nationalism : The Politics of History and Culture in the Modern Middle East* (Londres/New York : Routledge, 2017).

<sup>44</sup> Pour n'en citer que quelques travaux : Toufoul Abou-Hodeib, « Sanctity Across the Border » ; Lauren Banko : « Claiming Identities in Palestine : Migration and Nationality under the Mandate », *Journal of Palestine Studies* 46:2 (2017), pp. 26-43 ; Asher Kaufman, *Contested Frontiers in the Syria-Lebanon-Israel Region* (Washington : Woodrow Wilson Center Press, 2014) ; Norig Neveu, « Polysemic Borders : Melkite and Orthodox Clerics and Laymen in the Emirate of Transjordan, 1920s-1940s », dans Jordi Tejel et Ramazan Hakki Öztan (eds.), *Regimes of Mobility*, pp. 141-169 ; Laila Parsons, « Rebels without Borders : Southern Syria and Palestine, 1919-1936 », dans Cyrus Schayegh et Andrew Arsan (eds.), *The Routledge Handbook*, pp. 395-407 ; Cyrus Schayegh, « The many worlds of Abud Yasin » ; Cyrus Schayegh, *The Middle East and the Making of the Modern World* ; Andrea L. Stanton, « Locating Palestine's Summer Residence : Mandate Tourism and National Identity », *Journal of Palestine Studies* 47:2 (2018), pp. 44-62.

<sup>45</sup> Dominique Chevallier, « Consciences Syriennes et Représentations Cartographiques à la Fin du XIXe Siècle et au Début du XXe Siècle », dans Thomas Philipp (ed.), *The Syrian Land in the 18th and 19th Century : The Common and the Specific in the Historical Experience* (Stuttgart : Franz Steiner Verlag, 1992), pp. 1-10.

<sup>46</sup> Cyrus Schayegh, « On Scales and Spaces : Reading Gottlieb Schumacher's *The Jaulân* (1888) », dans Liat Kozma, Cyrus Schayegh et Avner Wishnitzer (eds.), *A Global Middle East : Mobility, Materiality and Culture in the Modern Age, 1880-1940* (Londres : I.B. Tauris, 2014), p. 27-31 ; Cyrus Schayegh, *The Middle East and the Making of the Modern World*, p. 3-4, 41-48.

<sup>47</sup> Citation : Thomas Philipp and Birgit Schäbler (eds.), *The Syrian Land: Processes of Integration and Fragmentation*.

*al-Sham* et l'Irak ottoman avant la Première Guerre mondiale<sup>48</sup>. De même, d'autres historien·nes ont considéré que ces deux régions ont été intégrées dans des réseaux commerciaux distincts au cours du XIX<sup>e</sup> siècle. James Gelvin, par exemple, a affirmé que l'orientation du commerce syrien et irakien dans des directions opposées au début du XIX<sup>e</sup> siècle expliquait pourquoi les plans de partage d'après-guerre ont traité la Syrie et l'Irak comme deux territoires distincts. Comme il l'écrit, « les lignes qui séparaient les proto-États et le potentiel de cohésion de ces États n'étaient pas entièrement fondées sur un coup de tête » (« *the lines that separated the proto-states and the cohesive potential of those states were not entirely based on whim* »), mais aussi sur un héritage ottoman<sup>49</sup>. Cette affirmation découle de l'idée que le commerce caravanier transdésertique a décliné au cours du XIX<sup>e</sup> siècle. Bien que cette hypothèse ne semble pas correspondre aux résultats des recherches récentes, comme cela est examiné dans le chapitre préliminaire, elle contribue toutefois à comprendre la rareté des études examinant ensemble l'Irak et la Syrie durant l'entre-deux-guerres.

Plusieurs historien·nes de la période ottomane ont désigné les régions entourant le Désert de Syrie comme faisant partie du « Croissant fertile<sup>50</sup> ». Ce faisant, ils ont emprunté un terme inventé par l'égyptologue américain James H. Breasted en 1916 pour désigner les terres steppiques s'étendant entre la Méditerranée et le golfe Persique, qui formaient « une sorte de frange cultivable du désert<sup>51</sup> » (« *a kind of cultivable fringe of the desert* »). Cependant, aucun terme de ce type n'a été couramment utilisé par les historien·nes travaillant sur le XX<sup>e</sup> siècle. Pourtant, l'entre-deux-guerres marque une période où les franges orientale et occidentale du Désert de Syrie sont profondément intégrées, au moment même où elles sont incorporées dans des géographies nationales distinctes. Cette thèse entend donc combler le manque de recherches à cet égard en explorant la manière dont la route Bagdad-Damas a entrelacé les territoires des mandats français et britannique et maillé les zones limitrophes du Désert de Syrie. Elle reprend et développe l'argument de Vincent Capdepuy selon lequel le développement du transport

---

<sup>48</sup> Cyrus Schayegh et Andrew Arsan (eds.), *The Routledge Handbook*, p. 15.

<sup>49</sup> James L. Gelvin, « Was There a Mandates Period ? Some Concluding Thoughts », dans Cyrus Schayegh et Andrew Arsan (eds.), *The Routledge Handbook*, p. 423.

<sup>50</sup> Charles Issawi, *The Fertile Crescent 1800-1914 : A Documentary Economic History* (New York/Oxford : Oxford University Press, 1988), p. 3 ; Faruk Tabak, « Local Merchants in Peripheral Areas of the Empire : The Fertile Crescent during the Long Nineteenth Century », *Review (Fernand Braudel Center)* 11:2 (1988), pp. 179-214. Voir également Albert Hourani, « The Changing Face of the Fertile Crescent in the XVIII<sup>th</sup> Century », *Studia Islamica* n° 8 (1957), pp. 89-12.

<sup>51</sup> Vincent Capdepuy, « Le 'Croissant fertile'. Naissance, définition et usages d'un concept géohistorique », *L'Information géographique* 72:2 (2008), pp. 89-106 ; Vincent Capdepuy, *Chroniques du bord du monde*, p. 20 ; Thomas Scheffler, « 'Fertile Crescent', 'Orient', 'Middle East' : The Changing Mental Maps of Southwest Asia », *European Review of History : Revue européenne d'histoire* 10:2 (2003), pp. 253-256.

motorisé à travers le Désert de Syrie est l'un des facteurs qui contribue à la « réactualisation de l'espace syro-irakien<sup>52</sup> ».

