

MINISTÈRE
DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE ET DES BEAUX-ARTS

COMITÉ DES TRAVAUX HISTORIQUES
ET SCIENTIFIQUES

BULLETIN
DE GÉOGRAPHIE HISTORIQUE
ET DESCRIPTIVE

ANNÉE 1895



PARIS
IMPRIMERIE NATIONALE

ERNEST LEROUX, ÉDITEUR, RUE BONAPARTE, 28

M DCCC XCVI

L'Emplacement de Sfax

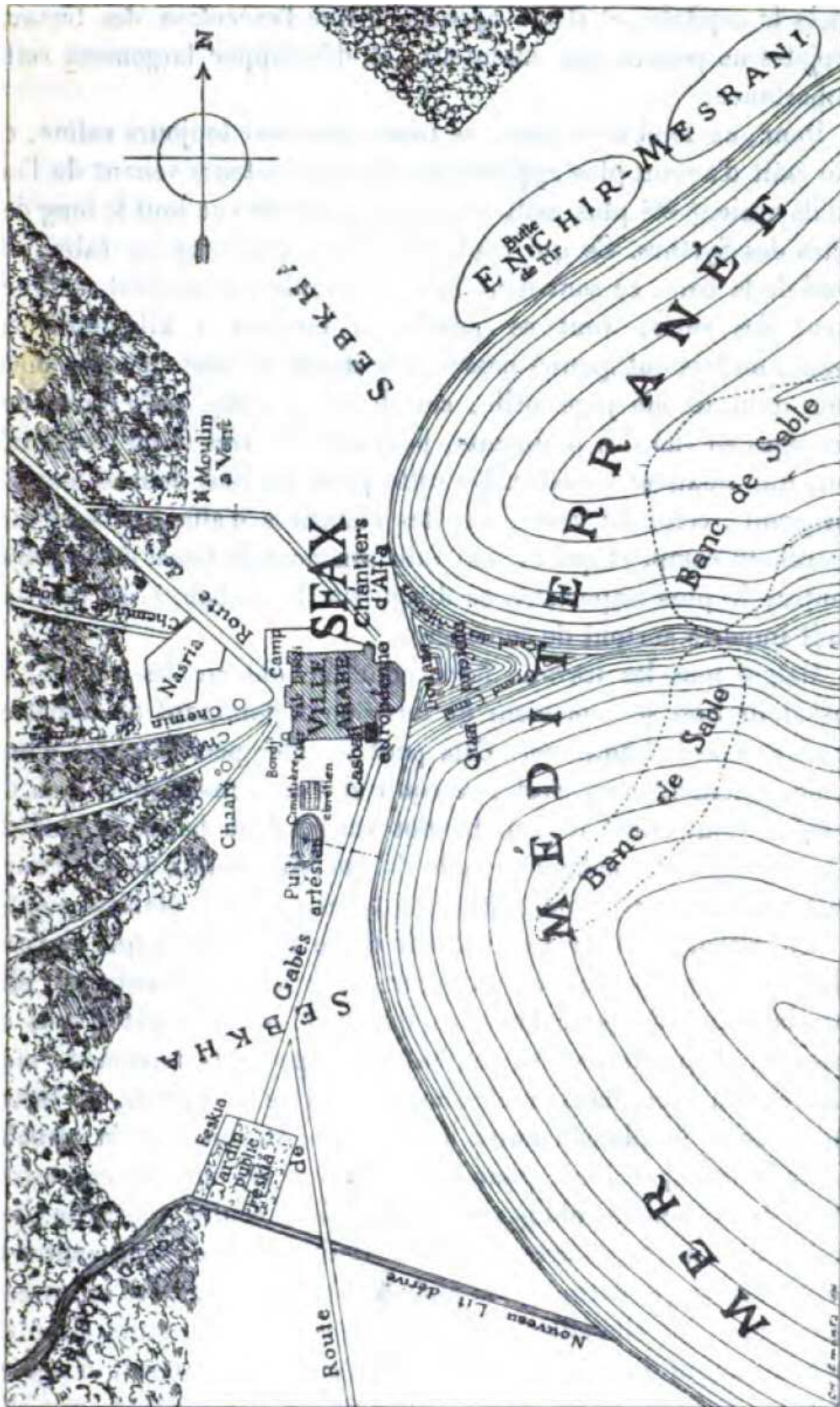
Par M. Le Commandant (Jules-Frédéric) Monlezun

Des nombreux centres de population créés par les Phéniciens aux débuts des temps historiques sur la rive sud de la Méditerranée, il n'en est peut-être pas dont la situation ait été plus heureusement choisie que celui qui est devenu notre Sfax.

