

Le contenu de ce document

Ce document est une compilation de rapports sur les progrès du Protectorat en Tunisie. Chacun de ces rapports a eu le titre :

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES
RAPPORT

AU PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE
LA SITUATION DE LA TUNISIE
et les rapports sont désigné par an.

Les publications ont commencé en 1890. Le premier rapport a résumé les progrès accomplis depuis 1881. Les documents encore disponibles nous prennent jusqu'à 1902.

Les documents trouvés en ligne ont entre un et quatre volumes dans le fichier PDF. Certains de ces ont été téléchargés à partir de **Google Books**, mais certains d'entre eux ne sont plus disponibles (sauf en affichage d'extraits). La plupart d'entre eux (à l'exception de la série 1897-1900) sont encore disponibles sur le site web **Internet Archive**.

Toutefois, les fichiers PDF sont uniquement des images, et sont sans texte. Par conséquent, il n'est pas possible de les rechercher. Un fichier texte distinct est disponible, cependant, et des liens vers ceux-ci sont fournis ci-dessous. Ce document rassemble les diverses références à SFAX dans ces rapports.

Voici un résumé des sujets Sfax.

- 1881-1890 – Habous (p.3) prison (p.5)
- 1891 – culture des oliviers (p.6), port de Sfax, d'égouts, marché couvert, hôtel des postes, l'eau potable (p.7)
- 1892 – l'eau, Habous, phares, hôtel de poste (p.10)
- 1893 – l'eau, terres Sialine (p.12), port (p.12, p.13), bureau de poste (p.13)
- 1894 – l'eau, port (p.14), phare de Thyna, Contrôle Civile (p.15)
- 1895 – d'égouts, terres Sialines (p.16), port concession at Sfax, dragage, Contrôle Civil, observations météorologique (p.17)
- 1896 – terres Sialine (p.18), channel port, tramway de Sfax, pêcher des éponges (p.19)
- 1897 – terres Sialine, l'inauguration du port, chemin de fer, les écoles (p.21)
- 1898 – oliviers, port, chemin de fer (p.22)
- 1899 – nouvelle porte dans les remparts, Bab Diwan élargie, égouts, port, quai des phosphates, les routes (p.23), chemin de fer, les écoles, l'eau (fesquias, Nasria), puits, Rue de la République pavée, égouts (p.24), education, mosaïque chrétienne, moulage de la porte de Sfax (p.25), postes & telegraph, chemin de fer à Metlaoui (p.26)
- 1900 – port, Sfax tramway, l'éclairage de la ville, bordures, caniveaux & bouches d'incendie (Bld de France, Rue Victor Hugo, Philippe Thomas) (p.27), égouts, nouvelle porte dans le rempart Nord, Le bureau des contributions diverses (p.28)
- 1901 – cimetière européen, magasins généraux, sel, fanaux du port (p.30), chemin de fer bureau des contributions diverses, fouilles exécutées à Thina (p.31)
- 1902 – eau potable, cimetières, commerce (p.32), entrepôt des douanes, routes, chemin de fer, rues pavées, égouts (p.33), plantation de palmiers (Rue Thina, Victor Hugo), Place de la République, égouts, cimetière (Picville?) fini, théâtre, kiosque de la musique, pêche des éponges, groupe scolaire (p.34), débarrasser de la grande mosquée, les ruines de Thina (p.35)

Set 1: 1881-1890 & 1891

RAPPORT
AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE
SUR
LA SITUATION DE LA TUNISIE
(1881-1890)



PARIS
IMPRIMERIE NATIONALE

—
M DCCC XC

§ 2

DOMAINE PUBLIC, DOMAINE DE L'ÉTAT, BIENS HABOUS.

Antérieurement à l'établissement du Gouvernement du Protectorat, aucune disposition précise n'avait déterminé l'étendue et les prérogatives du domaine public en Tunisie.

Néanmoins, ainsi que le rappelait le Premier Ministre au mois de février 1885, en transmettant au Résident général un projet de règlement de la question, les principes à appliquer en la matière existaient déjà dans le droit religieux musulman, et les doctrines des docteurs de l'Islam concordaient, sur ce point, avec les règles fondamentales posées par les législations des États européens.

Un décret du 30 septembre 1885 vint réunir et condenser [40] ces prescriptions, dont la plupart étaient tombées en oubli ou en désuétude.

Désormais, le domaine public est défini; les éléments en sont connus; il est déclaré inaliénable et imprescriptible; le Directeur des travaux publics est chargé, en principe, de son administration, et un décret du 36 septembre 1887 a déterminé la procédure à suivre pour sa délimitation.

Ainsi que le domaine public, le domaine de l'Etat était dans l'abandon le plus complet. Un arrêté du 1^{er} décembre 1881 en avait indiqué les principaux éléments, en rappelant les droits primordiaux de l'Etat sur les forêts et sur les mines, et en déclarant nulles et non avenues toutes les aliénations ou acquisitions de cette nature. Les particuliers n'en avaient pas moins profité du désordre général pour usurper les territoires à leur convenance, ou se faire attribuer des concessions abusives et ruineuses pour l'Etat. Il était urgent d'agir. Le décret qui institua la Direction des finances confia à son directeur le soin de représenter les intérêts de l'Etat en cette matière, et un des premiers soins de cette administration fut de reconstituer les sommiers de consistance du domaine. En même temps, les concessions accordées antérieurement étaient recherchées et soumises à un examen rigoureux. La législation spéciale introduite par la Commission financière facilita l'accomplissement de cette partie de la réforme.

Il avait été, en effet, stipulé au moment de la constitution de la Commission, qu'aucune concession ne serait valable qu'après avoir été soumise à l'assentiment de son comité exécutif. En vertu de cette clause, un grand nombre de concessions clandestines furent déférées à la Commission et annulées par elle.

[41]

Un décret, daté du 4 avril 1890, a prescrit l'immatriculation du domaine forestier.

Outre le domaine public et le domaine de l'Etat, le Gouvernement tunisien surveille encore la gestion de l'ensemble considérable de biens de mainmorte, réunis sous l'appellation générique de Biens Habous.

La loi religieuse autorise l'affectation par les particuliers de biens immeubles à diverses fondations pieuses ou charitables, à l'entretien des mosquées et établissements religieux, etc.

Ces biens sont de deux sortes :

Les Habous publics et les Habous particuliers.

Les Habous publics sont ceux dont la nue propriété et la jouissance sont affectées sans restriction à une fondation pieuse, et les Habous particuliers, ceux dont les fondateurs ont réservé la jouissance à leurs héritiers directs, et qui ne font retour aux Habous publics qu'après extinction de la descendance de fondateurs.

Les biens habous sont inaliénables. Les Habous publics sont gérés par un Conseil d'administration, la Djemaïa des Habous, dont le fonctionnement a été réglementé par décret du 8 juin 1874.

Il n'a pas paru à propos de modifier cette organisation qui a un caractère religieux. Mais le Gouvernement du Protectorat s'est préoccupé d'en surveiller le fonctionnement de façon à sauvegarder la valeur du domaine habous, dont les revenus avaient diminué au point de ne plus permettre à la Djemaïa de faire face aux dépenses qui lui [42] incombaient, et parmi lesquelles se trouvait, depuis rétablissement du Protectorat, le budget des cultes musulman.

Dans un autre ordre d'idées, il était utile de rechercher les moyens de mettre en circulation cette masse énorme de biens immeubles (peut-être le quart du territoire tunisien), que l'inaliénabilité immobilisait sans profit pour le pays et pour la colonisation.

Le droit musulman, qui interdit la cession des Habous, à titre définitif, autorise la cession perpétuelle de la jouissance de ces biens, moyennant une rente foncière annuelle; cette cession porte le nom de *contrat d'enzel* ou de *vente à enzel*.

Le Gouvernement du Protectorat trouva ainsi établi l'usage de concéder les terrains habous moyennant fixation d'une rente à l'amiable; mais la plupart des immeubles étaient cédés à la faveur, au détriment de l'administration des Habous.