### *La mobilité et ses contraintes*

Au cours des deux dernières décennies, l'essor des études sur la mobilité a suscité de nombreux débats. Certain·es chercheur·es ont critiqué l'importance excessive accordée à la connectivité et à l'intégration dans la littérature, tandis que d'autres ont regretté la « fétichisation de la mobilité<sup>53</sup> » (« the fetishization of mobility »). Ces dernières années, cependant, la recherche en sciences sociales a développé d'autres approches fructueuses. En 2006 déjà, Kevin Hannam, Mimi Sheller et John Urry soulignaient la nécessité d'étudier ensemble « les mobilités, les immobilités et les ancrages » (« *mobilities, immobilities and moorings* »), ainsi que la manière dont les relations de pouvoir y jouent un rôle<sup>54</sup>. Depuis lors, le tournant de la mobilité a poussé les chercheur·es à réfléchir à la mobilité et à ses limites (tels que les obstacles infrastructurels, socio-économiques et politiques aux mouvements), à étudier les interactions entre la mobilité et les structures (les institutions, les infrastructures, la matérialité des espaces, etc.), ainsi qu'à explorer la possibilité de déconnexions, de perturbations et de ruptures dans les réseaux<sup>55</sup>. Ces débats historiographiques ont également influencé la recherche historique sur le Moyen-Orient.

Dans son étude des communications et des transports dans l'Égypte de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, On Barak a noté que le succès des développements technologiques masque souvent le processus par lequel ils se produisent<sup>56</sup>. Pour sa part, il a montré que le développement du chemin de fer, du télégraphe et du téléphone en Égypte ne s'est pas fait sans heurts, ce qu'il a

---

<sup>52</sup> Vincent Capdepuy, « Proche ou Moyen-Orient ? Géohistoire de la notion de Middle East », *L'Espace géographique* 37:3 (2008), pp. 225-238.

<sup>53</sup> Citation : Sebastian Conrad, *What Is Global History ?*, p. 225. Pour ces critiques et les débats qui ont suivi, voir Jeremy Adelman, « What is global history now ? », *Aeon*, 2 mars 2017 ; Richard Drayton et David Motadel, « Discussion : The Futures of Global History », *Journal of Global History* 13:1 (mars 2018), pp. 1-21 ; Daniel Hedinger et Nadin Heé, « Transimperial History », pp. 445-446 ; David Lambert et Peter Merriman, « Empire and mobility : An introduction », dans David Lambert et Peter Merriman (eds.), *Empire and Mobility in the Long Nineteenth Century* (Manchester : Manchester University Press, 2020), pp. 7-12 ; Nina Glick Schiller et Noel B. Salazar, « Regimes of Mobility Across the Globe », *Journal of Ethnic and Migration Studies* 39:2 (2013), p. 184.

<sup>54</sup> Kevin Hannam, Mimi Sheller et John Urry, « Editorial : Mobilities, Immobilities and Moorings », *Mobilities* 1:1 (mars 2006), pp. 1-22.

<sup>55</sup> Tim Cresswell, « Towards a Politics of Mobility », *Environment and Planning D : Society and Space* 28:1 (février 2010), pp. 17-31 ; Tim Cresswell, *On the Move* ; Nina Glick Schiller et Noel B. Salazar, « Regimes of Mobility Across the Globe », pp. 183-200 ; Valeska Huber, « Multiple Mobilities : Über den Umgang mit verschiedenen Mobilitätsformen um 1900 », *Geschichte und Gesellschaft* 36:2 (2010), pp. 317-341 ; Vincent Kaufmann, « Mobility : Trajectory of a Concept in the Social Sciences », dans Gijs Mom, Gordon Pirie et Laurent Tissot (eds.), *Mobility in History*, pp. 41-60 ; William Walters, « Migration, vehicles, and politics : Three theses on viapolitics », *European Journal of Social Theory* 18:4 (2014), pp. 469-488.

<sup>56</sup> On Barak, *On Time*, p. 8.

souligné en commençant chaque chapitre de son livre par le récit d'un accident. De même, Mikiya Koyagi a consacré un chapitre de son ouvrage *Iran in Motion* aux nombreux accidents qui ont empêché le Chemin de Fer Trans-Iranien nouvellement construit dans les années 1940 d'entraîner aussitôt le trafic rapide que les fonctionnaires et les ingénieurs avaient espéré<sup>57</sup>. Ces deux études rappellent que la mobilité des personnes, des marchandises et de l'information est liée au fonctionnement des systèmes infrastructurels qui les sous-tendent. D'autres historien·nes ont souligné le rôle de multiples agents humains et non humains dans la formation des infrastructures de transport et de communication. Ce faisant, ils et elles ont mis l'accent sur le processus complexe de formation de systèmes socio-enviro-techniques dont les résultats et le fonctionnement ne correspondent souvent pas aux objectifs des différents acteurs·ices<sup>58</sup>. En étudiant le système de transport de la route Bagdad-Damas, cette thèse s'appuie sur ces travaux et, plus largement, sur la littérature qui a mis en relation l'histoire environnementale et l'histoire de la technologie<sup>59</sup>.

En outre, la recherche historique a largement prouvé les tensions entre l'aspiration à la mobilité, à la fluidité et à la rapidité et le désir de stabilité, d'ordre et de contrôle qui caractérisent notre monde depuis le début du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>60</sup>. Reşat Kasaba a montré que, si la mobilité est restée une caractéristique fondamentale de l'Empire ottoman jusqu'à sa fin, l'État ottoman s'est de plus en plus préoccupé, entre le XVI<sup>e</sup> siècle et le début du XX<sup>e</sup> siècle, de contrôler et d'organiser la mobilité sur son territoire, voire de sédentariser les groupes nomades<sup>61</sup>. D'autres historien·nes ont mis en évidence que l'augmentation de la mobilité au cours du XIX<sup>e</sup> siècle est allée de pair avec une méfiance croissante de l'État ottoman à l'égard de ces mouvements, ce qui a conduit à l'adoption de nouveaux documents et de nouvelles pratiques pour identifier et contrôler les personnes en déplacement<sup>62</sup>. En se penchant sur le

---

<sup>57</sup> Mikiya Koyagi, *Iran in Motion*, p. 113-135.

<sup>58</sup> Camille Lyans Cole, « Precarious Empires : A Social and Environmental History of Steam Navigation on the Tigris », *Journal of Social History* 50:1 (2016), pp. 74-101 ; Timothy Mitchell, *Rule of Experts*, pp. 19-53 ; Fulya Özkan, « Winding Road to Modernization Trabzon-Erzurum-Bayezid Road in the Late Ottoman World », *Comparative Studies of South Asia, Africa and the Middle East* 34:1 (2014), pp. 191-205. Sur la « complexité sociale » des infrastructures, voir Penelope Harvey, Casper Bruun Jensen et Atsuro Morita (eds.), *Infrastructures and Social Complexity : A Companion* (Londres/New York : Routledge, 2016).