Les traits d'ensemble du site sont toujours là, ou du moins ont assez peu varié pour que cette vérité soit toujours bien apparente. J'ai cru toutefois qu'en raison des travaux déjà faits, surtout depuis l'occupation française, et de ceux beaucoup plus importante encore dont la réalisation est prochaine, il était grand temps de préciser le point même du premier établissement, dont les raisons d'être auront bientôt disparu.

Sfax est en effet au fond d'une baie de 15 kilomètres environ d'ouverture, et d'une profondeur a peu près moitié moindre, ouverte en plein est, mais présentant cette particularité qu'elle est couverte à une vingtaine de kilomètres en avant par le massif des Iles *Kerkennah*, évidemment détaché de la côte, mais par une convulsion dont les hommes n'ont pas gardé le souvenir et qu'attesté leur constitution géologique identique à relie de la ligne de hauts-fonds les reliant actuellement à la terre ferme. Il en résulte que la rade de Sfax ne peut être influencée que par les vents du sud-est, qui soufflent assez rarement en cette région, et encore dans ce cas, le flot n'a pas assez d'élan quand bien même il viendrait du fond de la *Grande Syrthe*, pour être bien redoutable. Aussi, le port de Sfax est le seul de la cote orientale tunisienne où les opérations de la navigation ne soient jamais suspendues, autant dire, car, à peine le sont-elles pour les petites barques quelques heures par an, jamais un jour entier. C'est ce qui explique l'importance de ce point, le véritable port du Sud tunisien de toute antiquité. Aussi, bien que nous n'ayons pas fait grand chose pour elle depuis notre protectorat, tant les besoins urgents sont nombreux, Sfax est une agglomération de quarante-trois mille âmes, c'est-à-dire la ville de beaucoup la plus importante de Tunisie — 216 — après la capitale, et il y a apparence que l'exécution des travaux projetés ne pourra que maintenir et développer largement cette importance.

Donc, au fond de la baie, se trouve une mer toujours calme, ce qui était d'autant plus apprécié par les navigateurs venant de l'est qu'ils avaient été plus maltraités à ce point de vue tout le long des côtes des Syrthes. Ce qui contribue aussi beaucoup au calme du fond de la baie, ce sont deux bancs de sable qui partant obliquement des côtés, vont se joindre à environ 2 kilomètres en avant, ne laissant qu'une passe assez étroite et assez peu profonde pour qu'il ait été jugé utile, ces derniers temps, d'y faire des dragages en vue des bâtiments, pourtant de très faible échantillon, qui viennent accoster. De cette passe partent deux canaux se dirigeant : celui du nord, sur les chantiers d'alfa qui sont aux abords du camp, et qui lui ont valu son nom de *Canal des alfatiers*; l'autre, le plus important, se dirige sur la casbah. C'est celui-là qu'il importe surtout de considérer.



Malgré tous les travaux faits pour en adoucir les abords, la casbah de Sfax se trouve sur un terre-plein dominant de 8 mètres le niveau de la haute mer. Cela peut sembler peu de chose d'une façon générale, mais c'est beaucoup si l'on considère le peu de relief de toute cette région. Le flot venait

donc battre le pied de la petite falaise, analogue à celle de quelques points du bord nord de la baie, et sur laquelle furent faits les premiers établissements. Ce qui augmentait encore la valeur de ce point, c'est que si l'eau plus ou moins potable est rare sur toute la côte tunisienne, elle est abondante là, pour des gens qui n'ont pas été gâtés sous ce rapport, et qui doivent se contenter de produits forcément médiocres. En effet, dans la Sebkha, au sud de la casbah, le tertre qui finissait le plateau entre le cimetière chrétien et la casbah, tertre rasé aujourd'hui pour fournir les terres au nouveau terre-plein de la douane, obligeait l'oued *Attia* à couler contre le pied de la butte des puits artésiens pour venir buter ensuite contre la petite falaise que surmonte la casbah. Cette eau conserve un niveau assez élevé, car elle affleure presque le chemin au puits situé en face la maison du khalifa, et dont les cyprès garnissent si agréablement la bordure du jardin. La nappe est abondante, car elle fut utilisée encore comme abreuvoir militaire aux premières années de l'occupation. Puis c'est l'Aïn, dont la ligne de puits est jalonnée — 217 — par le chemin qui a pris son nom. Enfin, un cours d'eau de bien plus grande importance, l'oued Aguerba, mais se perdant dans la Sebkha à un kilomètre environ au sud de la casbah, et dont on ne songea que beaucoup plus tard à utiliser la nappe abondante.

Encore je ne parle pas des oueds jalonnés par les routes de Gremba [sic : Gremda], Teniour, Sousse, qui sont un peu plus éloignés, et qui coulent sur le versant nord de la petite arête aboutissant à la casbah.