Un décret du 21 octobre 1885 a réglementé le mode de constitution en enzel des immeubles habous. Depuis cette époque, aucun immeuble habous ne peut être cédé à enzel que par la voie des enchères publiques.

Les effets de cette réforme se firent sentir rapidement. D'une part, les revenus de la Djemaïa augmentèrent; d'autre part, la colonisation, et, principalement, la colonisation française profita de ce moyen de se procurer des terres, en s'exonérant de l'obligation de verser les capitaux importants qu'aurait exigés l'acquisition d'immeubles ruraux.

D'une statistique officielle dressée en mars 1889, il résulte que, sur 6,068 hectares mis aux enchères, 3,430 hectares ont été acquis à enzel par nos nationaux, soit 56 p. %, et 800 hectares par des Français associés à des indigènes, soit [43] 13 p. %. Le surplus a été pris par des Musulmans (1,553 hectares, soit 20 p. %), et enfin, 10,3 p. % par des propriétaires étrangers de diverses nationalités.

Afin de favoriser la colonisation et de faire connaître les terres habous pouvant être demandées à enzel, la Djemaïa, sur l'invitation du Gouvernement du Protectorat, fait procéder, en ce moment, au relevé exact des propriétés qui lui appartiennent, avec croquis dressés par le service topographique et appuyés d'indications sur les sources, la nature du sol, etc. Cette opération est en cours d'exécution et permettra d'allotir de grandes propriétés.

Des prisons ont été aménagées à Sousse, au Bardo; un bagné est en cours d'installation à Porto-Farina, Des établissements pénitentiaires sont projetés à Sfax, à Kairouan et dans différentes autres villes en vue de faciliter la surveillance des détenus, leur séparation en diverses catégories (condamnés à longues et courtes peines, prison préventive), et afin de faire cesser l'encombrement regrettable des prisons actuelles, qui sont absolument insuffisantes.



p.10/11(313)

La Direction de l'agriculture s'est occupée tout spécialement des mesures à prendre pour améliorer et développer la culture de l'olivier. Par une circulaire aux contrôleurs civils en date du 22 janvier 1891, le Résident général a ouvert une enquête sur ce sujet. Les résultats de cette enquête ont été soumis à une commission spéciale instituée par un arrêté en date du 22 octobre 1891. L'olivier a été, de tous temps, l'une des principales richesses de la Tunisie; bien que le nombre en ait été considérablement diminué par les ravages des invasions et par l'abandon qu'entraînait forcément l'insécurité du pays, il y en existe encore 10,755,906 pieds; ce nombre pourrait être triplé. C'est [11] partout une culture soumise à peu d'aléas et très rémunératrice; mais elle est particulièrement précieuse dans la partie sud de la Régence où les pluies sont trop rares pour assurer des récoltes régulières de céréales.

Pour améliorer la culture des oliviers actuellement existants, il a été décidé que l'impôt actuel de la dime de l'huile serait remplacé par un régime fiscal qui, tout en sauvegardant les intérêts du Trésor, laisserait plus de liberté aux propriétaires et aux industriels. Les oliviers appartenant à l'Etat seront loués à longs termes. La location à longs termes permet au locataire d'entreprendre la régénération des arbres et d'en profiter. Les oliviers appartenant tant à l'Etat qu'aux Habous sont au nombre de 2,227.591.

Pour provoquer de nouvelles plantations d'oliviers, il a été décidé que, dans toutes les parties de la région sud où l'État peut disposer de terres nues, ces terres seraient mises à la disposition de quiconque voudrait planter, au prix tout à fait réduit de 10 francs l'hectare. Les titres de propriétés définitifs ne seront délivrés qu'après la plantation faite.

Déjà, dans la région de Sfax, un grand nombre de demandes se sont produites. Il a été en outre décidé que des pépinières seront créées sur divers points du territoire afin de fournir des plants aux planteurs.

Le ministère de l'agriculture a résolu de comprendre la Tunisie dans le cycle des concours agricoles algériens. Une exposition aura lieu à Tunis en 1896; elle s'y renouvellera tous les huit ans.

§3
CONFÉRENCE CONSULTATIVE
p15

Parmi les questions mises à l'étude, il faut citer : l'adoption du système métrique pour les poids et mesures; le remplacement du paiement en nature de la dime sur les céréales par le paiement en argent; le régime des droits sur les olives, huiles et savons; le régime des chemins de fer et des transports maritimes; les ports de Sousse et de Sfax ; les travaux d'irrigation ; le système des routes et pistes; les moyens de favoriser la main-d'œuvre française dans les travaux publics; la création d'une banque de réescompte et d'émission; celle d'une juridiction d'appel à Tunis.

p38/39 (330)

Autres ports. — Sur les autres points de la côte, les travaux [39] en cours ont été continués, notamment ceux relatifs à la construction d'un appontement à Tabarka et à l'achèvement du port provisoire de Sfax.

Ces derniers travaux , qui réalisent une importante amélioration et sont l'amorce du port définitif, comprennent l'ouverture d'un chenal avec petit bassin d'opération creusé à 3 m. 25 sous basse mer et la construction de 200 mètres de quais. Ils ont coûté 350,000 francs environ.

Etudes et projets. — La Direction des travaux publics a terminé, d'autre part, les études des ports définitifs, accessibles aux grands navires à vapeur, qui doivent être construits à Sousse et à Sfax. Les avant-projets viennent d'être arrêtés par une Commission nautique spéciale, présidée par un officier général de la marine française, et les travaux seront entrepris dès que les ressources nécessaires auront été créées.

Ces ressources seront demandées aux municipalités intéressées, qui peuvent se les procurer au moyen d'emprunts gagés sur les revenus du port et d'autres recettes spéciales disponibles.

Une subvention devra cependant être accordée par le Gouvernement tunisien à la ville de Sousse, dont le port, plus coûteux et plus difficile à établir que celui de Sfax, n'a reçu jusqu'ici aucune amélioration importante.

Le Gouvernement tunisien a été saisi de propositions en vue de la création à Gabès, par voie de concession temporaire, d'un port accessible aux grands navires à vapeur.

Ces propositions sont à l'étude.

p43

La Gouvernement tunisien a également mis à l'étude le projet de concession d'une petite ligne de chemin de fer qui [43] doit relier Sousse à Moknine, avec prolongement éventuel jusqu'à Sfax. La ligne doit être à voie d'un mètre, elle a 33 kilomètres de longueur, et desservira l'une des régions les plus riches et les plus peuplées de la Régence.

p44 (333)

7° Travaux des villes. — Les travaux d'amélioration des villes se poursuivent rapidement. Les rues y les égouts se développent; des marchés, des abattoirs se construisent dans les principaux centres.

A Sfax, un marché couvert a été construit; un hôtel des postes et télégraphes, édifié à l'aide des ressources du budget communal, sera ouvert au public en 1892.

Des recherches en eau potable pour l'alimentation de Sousse et de Sfax, l'édification d'un groupe scolaire au Kef, la construction d'égouts à Béja, à Bizerte, Medhia, Monastir, Sfax, des abattoirs, etc., tels sont les principaux travaux entrepris sur les fonds communaux en 1891.

p59 (343)

L'hôtel des postes de Tunis va être livré au public, et un accord conclu avec la municipalité de Sfax a préparé la construction d'un hôtel des postes pour l'installation de la recette de cette ville, qui y sera transférée au commencement de 1893.

Set 2: 1892, 1893, 1894

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

RAPPORT

AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

SUR

LA SITUATION DE LA TUNISIE

EN 1892



PARIS

IMPRIMERIE NATIONALE

M DCCC XCVII

p5

Les travaux municipaux les plus considérables sont ceux qui ont pour objet l'alimentation en eau potable des villes de Sfax et de Sousse. A Sfax, les travaux ont été commencés aux frais communs de l'Etat et de la municipalité; ils seront terminés en 1896.

p28

DOMAINE DE L'ÉTAT. - BIENS HABOUS.