<sup>59</sup> Sara B. Pritchard, « Toward an Environmental History of Technology » dans Andrew C. Isenberg (ed.), *The Oxford Handbook of Environmental History* (Oxford : Oxford University Press, 2014), pp. 227-257 ; Sara B. Pritchard et Carl A. Zimring, *Technology and the Environment in History : Nature and Technology in History* (Baltimore : Johns Hopkins University Press, 2020) ; Jeffrey K. Stine et Joel A. Tarr, « At the Intersection of Histories : Technology and the Environment », *Technology and Culture* 39:4 (1998), pp. 601-640 ;

<sup>60</sup> Tim Cresswell, *On the Move*, pp. 15-21 ; Emily S. Rosenberg, « Introduction », dans Emily S. Rosenberg (ed.), *A World Connecting, 1870-1945* (Cambridge : Harvard University Press, 2021), pp. 3-4.

<sup>61</sup> Reşat Kasaba, *A Moveable Empire : Ottoman Nomads, Migrants, and Refugees* (Seattle : University of Washington Press, 2009), pp. 13-122.

<sup>62</sup> David Gutman, « Travel Documents, Mobility Control, and the Ottoman State in an Age of Global Migration, 1880-1915 », *Journal of the Ottoman and Turkish Studies Association* 3:2 (novembre 2016), p. 347-368 ; Will

canal de Suez, Valeska Huber a démontré que la première vague de mondialisation de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle était caractérisée par des processus d'accélération et de ralentissement de la mobilité, associés à des pratiques de « canalisation » de la mobilité, c'est-à-dire par « la différenciation, la réglementation et la bureaucratisation de différents types de mouvements<sup>63</sup> » (« *the differentiation, regulation and bureaucratisation of different kinds of movement* »). En examinant la période de l'entre-deux-guerres, Liat Kozma a montré que la Société des Nations et les pouvoirs mandataires français et britanniques ont intensifié les réglementations sur la prostitution et renforcé la surveillance des circulations des prostituées en Méditerranée orientale. Ainsi, elle a affirmé que « les restrictions de voyage étaient en elles-mêmes une pratique de mondialisation » (« *travel restrictions in themselves were a globalizing practice* ») – un argument également avancé par Ronen Shamir.<sup>64</sup> L'entre-deux-guerres a soulevé ces questions en des termes nouveaux, en raison d'une intensification plus grande encore de la mobilité et de la présence de nouveaux acteurs dans le Moyen-Orient post-ottoman, mais aussi de la formation de nouveaux États territoriaux. Ces développements, comme le soutiennent Jordi Tejel et Ramazan Hakkı Öztan, ont entraîné « une réorganisation radicale des régimes de mobilité existants dans la région<sup>65</sup> » (« a radical re-ordering of the region's existing *regimes of mobility* »). La littérature historique a récemment examiné ces régimes de mobilité sous de multiples angles, montrant la persistance des modes de mobilité préexistants, mais aussi leur remodelage en raison de nouvelles normes, réglementations et pratiques qui ont promu et réglementé la mobilité de manière sélective<sup>66</sup>. Ce travail revisite la question de la mobilité et de ses limites en examinant ensemble les multiples facteurs environnementaux, infrastructurels

---

Hanley, « Papers for Going: Papers for Staying: Identification and Subject Formation in the Eastern Mediterranean », dans Liat Kozma, Cyrus Schayegh and Avner Wishnitzer (eds.), *A Global Middle East*, p. 180 ; Christoph Herzog, « Migration and the State : On Ottoman Regulations concerning Migration since the Age of Mahmud II », dans Ulrike Freitag et al. (eds.), *The City in the Ottoman Empire : Migration and the Making of Urban Modernity* (Londres/New York : Routledge, 2010), pp. 117-134.

<sup>63</sup> Citation : Valeska Huber, *Channelling Mobilities*, p. 3.

<sup>64</sup> Citation : Liat Kozma, *Global Women, Colonial Ports*, p. 55 ; Ronen Shamir, « Without Borders ? Notes on Globalization as a Mobility Regime », *Sociological Theory* 23:2 (juin 2005), pp. 197-217.

<sup>65</sup> Jordi Tejel et Ramazan Hakkı Öztan (eds.), *Regimes of Mobility*, p. 3.

<sup>66</sup> Victoria Abrahamyan, « Citizen Strangers : Identity Labelling and Discourse in the French Mandatory Syria, 1920-1932 », *Journal of Migration History* 6:1 (2020), pp. 40-61 ; Lauren Banko, « Keeping Out the 'Undesirable Elements' : The Treatment of Communists, Transients, Criminals, and the Ill in Mandate Palestine », *The Journal of Imperial and Commonwealth History* 47:6 (novembre 2019), pp. 1153-1180 ; Lauren Banko ; « Refugees, Displaced Migrants, and Territorialization in Interwar Palestine », *Mashriq & Mahjar* 5:2 (2018), pp. 19-48 ; Robert S. G. Fletcher, *British Imperialism and 'The Tribal Question'* ; Philippe Pétriat, « The Uneven Age of Speed » ; Haggai Ram, *Intoxicating Zion : A Social History of Hashish in Mandatory Palestine and Israel* (Stanford : Stanford University Press, 2020) ; Jordi Tejel et Ramazan Hakkı Öztan, « The Special Issue 'Forced Migration and Refugeeedom in the Modern Middle East' Towards Connected Histories of Refugeeedom in the Middle East », *Journal of Migration History* 6:1 (2020), pp. 1-15 ; Benjamin Thomas White, *The Emergence of Minorities in the Middle East : The Politics of Community in French Mandate Syria* (Édimbourg : Edinburgh University Press, 2011).

et sociopolitiques qui encouragent ou restreignent la mobilité transdésertique, offrant ainsi une compréhension à la fois globale et fine de la recomposition des régimes de mobilité dans le Moyen-Orient de l'entre-deux-guerres.

## Sources

Cette thèse s'appuie tout d'abord sur les archives françaises et britanniques mandataires, consulaires et militaires. Il s'agit notamment de documents d'archives du *Foreign Office* et du *Colonial Office* conservés à The National Archives (Kew, Grande-Bretagne) ainsi que des *Indian Office Records* (IOR) de la British Library (Londres, Grande-Bretagne). En outre, ce travail interroge les archives produites par l'administration mandataire française au Liban et en Syrie, conservées au Centre des Archives diplomatiques de La Courneuve (La Courneuve, France) et au Centre des Archives diplomatiques de Nantes (Nantes, France), complétées par les archives de l'Armée du Levant, qui se trouvent au Service Historique de la Défense (Vincennes, France) et accessibles pour la plupart sous forme numérique sur le site *Mémoire des Hommes*. D'autres archives gouvernementales ont enrichi ces corpus, notamment des documents provenant de la National Archives and Records Administration (Maryland, États-Unis) et des Archives de la Société des Nations (Genève, Suisse), ainsi que des documents numérisés des Archives de l'État d'Israël (Jérusalem, Israël/Palestine).

Deuxièmement, cette thèse s'appuie sur un autre corpus de sources composé d'archives de presse, de carnets de voyage et de mémoires. Il s'agit des archives d'une sélection de journaux libanais, syriens et irakiens en langue arabe conservées sous forme de microfilms à l'Université américaine de Beyrouth (Beyrouth, Liban). La thèse s'appuie également sur les mémoires et les récits de voyage de voyageurs arabes qui ont suivi la route Bagdad-Damas dans l'entre-deux-guerres, ainsi que sur les carnets de voyage de voyageurs et voyageuses français·es, britanniques, suisses, américain·es et allemand·es. Ces documents donnent à voir leur appropriation du transport motorisé. Ils révèlent certains aspects pratiques du voyage à travers le Désert de Syrie et la frontière syro-irakienne qui n'apparaissent pas dans les sources gouvernementales.

Troisièmement, cette thèse intègre trois collections d'archives privées. Tout d'abord, les archives de l'agence de voyage britannique Thomas Cook & Son (Peterborough, Grande-Bretagne). Ensuite, les archives de la Nairn Transport Company conservées au Middle East Centre Archive (Oxford, Royaume-Uni), qui représentent une très petite collection ; et enfin, les archives de la famille Sursock conservées à l'Université Saint-Esprit de Kaslik (Kaslik, Liban).

## Développement de la thèse

Cette thèse est organisée de manière thématique, chaque chapitre abordant la route Bagdad-Damas sous un angle différent et contribuant ainsi aux arguments développés tout au long de l'étude sur les interactions entre mobilité, États et espaces. Ce travail s'intéresse aux dimensions temporelles de la route Bagdad-Damas de plusieurs manières. Premièrement, la thèse commence par un chapitre préliminaire qui se penche sur les transformations de la mobilité transdésertique à la fin de la période ottomane (du deuxième tiers du XIX<sup>e</sup> siècle au début des années 1920), en tenant compte également des premières utilisations du transport motorisé pendant la Première Guerre mondiale et l'immédiat après-guerre. Deuxièmement, la structure en deux parties de la thèse permet de saisir les développements de la route Bagdad-Damas au cours des deux décennies. La Partie I traite de la formation de la route Bagdad-Damas à partir de 1923 et, à ce titre, se concentre principalement sur les années 1920. La Partie II traite des pratiques de mobilité et couvre ainsi toute la période de l'entre-deux-guerres, s'achevant avec les premiers événements liés à la Seconde Guerre mondiale en 1939-40. Enfin, les différents chapitres prennent en compte l'évolution du contexte entre les deux guerres mondiales. Pendant le « crépuscule ottoman » (« *Ottoman twilight* ») des années 1920, les fondements politiques, économiques et symboliques des États-nations émergents sont incertains<sup>67</sup>. En revanche, les années 1930 voient une consolidation progressive des États post-ottomans et une plus grande importance de leurs frontières<sup>68</sup>.

La **Partie I** se concentre sur la formation de la route Bagdad-Damas au cours des premières années étudiées, en examinant les forces et les agents qui ont permis, limité et façonné le développement de la mobilité transdésertique.

### Chapitre 1

Le premier chapitre retrace la formation du système de transport transdésertique, montrant que son développement répond à une combinaison de facteurs environnementaux, technologiques et sociopolitiques. Les dispositions environnementales du Désert de Syrie offrent à la fois des opportunités et des contraintes à l'expansion du transport motorisé. Le sol

---

<sup>67</sup> Citation : Cyrus Schayegh, *The Middle East and the Making of the Modern World*, p. 11.

<sup>68</sup> *Ibid.*, p. 206.



du désert, dur et relativement plat, permet le développement rapide du transport motorisé entre Damas et Bagdad, grâce à l'initiative privée de marchands et d'entrepreneurs, plutôt que par la construction de routes par les gouvernements. En conséquence, le projet d'un chemin de fer transdésertique est abandonné. Dans le même temps, les entrepreneurs de transport font face à de nombreux défis et difficultés : les petits oueds, la zone basaltique dans la partie sud du désert, la surface boueuse après la pluie, la chaleur pendant la journée et les inondations – toutes ces conditions environnementales imposent des contraintes au développement du trafic transdésertique. Ce chapitre montre comment les différents acteurs concernés par le développement de la route Bagdad-Damas tentent de répondre aux conditions locales, font des tentatives répétées et souvent infructueuses, révisent leurs plans et objectifs, cherchent des technologies plus adaptées aux réalités du terrain et introduisent de nouveaux équipements. S'ils réussissent à surmonter certaines contraintes environnementales, ils ne *soumettent pas le monde à leurs intentions*, selon l'expression de Timothy Mitchell ; ils acquièrent des connaissances et développent une expertise sur le terrain, en interaction avec les forces environnementales<sup>69</sup>.

Néanmoins, ils ne parviennent pas à faire face aux conditions climatiques saisonnières. Les pluies annuelles et les fréquentes crues de l'Euphrate perturbent régulièrement le trafic transdésertique, entraînant des retards dans la distribution du courrier et le transport des passagers, tout en mettant en danger les voyageurs et les voyageuses. À cet égard, le système de transport de la route Bagdad-Damas reste instable durant l'entre-deux-guerres, car il risque d'être perturbé ou interrompu à tout moment entre novembre et mai, ce qui oblige les opérateurs routiers à improviser un nouvel itinéraire et les expose aux dangers d'un arrêt forcé dans le désert. La précarité environnementale du système de transport transdésertique contraste avec les récits de « conquête » du Désert de Syrie véhiculés par les acteurs locaux et impériaux de l'époque.