La reconnaissance des domaines de l'Etat a été poursuivie en 1892. Les descriptions, le mesurage et l'évaluation d'environ 65,000 hectares nouveaux ont été opérés.

Ces travaux ont porté sur un certain nombre de propriétés domaniales détenues à enzel par des tiers. Les droits des enzelistes ont été précisés de manière à rendre disponibles les parties non grevées.

Des lotissements de biens domaniaux, effectués en vue de la vente aux colons urbains de petites propriétés, ont eu lieu dans le voisinage de Tunis. Un décret a concédé à la ville de Sfax des terrains pour l'établissement d'un abattoir et d'un marché aux céréales.

Les améliorations apportées en 1891 au fonctionnement de l'administration des habous, et qui ont été indiquées dans le précédent rapport, ont produit les résultats qu'on en attendait. Sans réduire les dépenses d'assistance publique indigène, lesquelles, comme on le sait, incombent en totalité à la Djemaïa, il a été possible de consacrer des sommes importantes à la réfection d'immeubles urbains qui, faute d'entretien, étaient devenus improductifs. L'administration des habous s'est ainsi créé de nouvelles ressources. Un crédit de 120,000 francs environ a été affecté à la reconnaissance des immeubles ; le nombre des propriétés habous dont le plan a été dressé s'élève aujourd'hui à 1,337.

p37-38

2° *Phares et fanaux.* — L'éclairage des côtes Nord de la Tunisie a été entièrement terminé en 1892, ainsi que celui des côtes Sud jusqu'à Sfax. On a commencé, pour la partie du littoral comprise entre ce dernier point et la frontière tripolitaine, l'exécution du programme qui avait été adopté en 1891 sur l'avis de la Commission française des phares, après examen des lieux par une commission nautique où le Ministère de la marine était représenté.

Le feu de port de Sfax a été mis en service, celui de [38] Gabès est en cours d'exécution et l'appareil du phare de premier ordre projeté à Ras Taguerness va être livré.

CHAPITRE VI.

POSTES ET TÉLÉGRAPHES. - POLICE SANITAIRE.

POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

p59

L'Office a pris possession de l'hôtel que lui a fait construire à Tunis le Gouvernement tunisien. Le public a apprécié les facilités et les commodités que lui procure cette magnifique installation. S.A. le Bey a bien voulu présider, le 14 juillet dernier, la cérémonie d'inauguration.

L'hôtel en construction à Sfax est terminé; il pourra être occupé vers le 1 avril prochain.

Set 2: 1892, 1893, 1894

DOCUMENTS ANNEXES

ANNEXE I

TABLEAU

p92

DU MONTANT DES DEGEVEMENTS AINSI QU DES ABANDONS DE DROITS CONSENTIS PAR
L'ETAT AU PROFIT DES COMMUNES (25 NOVEMBRE 1891 AU 31 DECEMBRE 1892)

DATES des DÉCRETS	NATURE DES DÉCRÈVEMENTS	MONTANT des DÉCRÈVEMENTS
13 mai, 1892	Concession en toute propriété à la ville de Sfax d'environ 16,000 mètres carrés de terrains domaniaux sis dans cette localité.	Mémoire

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

RAPPORT

AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

SUR

LA SITUATION DE LA TUNISIE

EN 1893

§ 1

GOUVERNEMENT, ADMINISTRATION

p6/7

L'alimentation en eau potable des villes de Sousse et de Sfax poursuivie à frais communs par l'État et les municipalités, [7] a nécessité des travaux considérables qui seront achevés dans quelques mois. Au Kef, la municipalité a fait étudier un projet de captage et d'adduction des eaux de la source du Figuier pour l'alimentation de la haute ville; à Kairouan la distribution intérieure des eaux de la Chéri-chera est terminée.

...

DIRECTION DES RENSEIGNEMENTS ET DES CONTRÔLES.
DIRECTION DE L'AGRICULTURE.

p7/8

La mise en vente des terres salines et le travail considérable qu'entraîne cette opération, dont l'économie a été décrite dans le précédent rapport, ont nécessité l'institution d'un second poste de contrôleur civil suppléant à Sfax, créé par un arrêté du 13 août 1893.

p28/29

Concession des ports de Tunis, Sousse et Sfax — Les ressources limitées du Gouvernement tunisien ne pouvaient lui permettre d'achever le port de Tunis et d'entreprendre en même temps les ports de Sousse et Sfax. Afin de ne pas retarder l'exécution de ces travaux, qui sont de la plus grande importance pour le développement économique de la Régence, on a eu recours aux capitaux particuliers, et, après un concours auquel ont pris part quatre maisons françaises, on a concédé à MM. Duparchy et Préault, à condition pour eux de se substituer une Société anonyme, l'achèvement [29] du port de Tunis, la construction des ports de Sousse et de Sfax et l'exploitation de ces trois ports.

Les travaux ainsi concédés comprennent :

1° *A Tunis*. La construction de 600 mètres de murs de quai, l'aménagement des terre-pleins Nord et Ouest du nouveau bassin et l'outillage du port;

2° *A Sousse*. L'établissement d'une jetée-abri et de deux épis; le creusement d'un chenal d'accès et d'un bassin d'opérations d'environ 13 hectares, ayant 6 m. 50 d'eau sous basses mers, la construction de 604 mètres de murs de quai; l'outillage du port;

3° *A Sfax*. Le creusement d'un chenal d'accès, d'un bassin d'opérations d'environ 10 hectares et de deux petits canaux devant servir de ports de barques, le chenal d'accès et le bassin devant être creusés à 6 m. 50 au-dessous des plus basses mers; la construction de 415 mètres de murs de quai; l'outillage du port.

Ces travaux seront faits aux frais des concessionnaires, sous leur entière responsabilité; ils seront entretenus par eux pendant toute la durée de la concession.

Comme rémunération, l'exploitation de ces trois ports leur est concédée pour une période de quarante-sept années, pendant laquelle ils seront autorisés à percevoir des droits dont les maxima sont déterminés. L'Etat leur garantit, de ce chef, une recette nette annuelle de 405.000 francs pour les trois ports.

En vertu de cette garantie, les insuffisances de recettes seront supportées par le Gouvernement tunisien, mais seulement à titre d'avances remboursables; les bénéfices nets, [30] c'est-à-dire les excédents de recettes sur les dépenses d'exploitation, augmentées du revenu garanti, seront d'abord affectés à rembourser les avances du Gouvernement, puis partagés par moitié entre le Gouvernement et les concessionnaires, dont la part ne pourra, en aucun cas, dépasser le maximum de 260.000 francs. A l'expiration de la concession, les trois ports reviendront, nets de toutes charges, à l'État.

Cette combinaison a paru avantageuse pour l'État, dont les charges annuelles, qui ne dépasseront pas à l'origine une quarantaine de mille francs, devront décroître rapidement, étant donnée la progression constante du trafic des ports depuis l'établissement du Protectorat. Cette progression ira d'ailleurs en s'accroissant, par suite de l'exécution des travaux des ports et de l'extension que va prendre le réseau des chemins de fer de pénétration.

On peut admettre que les recettes croîtront assez vite pour que, avant cinq ans, l'Etat ne supporte plus de charges du chef de la garantie consentie aux concessionnaires; à partir de ce moment, avances qu'il aura faites commenceront à lui être remboursées et le seront vraisemblablement tout à fait au bout d'une seconde période de cinq ans.

Ainsi donc, dans dix ans environ, l'État commencerait à participer aux bénéfices d'exploitation.

p52

Le service a pris possession au mois de juin de l'Hôtel des postes de Sfax, construit par la municipalité en vertu d'une convention passée avec l'État tunisien.

Le comptage de correspondances, effectué en mai 1898, a fait reconnaître sur les résultats de l'année précédente une augmentation de 700.000 objets sur un total d'environ 11 millions, soit à peu près 7 p. 100. Mais la plus-value porte uniquement sur l'expédition, la réception ayant quelque peu diminué.

RAPPORT
AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE
SUR
LA SITUATION DE LA TUNISIE
EN 1894

§ 1
GOUVERNEMENT, ADMINISTRATION

p5

Les travaux d'alimentation hydraulique de Sfax seront vraisemblablement achevés au cours de 1895; l'adduction dans la ville de Sousse des eaux de l'Oued Laya est un fait accompli.

p29-31
TRAVAUX PUBLICS.

A. Ponts et chaussées.

1° *Service maritime.* — *Ports de Tunis, Sousse et Sfax.* — La construction et l'exploitation des ports de Tunis, Sousse et Sfax ont été concédées aux conditions indiquées dans le rapport de 1893. Pendant l'année 1894, les concessionnaires ont surtout organisé leurs services, élaboré les projets et réuni le matériel nécessaire aux chantiers.

Ils ont commencé les travaux dans le port de Tunis; un petit chenal a été établi dans le lac, entre le bassin et les carrières du djebel Djelloud, pour assurer l'approvisionnement facile des moellons destinés à la construction des quais; les berges du chenal ont été perreyées, une douane a été construite à la Goulette, près du nouveau bassin.

Port de Bizerte. — Les travaux du port de Bizerte sont à peu près terminés, et l'ouverture du port au commerce aura lieu prochainement, en avance de près d'une année sur le terme du délai fixé au contrat de concession.

Port de Tabarca. — Un petit chenal de 1 m. 50 de profondeur a été creusé cette année pour permettre l'accès des chalands qui font le débarquement en rade. L'appontement a été éclairé par un feu de port.

[30]

Port de Nabeul. — Le seul ouvrage du port de Nabeul est un débarcadère-appontement construit en 1894. Sa longueur est d'une quarantaine de mètres, et il est accostable aux embarcations calant moins de 1 m. 50. Il a coûté 15.000 francs.

Port de Mahdia. — Des dragages assez importants ont été faits en 1894 dans le port de Mahdia.

Port de la Skira. — Un bureau de port, avec tourelle portant un feu fixe, a été établi à la Skira en 1894. Ce bâtiment a coûté 13.000 francs.

Port de Gabès. — La Commission nautique, qui a visité Gabès en novembre 1891, avait recommandé rétablissement dans la barre de l'Oued d'une passe de 1 mètre de profondeur sous basse-mer et la construction d'un appontement métallique parallèle à la direction de cette passe. Ces travaux, assurément utiles, auraient engagé une dépense de 4 à 500,000 francs, qui semble trop élevée au égard aux ressources disponibles.

Le but que s'est proposé l'Administration est plus modeste : il consiste à abaisser la barre de 0m. 50 en la dérasant au niveau des basses-mers de vives eaux par l'emploi de la main-d'œuvre la plus rudimentaire, et à assurer, par le même procédé, le maintien des fonds ainsi réalisés. Cette amélioration, qui n'engage en rien l'avenir, permettrait l'accès journalier de l'Oued aux embarcations du pays, calant au plus 1 mètre. Elle a été commencée en 1894 et sera poursuivie régulièrement en 1895.

[31]

Port de Zarzis. — Un bureau et un feu de port ont été établis à Zarzis en 1894. Ils ont coûté environ 7.000 francs.

2° Phares et fanaux. — Trois phares sont actuellement en construction, ceux de Turgœness et de Bordj Djillidj dans l'île de Djerba et le phare de Tina, près de Sfax. Ces trois phares seront allumés en 1896, et compléteront les installations destinées à assurer l'éclairage des côtes de la Régence.

p43

Les travaux de construction d'un contrôle civil à Sfax et d'une gendarmerie à Souk-el-Arba ont été commencés et seront achevés en 1896.



MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

RAPPORT

AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

SUR

LA SITUATION DE LA TUNISIE

EN 1895

§ 1^{er} GOUVERNEMENT. ADMINISTRATION

p7/8

La ville de Sfax a fait étudier un projet de réseau d'égouts, et continué ses travaux d'alimentation hydraulique. Sousse a achevé ses travaux de l'Oued Laya pour l'adduction des eaux potables. Grâce aux subventions accordées par l'État, les communes ont pu réaliser en 1896 des travaux importants. A Tunis, le réseau d'égouts, le parc du Belvédère ont été poussés avec activité; Béja, qui vient d'être, au commencement [8] de 1896, transformée en municipalité, s'est construit un immeuble pour ses services municipaux. Kairouan, érigée en municipalité par décret du 20 février 1896, a poursuivi son réseau d'égouts. Au Kef, les travaux d'adduction d'eau ont été terminés.

DIRECTION DES RENSEIGNEMENTS ET DES CONTRÔLES.
DIRECTION DE L'AGRICULTURE

B. DOMAINE

p10

La délivrance des titres notariés arabes poursuivie aux environs de Sfax, concurremment avec les concessions de terres salines aux planteurs européens a porté sur 700 hectares en de nombreuses parcelles. Le Domaine a participé aux opérations de la Commission de reconnaissance des terres salines qui permettra de déterminer par voie d'ensemble l'étendue des terres à planter et des terres à maintenir à la disposition des indigènes pasteurs.

C. AGRICULTURE

p12

La reconnaissance agricole des terres salines a été terminée par le Service de l'arboriculture. Cet important travail, qui a porté sur près de 1 million d'hectares, permet d'évaluer à une étendue de 600.000 hectares environ les terres plantables en olivier dans le contrôle de Sfax.

Set 2: 1892, 1893, 1894

CHAPITRE IV.

TRAVAUX PUBLICS.

A. Ponts et chaussées.

p35

1° Service maritime. — Ports de Tunis, Sousse et Sfax. — La construction et l'exploitation des trois ports de Tunis, Sousse et Sfax ont été concédés, ainsi que l'indiquait le précédent rapport, à une compagnie dont les statuts ont été approuvés par décret du 1^{er} juillet 1896. La durée de cette concession est de 47 ans.

Les travaux, commencés en 1896, ont été activement poussés en 1896; ils doivent être achevés pour Tunis et Sfax dans le courant de l'année 1897, pour Sousse à la fin de l'année 1898.

p36

A Sfax : le dragage d'environ 200.000 mètres cubes, des approvisionnements en matériaux et outillage.

p43

Les travaux de construction d un contrôle civil à Sfax et d'une gendarmerie à Souk-el-Arba ont été commencés et seront achevés en 1896.

C. SERVICE MÉTÉOROLOGIQUE

p61

Les observations faites dans les postes de Tunis, Bizerte, Sfax et Djerba sont transmises quotidiennement par la voie télégraphique au bureau central météorologique d'Alger.

Les relevés météorologiques recueillis dans les différents postes sont publiés chaque mois au Journal officiel tunisien.

RAPPORT
AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE
SUR
LA SITUATION DE LA TUNISIE
EN 1896

GOUVERNEMENT, ADMINISTRATION, ETC.

C. AGRICULTURE

p19

Le Laboratoire de recherches chimiques a terminé et publié la carte agronomique de la région des terres salines (Sfax). Il a, en outre, préparé un projet de loi pour réprimer les falsifications des denrées alimentaires et des engrais.

En même temps, l'Inspection de l'agriculture a terminé et publié la reconnaissance agricole des terres salines et a continué à reconnaître les enchirs destinés à la colonisation.

Par suite, de la persistance de la sécheresse, la surface [20]ensemencée en céréales a présenté, en 1896, une diminution très sensible par rapport aux chiffres constatés en 1895 ; les ensemencements se répartissent ainsi suivant les cultures :

	HECTARES.		HECTARES.
Blé	372.898	au lieu de	443.637 en 1895
Orge	357.169	—	438.227
Avoine	5.257	—	6.535

La récolte, bonne dans le Nord, a été insuffisante dans le Centre; dans l'extrême Sud, au contraire, elle a été excellente. Pour assurer les ensemencements de la campagne 1896-1897, le Gouvernement tunisien a dû, comme on l'a dit plus haut, avancer des semences (15.000 quintaux d'orge) aux indigènes des régions les plus éprouvées par la sécheresse.