Enfin, deux exemples présentés dans ce chapitre illustrent l'interaction entre l'environnement, la technologie et l'impérialisme dans la formation de la route Bagdad-Damas. Le premier concerne le souci profond de la France de développer le commerce automobile français dans la région. Face à la préférence marquée des entrepreneurs de transport pour les marques américaines, les autorités mandataires françaises décident de contraindre les sociétés à capitaux français d'utiliser des véhicules français. L'expérience se révèle très pénalisante pour

---

<sup>69</sup> Timothy Mitchell, *Rule of Experts*, pp. 30-34, ici p. 34 : « [...] no individual masters them, or submits the world to their intentions. »

l'une de ces entreprises, qui est invitée à utiliser des véhicules Panhard et Levassor, beaucoup moins adaptés aux terrains accidentés et désertiques.

Le deuxième exemple se rapporte à la nature du sol dans la partie sud du Désert de Syrie. Dans cette zone, le terrain désertique, accidenté et volcanique, empêche les Britanniques de développer une route transdésertique entre Haïfa et Bagdad, autrement dit une route qui éviterait de traverser les territoires sous mandat français. Les nombreuses expéditions menées dans cette perspective démontrent que le terrain ne permettra pas le passage régulier de voitures. Par conséquent, la principale route transdésertique entre la Méditerranée et le golfe Persique passe par des territoires administrés par les Français et les Britanniques, que l'intérêt mutuel pour le système de transport émergent oblige à collaborer. Les zones impériales britanniques et françaises au Moyen-Orient sont donc « enchevêtrées par le biais des infrastructures<sup>70</sup> » (« *entangled through infrastructure* »).

## Chapitre 2

Ce chapitre examine le développement de la route Bagdad-Damas sous l'angle de l'insécurité. Pendant une grande partie de l'entre-deux-guerres, voyager à travers le désert comporte certains risques. La mauvaise visibilité, en particulier pendant les tempêtes de sable, peut amener les conducteurs et leurs passagers à se perdre dans le désert pendant des heures, voire des jours. Les pannes sont une autre source de danger. En outre, les voitures circulant entre la Syrie et l'Irak sont parfois attaquées par des membres des tribus bédouins, par des brigands ou des insurgés qui dévalisent les passagers et font parfois des victimes. Ce chapitre apporte un éclairage nouveau sur les potentialités du système de transport et les conditions de la mobilité transdésertique dans les années 1920 et 1930. Les nombreuses attaques de voiture freinent l'essor du trafic transdésertique en créant un climat d'insécurité qui retient les touristes, les fonctionnaires et les autres voyageurs et voyageuses de traverser le désert. Parfois, et notamment pendant la Grande Révolte syrienne, le trafic est complètement interrompu. Tout aussi lourde de conséquences est l'introduction de nombreuses règles de circulation pour répondre à l'insécurité. L'interdiction irakienne de transporter de l'argent en cash à travers le désert, introduite après l'attaque d'un convoi et le vol d'une importante cargaison d'or en août 1925, alimente des discussions qui se poursuivent pendant plusieurs années. En effet, cette réglementation est largement considérée par les responsables français et britanniques comme préjudiciable au développement de relations commerciales à travers le Moyen-Orient. En outre,

---

<sup>70</sup> John Perry, « A Shared Sea : The Axes of French and British Imperialism in the Mediterranean, 1798-1914 », dans James R. Fichter (ed.), *British and French Colonialism in Africa, Asia and the Middle East*, pp. 113-130.

l'insécurité incite de plus en plus les gouvernements à organiser et à réglementer le trafic transdésertique en édictant des mesures qui, à leur tour, entravent la rapidité et la fluidité du trafic. La mise en place de convois, d'escortes et d'horaires ralentissent considérablement la mobilité et provoquent des encombrements à divers endroits du trajet. Les représentants des gouvernements sont bien conscients du problème, mais maintiennent que l'insécurité justifie ces entraves. D'une certaine manière, les règles de circulation réduisent certains des avantages dont bénéficie le transport automobile par rapport au transport ferroviaire. Comme l'a souligné John Urry, « le système automobile a transformé le concept de vitesse en concept de commodité. Il a fourni un moyen de transcender l'horaire public en permettant aux automobilistes de développer leur propre emploi du temps en matière de vie sociale<sup>71</sup>. » (« *the car system transformed the concept of speed into that of convenience. It provided a way of transcending a public timetable by enabling car-drivers to develop their own time-tabling of social life.* ») Cependant, dans le Désert de Syrie, le trafic automobile ne répond pas aux attentes d' « autonomie » et de « flexibilité<sup>72</sup> ».

Ce chapitre propose une seconde perspective sur l'émergence de la route Bagdad-Damas en montrant que le système de transport est également façonné par des groupes nomades, des bandits et des insurgés qui résident, traversent et cherchent refuge dans le Désert de Syrie. En outre, ces acteurs attirent l'attention des gouvernements sur les zones frontalières et les poussent à développer de nouvelles pratiques pour contrôler ces terres désertiques et steppiques. Les administrations française et britannique choisissent, à des degrés divers, de coopter des personnalités influentes auprès des tribus, avec l'espoir qu'elles préviennent les attaques contre les convois. En outre, les États mandataires cherchent à exercer un contrôle plus strict sur la zone-frontière en établissant des patrouilles de compagnies méharistes et de police motorisée, ainsi qu'en développant une infrastructure de sécurité composée de postes de police. Le fort de Rutbah joue un rôle de premier plan dans cette infrastructure.

Les perturbations du trafic transdésertique entraînent également une plus grande coopération entre les fonctionnaires et administrateurs en Syrie et en Irak. La coopération transfrontalière passe par l'établissement de règles de circulation communes, la mise en place de patrouilles et d'escortes armées et le développement des communications sans fil.

---

<sup>71</sup> John Urry, *Mobilities* (Cambridge : Polity Press, 2007), p. 109.

<sup>72</sup> Sur la notion d'autonomie associée à l'automobilité, voir Mike Featherstone, « Automobilities : An Introduction », *Theory, Culture & Society* 21:4-5 (2004), pp. 1-2 ; John Urry, « The 'System' of Automobility », *Theory, Culture & Society* 21:4-5 (2004), p. 26.

L'établissement de patrouilles et d'escortes par les administrateurs français et britanniques débouche sur de nouvelles considérations relatives à la question de la souveraineté territoriale. Si, dans un premier temps, l'indétermination du tracé de la frontière syro-irakienne retient les Français et les Britanniques d'établir des escortes, ils trouvent finalement un compromis : ils autorisent les escortes à franchir la frontière provisoire, étant entendu qu'aucun gouvernement ne pourra utiliser cet arrangement à l'avenir pour demander une modification du tracé. En d'autres termes, l'insécurité encourage les représentants des deux États mandataires à accepter que les forces de police puissent, à certaines occasions, traverser la frontière temporaire entre la Syrie et l'Irak. Cela dit, l'impératif de collaboration n'empêche pas des désaccords pratiques et des tensions sur le terrain, pas plus qu'il ne met fin à la rivalité plus profonde entre la France et la Grande-Bretagne au Moyen-Orient.