CHAPITRE IV.

TRAVAUX PUBLICS.

A. Ponts et chaussées.

p47

1° *Service maritime.* — *Ports de Tunis, Sousse et Sfax.* — Les constructions neuves exécutées en 1896 comprennent :

A Tunis : la digue en enrochements, les piliers en maçonnerie et la plate-forme des quais, le terre-plein ouest, le raccordement des voies ferrées de ce terre-plein avec les voies de la compagnie Bône-Guelma, deux grands hangars destinés à entreposer les marchandises, la plate-forme du tramway du Mornag entre les installations du port et le pied de la colline de Sidi-bel-Hacen au travers du lac;

A Sousse : les fondations de la grande jetée-abri, sur tout son développement et le corps même de l'ouvrage sur 170 mètres, l'amorce de l'épi Nord sur une longueur de 43 mètres, un hangar destiné à l'entrepôt des marchandises;

A Sfax : le creusement du canal d'accès et du bassin d'opérations, le quai Nord-Est en entier et le quai Ouest sur 200 mètres, l'aménagement des terre-pleins.

Il y a lieu de signaler aussi le développement de l'outillage du port de Tunis, où trois grues ont été installées, et la transformation du pont de bateaux de Radès, situé à droite de la sortie du chenal de Tunis, en un pont métallique à trois, travées de 7 mètres d'ouverture chacune.

p54

Tramways de Sfax. — Un réseau de tramways de 9 kilomètres de longueur à établir à Sfax a fait l'objet d'une concession de M. de Salma.

Il n'a été procédé encore à aucune mesure d'exécution.

p59

A Sfax, les souks ont été dallés et remis en état. L'assainissement de la ville a fait l'objet d'une étude complète qui est actuellement soumise au Conseil municipal.

B. SERVICE DES PORTS ET DE LA NAVIGATION

p61

La pêche des éponges et des poulpes, qui a dans la région de Sfax une importance exceptionnelle, se pratique sous le régime des décrets des 16 juin 1892 et 11 janvier 1895. Les pêcheurs doivent être munis d'une patente.

Le produit des droits de patente, en 1896, est voisin de 160.000 francs.

Le poids des éponges pêchées, du 1^{er} juin au 1^{er} décembre, s'est élevé à 56.000 kilogrammes, dont 44.000 kilogrammes d'éponges blanches et 12.000 kilogrammes d'éponges noires.

Le personnel employé à ces pêches est de 3.300 hommes environ et le tonnage de jauge du matériel correspondant atteint 2.500 tonneaux.

Set 4: 1897, 1898, 1899, 1900

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES



RAPPORT

AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

SUR

LA SITUATION DE LA TUNISIE

EN 1897

PARIS

IMPRIMERIE NATIONALE

M DCCC XCVIII

AR 17

GOUVERNEMENT, ADMINISTRATION, ETC.

C. DOMAINE

(p28)

Les concessions de terres sialines, qui avaient subi un ralentissement forcé par suite de la diminution des disponibilités de terrains de la région de Sfax, ont été au nombre de 65 depuis le commencement de 1897, pour 4.450 hectares; mais le Gouvernement s'est préoccupé d'étendre l'effet du décret du 8 février 1899 aux territoires voisins placés dans des conditions analogues, et a confié à un agent une mission spéciale de reconnaissance à cet effet. Les opérations se poursuivent dans la direction de la ligne Sfax-Gafsa.

CHAPITRE IV

TRAVAUX PUBLIQUES

A. PONTS ET CHAUSSEES

(p56)

Port de Sfax. — Ce port a été inauguré le 22 avril 1897 par MM. Darlan, Ministre de la justice, Cochery, Ministre des finances, et Boucher, Ministre du commerce, qui avaient bien voulu donner cette haute marque de sympathie à la Régence.

Il ne reste plus à faire que quelques travaux de parachèvement.

(p56/57)

Sur la route de Tunis à Gabès, 23 kilomètres ont été construits entre Sfax et Gabès, et 8 kilomètres d'embranchement ont été établis pour relier cette voie à Sidi-Bou-Ali, Kalaa-Srira, Moureddine et la Smala deSouassi. Les mesures [57] sont prises, dès à présent, pour que le tronçon compris entre le chemin de fer de Sfax à Gafsa et Gabès puisse être achevé en même temps que cette voie ferrée. Par l'ensemble des routes et des chemins de fer qui desserviront bientôt la côte orientale de la Tunisie, Gabès ne se trouvera plus, vers la fin de cette année, qu'à trente-six heures environ de Tunis.

p59

En dehors du réseau concédé à la Compagnie Bône-Guelma se place la ligne de Sfax à Gafsa, destinée à amener à Sfax les phosphates de la région de Gafsa. Cette ligne, de 250 kilomètres, est construite en vertu d'une convention qui a été analysée dans le précédent rapport ¹. Les travaux ont été menés avec une grande activité, et tout fait espérer que cette ligne sera inaugurée en 1898.

CHAPITRE V

ENSEIGNEMENT PUBLIC – ANTIQUITÉS ET ARTS

1^{er}

DIRECTION DE L'ENSEIGNEMENT

A. ENSEIGNEMENT FRANÇAIS

(p68 - p.80 in PDF)

Enfin à Sousse et à Sfax, les plans des bâtiments destinés aux écoles de filles et de garçons sont à l'étude et même la construction de l'école de filles de Sfax est déjà commencée. En résumé, 59 localités sont pourvues d'écoles primaires; celles-ci s'élèvent au nombre de 96, sur lesquelles 34 écoles avec recette postale.

RAPPORT

AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

SUR

LA SITUATION DE LA TUNISIE

EN 1898

ADMINISTRATION GÉNÉRALE, BIENS HABOUS, ETC.

(p27 - p.265 in PDF)

Dans la région de Sfax (terres à oliviers), des titres définitifs ont été délivrés pour 1.100 hectares, et il a été délivré cent quinze nouvelles autorisations de planter pour 14.200 hectares.

TRAVAUX PUBLICS

(p49)

Port de Sfax. — Le port de Sfax, ouvert au commerce depuis deux ans, est entièrement terminé; les derniers travaux ont pris fin au mois d'avril 1898.

La construction d'une nouvelle douane a été terminée en 1898.

En ce moment, la Compagnie des phosphates de Gafsa termine sur le quai Nord ses installations particulières pour le dépôt des phosphates et leur chargement rapide sur les navires.

Le 19 janvier et le 99 octobre 1898, ont eu lieu deux ventes de terrains conquis sur la mer. Ces ventes ont porté sur une surface de 21.766 mètres carrés et ont produit 357.262 francs. Le prix moyen du mètre carré ressort donc à 16 fr. 63.

(p54)

Chemin de fer de Sfax à Gafsa. — La ligne ferrée qui relie le port de Sfax à Gafsa et aux gisements de phosphates de Metlaoui vient d'être terminée par la Compagnie concessionnaire. Ce travail a été conduit et exécuté avec une rapidité remarquable. La pose de la voie a atteint jusqu'à 1.800 mètres de longueur en une seule journée et s'est faite à une vitesse moyenne de près d'un kilomètre par jour. Cette voie est entièrement métallique et calculée pour desservir [55] un trafic intense. Sa longueur entre Sfax et la station terminus de Metlaoui est de 242 kilomètres.

L'inauguration a eu lieu à la fin du mois d'avril.

RAPPORT

AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

SUR

LA SITUATION DE LA TUNISIE

EN 1899

GOUVERNEMENT, ADMINISTRATION, ETC.

(p24)

A Sfax, une nouvelle porte a- été percée dans les remparts; la porte Bab-Diwan a été élargie; des travaux d'amélioration ont été exécutés au marché couvert. Des crédits considérables ont été prévus pour la réfection du réseau d'égouts à laquelle il va être procédé.

TRAVAUX PUBLICS

A. PONTS ET CHAUSSÉES

1° Ports Maritimes

(p82)

Port de Sfax. — 1° Travaux neufs. — La Compagnie concessionnaire n'a exécuté que des travaux neufs peu importants : installation d'une prise d'eau à l'extrémité du quai Nord-Ouest; transfert du bâtiment de la Santé à l'extrémité du quai Nord-Est; construction d'un bassin pour le lavage des pommes de terre; installation d'une bascule à proximité du bâtiment de la douane.

2° Entretien et exploitation. — La Compagnie des phosphates a édifié sur le quai Nord-Est un grand magasin de dépôt de 100 mètres de long pouvant contenir 20,000 tonnes de phosphates. Cette charge considérable nécessitera la consolidation du quai; ce travail va être entrepris. Une vente de terrains a eu lieu le 21 avril 1899.

4° Routes et ponts

(p87)

Dans la banlieue de Sfax on a construit 5 kilomètres et ouvert 10 kilomètres de la route n° 40, de Sfax à Gramda. On a également construit environ 8 kilomètres de la route n° 40, de Sfax à Gramda. On a également construit environ 8 kilomètres delà route n° 41, de Sfax à Tébessa.

Set 4: 1897, 1898, 1899, 1900

6° Bâtiments civils.

(p90)

Chemin de fer de Sfax à Gafsa. — La ligne qui relie le port de Sfax à Gafsa et aux gisements de phosphates de Metlaoui a été ouverte à l'exploitation le 20 novembre 1899. Elle a une longueur de 263 kilomètres.

(p90)

Les principaux bâtiments achevés ou commencés en 1899 par les soins de la Direction générale des Travaux publics sont les suivants :

Ecole des filles de Sousse, commencée en 1898 et terminée en 1899 ;
Ecole des filles de Sfax ;
Ecole des garçons de Sfax ;
Marché de Pont-du-Fahs ;
Marché de Nabeul ;
Marché de Gabès ;
Bureau des postes de Ferryville ;
Ecole de Ferryville ;
Bureau des contributions diverses à Sousse ;
Entrepôt des monopoles à Sousse ;
Douane de Zarzis ;
Halle aux grains de Zarzis.

Les travaux du palais de justice de Tunis ont été activement poussés ; à la fin de 1900, quelques-uns des services qui doivent y prendre place, et notamment le Service topographique, y seront installés.

7° Aménagements d'eau

(p93)

A Sfax, on a curé les fesguias et réparé 102 citernes des Nasria, ainsi que 8.000 mètres carrés de surface de réception. On a creusé un nouveau puits à Sidi-Salah. Il y a lieu de signaler que le degré de salure des eaux tend à augmenter par suite du puisage; des études ont été entreprises en vue de porter remède à cette situation.

(p94)

Dans le sud, le creusement d'un grand nombre de puits le long de la route de Sfax à Gabès et des routes affluentes, l'aménagement de citernes dans l'île de Djerba, le dégagement de la source d'El-Oubira et du bir Garaât-Krechem-el-Kalb.

B. TRAVAUX MUNICIPAUX

(p97-98)

Sfax. — La rue de la République a été pavée, et plusieurs autres rues empierrées. Dix nouvelles lanternes ont été posées.

Un plan d'ensemble des égouts de la ville a été établi; on en commencera la réalisation en 1900.

La longueur de la canalisation en eau s'est augmentée de 1 26 mètres; cinq bouches d'incendie ont été placées.

On a construit des égouts dans trois rues.

CHAPITRE VII

ENSEIGNEMENT PUBLIC – ANTIQUITÉS ET ARTS

1^{er}

ENSEIGNEMENT

(p104)

La pensée de faciliter aux européens l'éducation de leurs enfants a été la préoccupation constante du Gouvernement. Dans les campagnes, ce sont les centres choisis par la colonisation qui ont été dotés d'écoles.

A la Manouba, on a créé une école de garçons. A Ferryville, où les travaux de l'arsenal ont attiré une grosse population ouvrière, une école à deux classes a été aussi tôt remplie qu'ouverte. L'école mixte de Hammam-Lif, où la population européenne ne cesse de s'accroître, a été dédoublée en école de garçons et école de filles, et chacune des nouvelles écoles est aussi peuplée que l'ancienne. Une école mixte a été ouverte à Bou-Ficha.

C'est dans le même esprit que les grandes cités comme Sfax et Sousse ont été pourvues des écoles qui leur manquaient.

Les écoles primaires supérieures créées à Sfax en mars 1899 réussissent bien. Les familles ont été séduites par le caractère pratique de l'enseignement. Elles sont parfaitement entrées dans les vues de l'Administration, qui tient à éviter de désaffectionner les enfants du métier paternel et par suite de créer des déclassés, en distribuant un enseignement pratique et en harmonie avec les besoins de notre colonie naissante. Dans les mêmes intentions, un local spacieux a été construit à Sousse pour l'école laïque de filles, à laquelle ont été annexées des classes payantes. Ce transfert a presque doublé la population scolaire de l'école, et si les charges de l'État s'en sont quelque peu accrues, on ne peut le regretter en considérant le nombre des enfants européens qui, avant cet accroissement, échappaient à notre éducation et par suite, à notre influence.

(p120)

A Sfax, MM. le capitaine Hannezô et le lieutenant Féméliaux ont découvert une mosaïque tumulaire chrétienne portant une épitaphe.

(p127)

2° *Expositions.* — La Direction des Antiquités et Arts a pris une part très active à la préparation de l'Exposition de la section tunisienne. Elle a entièrement exécuté dans ses ateliers la reproduction du kiosque de la Manouba, qui occupe la place d'honneur dans le pavillon de la section tunisienne et qui en constituera la principale attraction. Elle a également été chargée du moulage de la porte de Sfax, des panneaux ajourés qui forment le tambour de la coupole de la mosquée du Souk et de divers autres travaux du même genre.

Set 4: 1897, 1898, 1899, 1900

CHAPITRE VII

POSTES ET TÉLÉGRAPHES

(p130)

Réseau télégraphique. — Cinq nouveaux bureaux de télégraphe ont été installés et un a été fermé à la suite de l'évacuation du camp de Souk-el-Djemaâ; l'augmentation est ramenée ainsi à k, portant à 80 le nombre total de ces établissements.

Une nouvelle gare a été ouverte au service de la télégraphie privée.

Au total, le nombre des localités où le public dispose du télégraphe est actuellement de 107.

La ligne établie le long du chemin de fer de Sfax à Gafsa a été continuée jusqu'à Metlaoui sur une longueur de 25 kilomètres, comprenant 98 kilomètres de fils, avec prolongement sur route de 23 kilomètres se raccordant, à Gouifla, avec la ligne de Tozeur.

RAPPORT
AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE
SUR
LA SITUATION DE LA TUNISIE
EN 1900

A. PONTS ET CHAUSSÉES

1° Ports Maritimes

(p66)

Port de Sfax. — Travaux neufs. — Les travaux ci-après ont été entrepris en 1900:

Scellement de 80 anneaux d'amarrage de 0 m. 30 le long du chenal Sud et des quais.

Plantation de 21 pieux d'amarrage le long du chenal Sud et de la darse.

Empierrement d'une partie de la zone publique des quais Ouest et Sud, en arrière du bâtiment de la Défense mobile et de l'atelier du Service maritime.

Etablissement d'une prise d'eau à l'entrée du chenal Sud et d'une autre prise au milieu du quai Nord.

Plantation de 4 pieux d'amarrage dans le bassin du port, entre les ducs d'Albe.

5° Chemins de fer

(p.903 in PDF)

(p82)

Tramways. — Un tramway à traction mécanique allant de Tunis au Bardo et à la Manouba a été concédé à la Société française de tramways par décret en date du 1 novembre 1900. Les travaux de construction de la plate-forme sont en voie d'exécution; la Société fournira à bref délai les projets d'établissement de la ligne ferrée.

Des pourparlers sont en cours avec M. Darras en vue de l'installation à Sfax d'un réseau de tramways électriques. Cette question est liée à celle de l'éclairage de la ville par l'électricité.