Si l'insécurité permanente conduit à une consolidation du pouvoir étatique dans la zones-frontière entre la Syrie et l'Irak, celui-ci reste limité. De nombreuses attaques de convois ont lieu alors que les patrouilles de police et les escortes armées sont organisées. L'épisode de la Grande Révolte syrienne (1925–1927) montre également que les insurgés réussissent à défier les États mandataires dans les environs de Damas et dans la zone-frontière syro-irakienne. D'ailleurs, les insurgés réussissent à tourner les frontières à leur avantage. Si la définition progressive des frontières et l'affirmation de la souveraineté territoriale constitue un obstacle à la circulation des forces de police à travers la région, elles n'ont que peu d'impact sur les hors-la-loi. En témoigne le groupe d'insurgés qui se réfugie en Transjordanie, puis dans le Najd, réussissant à naviguer à travers les frontières des États post-ottomans pour commettre des vols le long de la route Bagdad–Damas, avant de se replier sous la juridiction du roi Ibn Saoud dans le Najd. Le passage des frontières offre ainsi des opportunités aux insurgés de la Grande Révolte Syrienne.

### **Chapitre 3**

Ce chapitre examine le secteur des transports transdésertiques sur la route Bagdad-Damas, un secteur dynamique et en constante évolution au cours de l'entre-deux-guerres. Il suscite l'intérêt de nombreux acteurs étatiques et non étatiques à cette période et connaît des changements importants en réponse à des influences internes (la forte concurrence) et externes (l'intervention des gouvernements, la concurrence de nouvelles routes transdésertiques). Les entrepreneurs qui se lancent dans le transport motorisé entre Damas et Bagdad contribuent à leur manière au fonctionnement du système de transport. Mais ils en sont aussi les premiers bénéficiaires. Les quelque 1500 passagers par mois à la fin des années 1920, sans compter le

courrier et les marchandises, représentent une source de revenus précieuse pour de nombreuses familles d'entrepreneurs. Ce chapitre met en lumière un groupe d'entrepreneurs arabes de classe moyenne qui mettent en place des services de transport spécifiques entre Damas et Bagdad. En développant des activités économiques à travers de multiples juridictions, en établissant des succursales dans plusieurs États du Mandat et en élaborant des collaborations transnationales comme dans le cas des *Sociétés Réunies*, ces entrepreneurs envisagent et exploitent l'espace post-ottoman comme un terrain régional d'expansion économique, tout en tenant compte des contraintes et des opportunités découlant des politiques économiques nationales et impériales.

L'implication des États dans le domaine des transports transdésertiques prend de nombreuses formes et se traduit par la poursuite d'objectifs variés. Dès le début, les puissances mandataires cherchent à s'assurer un certain contrôle sur les premières sociétés de transport en leur accordant des contrats postaux et des exemptions douanières. Les visées et rivalités impériales ont un impact considérable sur le développement du secteur des transports. Dans les années 1930, la relance du projet de route transdésertique entre Haïfa et Bagdad ravive les rivalités franco-britanniques. Les deux puissances cherchent à se faire concurrence sur leurs routes respectives au moyen d'exemptions douanières et de subventions de plus en plus importantes, mais également progressivement accordées uniquement aux grandes sociétés de transport.

Ce chapitre montre donc que la politique des transports n'est pas seulement imputable aux États ; elle est aussi façonnée par les demandes et les actions des entrepreneurs locaux et étrangers qui réussissent à faire valoir leurs intérêts. En fournissant des services adaptés aux besoins des gouvernements, en soulignant le danger que leur échec ferait peser sur le trafic transdésertique et en menaçant de détourner leurs voitures sur un autre itinéraire, les entreprises influencent les politiques économiques des États post-ottomans. Dans de nombreux cas, ces compagnies se montrent proactives, par exemple en suggérant de nouvelles réglementations qui les protégeraient mieux de la concurrence. En outre, l'essor des entreprises de transport libanaises, syriennes et irakiennes modifient les plans des autorités. Initialement perçues par les représentants français et britanniques des États mandataires comme étant au mieux inaptes au développement du trafic transdésertique et au pire nuisibles au secteur des transports, les entreprises locales réussissent à s'imposer comme des acteurs centraux du transport transdésertique. Au-delà des échecs individuels, les sociétés locales se révèlent, dans leur ensemble, capables d'offrir des services de transport compétitifs, d'exploiter la rivalité franco-britannique, de capter la majorité du trafic de passagers et de marchandises et, par conséquent, de devenir des sociétés agréées.

Dans la **Partie II**, cette thèse examine les différentes formes de mobilité qui se développent à travers le Désert de Syrie à l'échelle régionale et transrégionale et étudie les interactions de ces mouvements avec les reconfigurations territoriales et spatiales du Moyen-Orient post-ottoman.

#### Chapitre 4

Ce chapitre interroge la relation co-constitutive entre la formation de la frontière syro-irakienne et le développement de la mobilité transdésertique. En se concentrant principalement sur les mouvements de personnes entre la Syrie et l'Irak, il montre comment l'intensification et la diversification de la mobilité à travers le Désert de Syrie influence la pratique et la spatialité des contrôles frontaliers, ainsi que les réglementations conditionnant la mobilité transdésertique. Inversement, la formation de la frontière syro-irakienne affecte fortement la circulation des personnes et des biens à travers le Désert de Syrie et au-delà. La perspective adoptée dans ce chapitre permet d'étudier le processus frontalier à travers trois phénomènes concomitants : la construction d'une infrastructure frontalière, l'élaboration d'instruments et de techniques de contrôle des mouvements transdésertiques et le développement de discours d'inclusion et d'exclusion qui accompagnent des politiques de promotion et de restriction de la mobilité transfrontalière. En les examinant, il est possible d'esquisser un processus de *frontiérisation* multiple, tout en donnant à voir ce que signifiait la frontière pour celles et ceux qui souhaitaient la traverser.

Durant l'entre-deux-guerres, les mouvements transfrontaliers sont progressivement soumis à des réglementations et des contrôles qui conditionnent le droit à la mobilité transfrontalière et ponctuent les voyages transdésertiques. Les passeports et les visas sont les premiers instruments par lesquels les États mandataires cherchent à contrôler les mouvements transfrontaliers. Les autorités consulaires jouent un rôle majeur dans la surveillance des circulations entre la Syrie et l'Irak, non seulement parce qu'elles peuvent refuser d'accorder des visas selon l'identité, le statut ou les motivations des personnes, mais aussi parce qu'elles tiennent les agents frontaliers informés du mouvement des voyageurs et voyageuses suspect·es qui entament cette traversée transdésertique. Le régime documentaire qui prend forme dans les années 1920 contribue ainsi à la mise en place d'une forme de contrôle à distance, qui déplace en amont une partie du contrôle de la mobilité transfrontalière. En outre, la législation sur la mobilité transfrontalière évolue peu à peu vers une criminalisation accrue des mouvements irréguliers, d'abord en rendant illégal le franchissement de la frontière sans passeport ni visa, ensuite en criminalisant les chauffeurs qui aident les personnes voyageant clandestinement, et

enfin en rendant les compagnies de transport responsables des passagers et passagères irrégulier·es qu'elles transportent.

Bien que la frontière ne soit définitivement délimitée qu'en 1932, et que sa démarcation effective ne soit achevée qu'au milieu des années 1930, les contrôles pratiques des mouvements transfrontaliers s'inscrivent dans des lieux : dans les ambassades chargées d'effectuer un premier contrôle des voyageurs et des voyageuses demandant un visa, dans les multiples postes frontaliers établis le long des routes transdésertiques et, plus tard, dans les bureaux des compagnies de transport elles-mêmes. Au départ, les postes frontières sont situés à la périphérie des villes (c'est-à-dire à la lisière du désert). Comme ils sont facilement contournables et contournés, dans un second temps, les autorités mandataires les déplacent plus en amont (c'est-à-dire plus près de la ligne frontalière). Les postes frontaliers demeurent néanmoins à quelques centaines de kilomètres de la ligne-frontière provisoire, étant donné la nature indéterminée de la frontière et l'environnement désertique de cette zone. Bien que discontinue et fragmentée, l'infrastructure frontalière permet aux autorités d'exercer un certain contrôle sur le trafic transdésertique, qui est canalisé le long des routes principales en dehors desquelles la traversée du désert est difficile. Néanmoins, la frontière syro-irakienne reste profondément perméable aux mouvements des voyageurs et des voyageuses irrégulier·es, dont beaucoup parviennent encore à contourner les postes de contrôle.

Si les États mandataires et l'Irak (après son indépendance en 1932) ont fortement encouragé la mobilité transdésertique à des fins économiques et politiques, cela se fait de manière très sélective. Les autorités surveillent de près les personnes qu'elles considèrent comme une menace politique, économique ou morale et cherchent même à restreindre leurs mouvements en leur refusant des visas ou en les refoulant aux postes frontières. La régulation et le contrôle des circulations transfrontalières reposent sur la catégorisation des voyageurs et voyageuses en fonction de leur nationalité réelle ou supposée, de leur classe socio-économique, de leur rang, de leur sexe et de leur statut professionnel. Les normes et les craintes qui sous-tendent ces catégories découlent de considérations raciales, de préoccupations impériales concernant le prestige national et de la propension des États modernes à maintenir hors de leur territoire tout individu potentiellement dangereux.

Ce chapitre montre que le processus de *frontiérisation* ne peut être compris comme un simple renforcement progressif des contrôles frontaliers dans le but de protéger les territoires



étatiques contre des flux clandestins ; il doit également être appréhendé comme un processus qui produit lui-même ces mouvements<sup>73</sup>.

## Chapitre 5

Peu après la Première Guerre mondiale, de nombreux commentateurs affirment que l'expansion du transport motorisé à travers le désert de Syrie va permettre d'ouvrir un corridor entre la Méditerranée et le golfe Persique, établissant ainsi de nouvelles connexions entre l'Europe et l'Asie centrale et du Sud. Pour les administrateurs français et britanniques, la route Bagdad-Damas doit devenir une voie de circulation centrale, intégrée dans des réseaux transrégionaux plus larges, et concrétiser ainsi le projet de développer une voie alternative à celle du Canal de Suez. Au cœur de ce chapitre se trouvent les transformations de la connectivité transdésertique, analysées au prisme des mobilités à longue distance qui se multiplient le long de la route Bagdad-Damas. Il montre que le développement de la route Bagdad-Damas renforce la position de l'espace syro-irakien dans un monde d'États-nations de plus en plus intégrés.

Ce chapitre examine, tout d'abord, comment la route Bagdad-Damas devient un « carrefour mondial » pendant l'entre-deux-guerres. Le développement du trafic transdésertique, combiné aux agissements de multiples acteurs promouvant les voyages à travers la région, attire les touristes européens et les pèlerins d'Asie centrale. Cette augmentation des circulations dépend également de liaisons entre les services de transport transdésertique et les services de réseaux de transport s'étendant au-delà du Désert de Syrie. D'un côté, il s'agit des lignes maritimes reliant les rives orientale et méridionale de la Méditerranée aux ports italiens et français ; le réseau ferroviaire menant de Damas et Haïfa à l'Égypte ; et le réseau ferroviaire reliant Alep à Istanbul et à l'Europe au moyen du Taurus Express et de l'Orient Express. De l'autre côté, il s'agit du réseau des chemins de fer irakiens qui relie Bagdad à de nombreux sites irakiens, mais aussi à Khanaqin et à Bassora, d'où les voyageurs et les voyageuses peuvent poursuivre leur périple respectivement vers l'Iran et vers l'Inde. L'imbrication de la route transdésertique dans ces réseaux de transport souligne l'interconnexion des différents modes de transport.

Pour les entrepreneurs de transport opérant entre Bagdad, Damas et Beyrouth, l'imbrication des routes transdésertiques dans des réseaux de transport transrégionaux est une source d'opportunités, mais aussi de contraintes et de risques. De nombreuses sociétés de

---

<sup>73</sup> Willem van Schendel, « Spaces of Engagement : How Borderlands, Illegal Flows, and Territorial States Interlock », dans Willem Van Schendel et Itty Abraham (eds.), *Illicit Flows and Criminal Things : States, Borders, and the Other Side of Globalization* (Bloomington/Indianapolis : Indiana University Press, 2005), p. 59.

transport dépendent de l'activité des touristes et des voyageurs et des voyageuses européennes, à l'exemple de la Nairn Transport Company ou du transport des pèlerins du hajj, comme les *Sociétés Réunies*. Afin de satisfaire cette clientèle, certaines d'entre elles développent des services répondant aux attentes de leurs clients potentiels en matière de prix, de conditions de transport et d'équipement. En outre, l'imbrication de la route Bagdad-Damas dans d'autres réseaux de mobilité exige une coordination étroite entre le service transdésertique et celui des compagnies ferroviaires et maritimes afin d'éviter les retards à chaque point de transfert. La demande de connexions étroites devient un argument pour accélérer le trafic transdésertique en réduisant ses principales entraves, notamment les contrôles aux frontières.