TRAVAUX PUBLICS

B. TRAVAUX MUNICIPAUX

(p89 - p.913 in PDF)

Sfax. — Construction de bordures de trottoir et de caniveaux en ciment sur le boulevard de France, les rues Victor Hugo, Philippe-Thomas, etc.

Amélioration de la viabilité de diverses rues de la ville arabe.

Construction de deux chalets de nécessité, de huit urinoirs.

Pose de six nouvelles bouches d'incendie.

Set 4: 1897, 1898, 1899, 1900

Etude d'un projet complet de réseau d'égouts et d'une distribution d'eau de mer. L'exécution de ce projet est commencée.

Commencement des travaux de construction de l'usine élévatoire des eaux d'égouts et des eaux de mer.

Achèvement des travaux d'ouverture d'une nouvelle porte dans le rempart Nord de la ville.

6° Batiments civils

...Quelques autres bâtiments, commencés en 1900, sont sur le point d'être terminés. Ce sont :

L'hôtel des postes de Sousse ;

Le bureau des contributions diverses de Sfax ;

...

Ministère des Affaires Étrangères
Rapport au président de la république
La Situation de la Tunisie 1897, 1898, 1899 and 1900

Set 5: 1901. 1902

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

—
366618

RAPPORT

AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

SUR

LA SITUATION DE LA TUNISIE

EN 1901



PARIS

IMPRIMERIE NATIONALE

—
MDCCCII

p13

Travaux municipaux. - Les cimetières musulmans de Djarzis ont été agrandis et clôturés. A Sfax, l'agrandissement du cimetière européen a été décidé et l'exécution des travaux va suivre.

p30

Legislation commerciale. — Un décret du 20 décembre 1901 a institué des magasins généraux à Sfax et en a confié l'exploitation à M. Jules Gattan, à Sfax.

p54

Salines. — Le monopole de sel n'a pas empêché dans la Régence la concession, à l'industrie privée, d'importantes salines, et ces deux modes d'exploitation peuvent subsister parallèlement, car ils répondent à une destination différente : les salines exploitées par l'État font face aux besoins de la consommation locale ; celles exploitées par les particuliers ont exclusivement pour but le commerce d'exportation.

Jusqu'en 1901, les salines ont été concédées, moyennant le paiement: 1° d'une redevance de 0 fr. 25 à 0 fr. 60 par tonne de sel exportée, avec fixation d'un minimum annuel qui, suivant l'importance de la saline et la période de la concession, variait entre 3. 000 et 10.000 francs; 2° d'une contribution aux frais de surveillance avancés par l'Administration, dont le forfait n'était généralement pas inférieur à 1.500 francs pour la saline et à 500 francs par dépôt de sel à établir dans les ports ouverts à l'exportation.

Ces charges ayant paru de nature à entraver l'essor d'une industrie naissante, le Gouvernement a réduit à 0 fr. 10 la redevance exigible par tonne de sel exporté, abaissé dans les mêmes proportions les minima annuels de cette redevance et diminué la part contributive des amodiataires dans les frais de surveillance.

Le bénéfice des nouvelles dispositions a été étendu aux salines précédemment concédées.

Droite de criée sur les bestiaux à Sfax. — Le taux et le mode de perception des droits de criée sur les animaux mis aux enchères et adjudés sur le marché de Sfax ont été modifiés par un décret du 9 décembre 1901.

Un arrêté du Directeur des finances du même jour a réglementé le mode de perception de ces droits en même temps que le fonctionnement et le contrôle des opérations de la criée.

p70

3° Phares et balises.

On s'est borné à exécuter aux phares les travaux d'entretien courant et on n'a réalisé, en fait d'améliorations de quelque importance, que l'éclairage de l'entrée du chenal de Tunis, l'éclairage complet du chenal de Sfax et l'établissement de deux fanaux d'entrée au port de Gabès.

Chemin de fer de Sfax à Gafsa. — Les recettes totales de la ligne se sont élevées, en 1901, à 1.744. 332 francs en augmentation de 97.830 francs sur les recettes de 1900.

La recette kilométrique annuelle s'est élevée à 7.178 fr.

Il y a lieu de rappeler que les recettes et les dépenses de cette ligne n'intéressent pas directement l'État, mais seulement la Compagnie concessionnaire.

A Sfax, on a terminé le bureau des contributions diverses, agrandi et remis en état le bureau des ponts et chaussées.

Un bordj a été construit à Tiagra [*Triaga*] pour servir de logement au chef d'annexé qui doit occuper ce poste.

Le musée de Sousse a reçu le produit des fouilles exécutées sur divers points de la ville par son conservateur M. Gouvet, puis un remarquable chapiteau byzantin, à figures et animaux, de Bou-Ficha, et divers dons de statuettes, de lampes et de menus objets de bronze. Le dépôt du contrôle civil de Sfax a reçu l'ossuaire trouvé aux îles Kerkenna et une collection d'antiquités provenant des ruines de Thina, don de M. le vicomte de L'Éspinasse-Langeac.

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

366619

RAPPORT

AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

SUR

A SITUATION DE LA TUNISIE

EN 1902

p10 (483 in PDF)

Alimentation en eau potable. — Des réparations importantes ont été effectuées aux citernes de la ville de Sfax. De nouvelles bornes-fontaines ont été établies à Souk-el-Arba , à Tabarca et à Tozeur.

Hygiène. - Salubrité. — L'Autorité militaire a fait remise aux villes de Kairouan et de Gafsa des cimetières qu'elle avait créés dans ces localités.

L'État a également remis à la ville de Mateur le terrain destiné à servir de cimetière européen. Le cimetière de Sfax a été agrandi. Enfin un cimetière européen a été créé à Tébourba et un nouveau cimetière musulman à Gafsa.

La Municipalité de Nabeul a clôturé tous les cimetières musulmans.

H. COMMERCE.

p36 (509 in PDF)

Situation générale. — Le commerce total de la Tunisie a atteint en 1902 le chiffre de 117.901.118 francs, présentant une augmentation importante de 14.104.197 francs sur le chiffre d'affaires de 1901.

La progression constante constatée dans les rapports précédents, en ce qui concerne le montant des importations, s'accroît encore en 1902; celles-ci atteignent en effet 72.972.189 francs contre 64.682.567 francs en 1901.

Les exportations sont également en augmentation sur le chiffre de 1901; elles s'élèvent, en 1902, à 44.928.929 francs, accusant une augmentation de 5.814.575 francs, relativement à l'année précédente.

Dans les évaluations qui précèdent, la France et l'Algérie réunies entrent pour 44.764.706 francs dans les importations et pour 24.869.343 francs dans les exportations, ce qui représente un chiffre total d'affaires de 69.634.049 francs.

Législation Commerciale. — Un décret du 10 février 1902 a prorogé jusqu'au 31 décembre 1903 le délai accordé à la Chambre de Commerce et à la Municipalité de Tunis pour l'établissement de magasins généraux et de l'entrepôt réel des douanes dans cette ville.

La date d'ouverture des magasins généraux de Sfax, primitivement fixée au 1^{er} juillet 1902, a également été reportée au 1^{er} janvier 1903 par décret du 16 juin 1902.

p97 (570)
TRAVAUX PUBLICS.

En outre, cette route a été complètement terminée dans le contrôle civil de Kaïrouan par la construction du lot compris entre 13 kilom. 685 et 17 kilom. 180 et par l'amélioration des abords du pont de l'oued Hamada.

Des cassis ont été établis aux points ci-après pour assurer l'écoulement des eaux dans la plaine de Kairouan :

- Cassis de 45 mètres au point 3 kilom. 600 ;
- Cassis de 30 mètres au point 16 kilom. 681 ;
- Cassis de 15 mètres au point 14 kilom. 700 ;
- Cassis de 16 mètres au point 15 kilom. 368.

Route n° 40 de Gremda. — La construction de 7.260 mètres de chaussée a porté à 18 kilom. 500 la longueur totale de route empierrée.