Bien que la route Bagdad-Damas devienne un nœud dans un maillage plus large de réseaux de transport, cette position n'est jamais établie de manière permanente. En examinant le mouvement des touristes et des pèlerins à travers la Syrie et l'Irak, ce chapitre montre que les routes transrégionales traversant la Syrie et l'Irak sont constamment remodelées et réorientées au cours l'entre-deux-guerres. Plusieurs itinéraires contournant le Désert de Syrie voient le jour dans les années 1930, qui coexistent ou concurrencent l'itinéraire Bagdad-Damas. Premièrement, une route combinant train et bus qui relie la Syrie et l'Irak par le nord, attirant une partie des voyageurs et des voyageuses qui se déplacent entre l'Europe et l'Irak. Deuxièmement, une nouvelle route de pèlerinage entre Bagdad et Médine, qui capte une grande partie du mouvement des pèlerins de La Mecque passant auparavant par Damas. Cette dynamique de réacheminement des mobilités affecte profondément les sociétés de transport opérant entre Damas et Bagdad. Dans l'ensemble, le chapitre met en évidence la nature ténue et temporaire des connexions transrégionales créées par l'expansion du transport motorisé dans le Désert de Syrie.

## Chapitre 6

Ce chapitre explore les nouvelles pratiques de voyage des populations des pays entourant le Désert de Syrie, notamment les Irakiens, les Syriens et les Libanais. En examinant la mobilité des journalistes, étudiants, scouts, fonctionnaires et estivants arabes, il montre que la mobilité transdésertique est à la fois une réaction et un moteur des reconfigurations spatiales et territoriales de la période post-ottomane. En réponse au processus de territorialisation étatique, de nombreux intellectuels de tendance panarabe promeuvent, organisent et participent à des voyages de groupe entre l'Irak et la Syrie, mais plus largement entre les États arabes bordant le Désert de Syrie et jusqu'en Égypte. La facilité des déplacements à travers le désert est mise à profit par des étudiants, des scouts et des personnalités politiques qui voyagent pour

explorer des endroits autrefois éloignés, pour nouer des liens avec leurs pairs et pour forger des affinités à l'échelle régionale. Pour de nombreux journalistes, le voyage est aussi un moyen d'appréhender l'évolution de l'espace post-ottoman, soit en parcourant leur propre territoire national, soit en explorant par-delà les frontières nationales. Ainsi, la mobilité transdésertique est, en partie, une manifestation des personnes cherchant à s'adapter, ou à résister, à la division de l'espace post-ottoman en espaces nationaux délimités.

En outre, les mouvements croissants à travers le Désert de Syrie contribuent à façonner un espace syro-irakien, ou régional. En voyageant, ces personnes découvrent par elles-mêmes les villes et les régions qui se trouvent de l'autre côté du désert, se rendant souvent compte que leur connaissance de ces lieux est limitée ou erronée. Les nombreux récits de voyage que les journalistes et les intellectuels publient sous forme de livres ou de feuilletons dans les journaux contribuent également à rendre ces lieux lointains familiers à leurs lecteurs. En bref, voyager et écrire sur le voyage constituent deux activités qui participent à l'élaboration de nouvelles représentations de l'espace national et régional. L'essor des voyages de loisirs permet aussi aux habitants des États post-ottomans de mieux connaître les régions entourant le Désert de Syrie. Le développement du transport transdésertique a favorisé l'émergence de nouvelles formes de mobilité, motivées par la curiosité et la volonté de s'éloigner du quotidien, orientées vers les loisirs et la consommation. Le développement du tourisme régional implique également une expérience différente de l'espace. Les personnes ne se contentent pas de voyager de ville en ville, mais s'arrêtent en chemin, font des excursions, et visitent les arrière-pays. Ces pratiques touristiques contribuent donc à façonner un espace régional dans l'esprit des habitants du Moyen-Orient post-ottoman.

Enfin, le chapitre aborde la pratique de l'estivage irakien au Liban. Elle souligne l'essor d'une autre forme de mobilité transdésertique qui, en tissant des liens économiques et sociaux entre les deux rives du désert, contrarie une certaine élite politique irakienne qui voit d'un mauvais œil que des familles aisées dépensent leur argent à l'étranger. Jusqu'à quelques milliers d'Irakiens traversent chaque année le désert à la recherche des stations estivales où ils trouvent un cadre tempéré et reposant, des logements confortables et un environnement social unique, mais où ils dépensent aussi des sommes conséquentes en achats de toutes sortes. En réaction, des intellectuels et fonctionnaires irakiens élaborent le projet de développer les stations estivales dans le nord de l'Irak. Ce projet prouve que l'intégration de l'espace syro-irakien non seulement accompagne, mais aussi renforce la formation de territoires étatiques et la nationalisation des économies. Cet exemple révèle également les limites de l'utopie panarabe d'un État arabe unifié. Néanmoins, même si les États territoriaux gagnent du terrain au cours

des années 1930, ils deviennent de plus en plus intégrés. Les difficultés du gouvernement irakien à détourner les Irakiens des stations estivales libanaises montrent bien qu'à la fin des années 1930, ces stations ont gagné leurs faveurs. Les Irakiens fortunés ont pris l'habitude de se rendre au Liban, entretenant ainsi des pratiques de voyage qui donnent forme à un espace régional.

Tout au long de l'entre-deux-guerres, la route Bagdad-Damas exerce un rôle à la fois catalytique et perturbateur dans les développements historiques qui transforment la configuration territoriale et spatiale des zones entourant le Désert de Syrie. En effet, la formation et le développement de la route Bagdad-Damas révèlent et renforcent trois séries de tensions : entre la mobilité et l'immobilité, entre les acteurs non étatiques et les États post-ottomans, ainsi qu'entre la formation d'États territoriaux et les processus d'intégration régionale et mondiale. En d'autres termes, cette route produit des effets multiformes sur la mobilité, l'espace et les États, ainsi que sur les acteurs impliqués tout au long du processus, générant concorde et conflit, coopération et compétition, intégration et partition.