Route n° 41 de Sfax à Bou Thadi. — La construction de 25 kilom. 100 de chaussée à partir du point 23 kilom. 400 a porté à 48 kilom. 500 la longueur empierrée de cette route.

Un embranchement de 1.300 mètres de longueur a été construit entre le kilomètre 44 et le bordj de Triaga.

Route n° 43 de Kairouan à Mehdi. — Cette route a été achevée entre Bourguine et Mokenine par la construction d'une lacune comprise entre 1 kilom. 933 et 10 kilom. 392 sur 8.452 mètres de longueur.

Route n° 43 de Sfax à Aguarab. — La construction de 4.500 mètres de chaussée, à partir du point 7 kilom. 500, a porté la longueur empierrée de cette route à 12 kilomètres.

p108

Lignes concédées à la Compagnie de Sfax-Gafsa. — Chemin de fer de Sfax à Gafsa. — Les recettes totales de la ligne de Sfax à Gafsa et à Metlaoui se sont élevées, en 1902, à 2.426.112 francs en augmentation de 680.780 francs sur les recettes de 1901.

La recette kilométrique qui était de 7.178 francs en 1901, a atteint, en 1902, 9.984 francs.

Il y a lieu de rappeler que les recettes et tes dépenses de cette ligne n'intéressent pas directement l'État, mais seulement la Compagnie concessionnaire.

p132

Sfax. — 1° Voies publiques et dépendances. — Construction de chaussées empierrées, sur 930 mètres de longueur totale, dans les rues Philippe-Thomas, Massicault, Amiral Courbet et de Thina. Mise en état des chaussées dans les rues parcourues par les égouts construits en 1901 ; aménagement des caniveaux pour l'évacuation des eaux de ces chaussées dans les bouches d'égouts.

2° *Promenades et plantations.* — Une plantation de palmiers a été faite dans la rue Victor-Hugo. Un square avec bassin central a été aménagé en bordure des rues de Thina, de la République prolongée et de l'avenue de Paris.

3° *Égouts.* — Définitivement installé dans la ville européenne, sauf pour quelques immeubles dont les branchements vont être exécutés d'office, le tout à l'égout et la distribution d'eau de mer fonctionnent bien. A plusieurs reprises déjà, les eaux de fortes pluies d'orage ont été convenablement évacuées. Les eaux vannes sont rejetées à la mer par les pompes de l'usine élévatoire à 800 mètres au large.

4° *Cimetière.* — La construction d'un nouveau cimetière avec maison de gardien et dépositaire a été effectuée en 1903.

5° *Construction d'un théâtre municipal.* — Commencés au mois de mars, les travaux ont pu être suffisamment avancés le 39 janvier 1908 pour livrer, à cette date, la salle et la scène à l'imprésario envers qui des engagements avaient été pris par la municipalité. Les divers aménagements et installations complémentaires seront achevés prochainement.

L'éclairage de la salle, de la scène et de toutes les dépendances est assuré provisoirement au moyen de lampes à pétrole. Le montant total des travaux s'élèvera à 176,000 francs environ, non compris l'installation de l'éclairage définitif.

6° *Kiosque de la musique.* — Les travaux de construction ont été terminés.

p139

Pêche des éponges. — L'application du décret du 19 août 1901, en vue de restreindre en 1902 la pêche au scaphandre, a été faite sans difficulté.

A la date du 5 août 1902, un décret a été pris pour interdire complètement, à dater du 1° janvier 1903, la pêche des éponges au moyen du scaphandre dans les eaux tunisiennes; mais, sur la réclamation des intéressés de Sfax, et la question des inconvénients du scaphandre [140] présentant encore quelques obscurités, l'application de ce décret a été suspendue par un nouveau décret du 16 novembre 1902 qui limite la délivrance des patentes au scaphandre en 1903 au nombre des patentes délivrées en 1902.

p149

ENSEIGNEMENT PUBLIC

Un important groupe scolaire destiné aux écoles laïques de Sfax a été mis en adjudication et est en cours d'exécution.

Dix nouveaux postes d'adjoints ont été créés : 2 à l'école de garçons et 2 à l'école de filles de Bizerte, 2 à l'école de garçons de la rue Bab-el-Khadra, 1 à celle de la rue d'Italie, à Tunis, 1 dans chacun des établissements suivants : école primaire supérieure de garçons à Sfax, école laïque de garçons à Sousse et école laïque de garçons à Kairouan.

Plusieurs de ces créations d'emplois ont été amenées par l'ouverture ou l'extension de cours complémentaires destinés à donner l'enseignement primaire supérieur dans les grandes villes de la Régence.

Si l'enseignement secondaire a pu être organisé à Tunis dans de bonnes conditions, il était impossible, pour différentes raisons et surtout pour des raisons d'ordre budgétaire, de doter les autres villes d'établissements secondaires.

Cependant, la plupart des familles installées dans ces centres, désireuses de donner à leurs enfants une instruction plus complète que celle que sanctionne le certificat d'études primaires, ne

pouvaient supporter les frais assez élevés de la pension au Lycée Carnot, à l'École secondaire ou au Collège Alaoui, auxquels venaient s'ajouter les dépenses nécessitées par les voyages des enfants et des parents. Ces familles demandaient donc, avec raison, que leurs enfants pussent continuer leurs études sur place.

Pour répondre à ce vœu, la Direction de l'Enseignement avait déjà créé précédemment à Sfax, puis à Sousse, des écoles primaires supérieures, des cours complémentaires réservés aux élèves déjà pourvus du certificat d'études primaires.

p170 (643 in PDF)

A Sfax, M. Sadoux a fait débarrasser le minaret, les colonnades de la cour et la façade de la grande mosquée, de l'épaisse croûte de chaux qui les empâtait. Ce nettoyage a fait découvrir de très intéressants détails architecturaux, nombre de chapiteaux antiques, une remarquable série d'inscriptions koufiques inédites et un bas-relief byzantin à demi martelé, figurant deux paons, affrontés de part et d'autre d'un calice d'où s'échappent des pampres chargés de grappes : une dédicace grecque borde la sculpture à sa partie supérieure, tandis qu'une large tresse complète l'encadrement sur les trois autres côtés.

p193

Dans les ruines de Thina au sud de Sfax, on a découvert, entre autres sculptures romaines, un sarcophage en marbre avec guirlandes, palmes et personnage endormi très mutilé; un mufle de lion; une tête de femme en bas-relief.

p205

Par contre, le musée du contrôle civil de Sfax, dont l'installation est satisfaisante, s'est enrichi cette année de sculptures découvertes à Thina et de divers menus objets.

MINISTERE DES AFFAIRES ÉTRANGERES

RAPPORT
AU PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE

LA SITUATION DE LA TUNISIE

EN 1901 et EN 1902

Paris
Imprimerie Nationale

MDCCCCII et MDCCCCIII

Les fiches numériques

1890 PDF (9.4 Mb) et Texte (453 Kb)

<http://ia700305.us.archive.org/33/items/rapportauprside02trgoog>

Contents: 2 Vols. 1881-1890, 1891

1893 PDF (15.7 Mb) et Texte (871 Kb)

<http://ia700108.us.archive.org/8/items/rapportauprside00unkngoog/>

Contents: 3 Vols. 1892, 1893, 1894, 1895

1894 PDF (8.2 Mb) et Texte (223. Kb)

<http://ia700209.us.archive.org/2/items/rapportauprside00fran>

Contents: 1 Volume. 1894

1896 PDF (5.5 Mb) et Texte (291 Kb)

<http://ia700301.us.archive.org/0/items/rapportauprside01trgoog/>

Contents: 1 Vol. 1896

1897

(actuellement pas trouvée)

Contents : 4 Vols. 1897, 1898, 1899, 1900

1902 PDF (25.2 Mb) et Texte (1.2Kb)

<http://ia700305.us.archive.org/1/items/rapportauprside00trgoog/>

Contents: 2 Vols. 1901, 1902

Pour l'aide en trouver ces fiches, envoyez un email à cette adresse.

info@edusfax.com