Ce point même de la casbah offrait donc tous les avantages que recherchaient les navigateurs désireux de créer des comptoirs, accès assez facile par eau, navigation sûre en tous temps. Le site, il faut le reconnaître, n'offrait pas grande protection contre un ennemi venant de terre, et cela a visiblement préoccupé de bonne heure les occupants, car, sous ces constructions plus ou moins délabrées qui constituent pour le touriste la casbah de Sfax, il y a une portion intéressante dont des murailles, modernes relativement, cachent l'originalité; c'est un tertre de terre rapportée, d'une dizaine de mètres de hauteur, et dont la plate-forme du haut mesure environ 30 mètres de côté. Cette œuvre des constructeurs de monts, qui nous reporte à l'âge de l'édification des pyramides, suffirait à elle seule à indiquer l'époque reculée de la fondation de ce centre de population.

Les constructions privées ne pouvaient s'élever au sud du point protégé à cause des vases de la Sebkha, ni à l'est, en raison de la mer, qui baignait le pied de la falaise; elles gagnaient donc vers l'ouest et le nord. Pour assurer dans des conditions plus sûres son ravitaillement d'eau, le nouveau centre, dès qu'il eut les ressources suffisantes, fit édifier deux grandes feskias circulaires qui sont bien typiques avec chacune leurs deux bassins inégaux en béton, suivant le modèle bien connu du bassin des Aglabites de Kairouan. A défaut d'autres, il y eut certainement encore celle qui se trouve contre le rempart, au pied du bordj Ksar, et celle qui au centre du cimetière est appelée Chaari, puis une autre environ double entre elles dont la forme, à défaut des murailles, se reconnaît encore aisément dans le cimetière.

Ces ressources, selon toute apparence, ne suffisant pas, il fut fait d'autres travaux pour recueillir également les eaux provenant de l'Aïn. A défaut des revêtements, la forme de ces bassins se reconnaît aisément en dehors de l'angle sud des *nasrias* et la butte — 218 — qui domine leur face du côté des jardins provient selon toute apparence des terres fournies par leur curage. Peut-être aussi y doit-on voir quelque idée de travaux de défense pour cette ressource précieuse, qui devait évidemment fort tenter les gens du voisinage, et qui, en cas d'hostilité avec eux, était déjà un peu éloignée du centre pour pouvoir être défendue efficacement. Le vieux Sfax n'a donc pas dépassé la ligne formée par ces bassins du côté de la terre, et fut assez resserré au nord et au sud par les *Sebkbas*.

C'est sans doute en présence du peu de facilités que le site offrait au développement de ce centre forcément important, qu'une nouvelle agglomération, une sorte d'annexé, se fonda sur l'autre bord de la *Sebkha* nord. Elle était à peine distante de la première d'un kilomètre, car ses débris se retrouvent encore aujourd'hui bien en avant de la butte de tir; elle utilisait les citernes et aussi les ruisseaux qu'emploient aujourd'hui les jardins de la cite. Cette agglomération, dont les débris ont fermé les trois buttes qui se succèdent au long de la mer, sur plus de 2 kilomètres, sous le nom d'*Enchir Mesrani*, semble surtout, par les débris qu'on en a recueillis, avoir été le quartier des habitations luxueuses, ou bien des cultivateurs et des pêcheurs. Les haut-fonds en rendent l'accès difficile pour la grande navigation. C'est ce qui explique qu'après que les invasions l'eurent ruinée, elle ne fut pas relevée.

Il en fut autrement du vieux Sfax, dont l'histoire fut certes fort troublée, mais qui trouva toujours moyen de se relever par suite des avantages tout particuliers qu'il offrait. Par suite de la préoccupation de se mettre mieux hors d'eau, ou tout simplement par difficulté de se débarrasser des débris qu'entraîna toute agglomération humaine, le sol même de la ville fut élevé par la suite des siècles, et même au delà de l'enceinte actuelle, qui semble devoir monter au moyen âge malgré bien des remaniements postérieurs, dont quelques-uns sont assez importants. La masse de débris jetés à la mer entre les deux canaux dont nous parlions au début donna naissance à ce terre-plein sur lequel fut construite la ville européenne dont l'enceinte fut démolie en 1882. Mais les talus à pente douce de tous ces remblais battus par la mer ne pouvaient pas donner grande satisfaction aux navigateurs, dont les barques mêmes, pour peu qu'elles fussent de fort modèle, ne pouvaient être chargées ou déchargées sans que les hommes ne dussent se mettre à l'eau. C'est pour supprimer cet inconvénient que fut construit — 219 — en 1886 le terre-plein de la douane, dont le mur de face, grâce à un dragage, permet d'accoster aux bateaux calant moins de 3 mètres, auxquels le chenal, également dragué, permet l'accès. Nous voilà déjà bien loin de la falaise où abordaient les Phéniciens du x^e siècle avant notre ère.

Mais ce qui va achever de bouleverser complètement le site, ce sont les travaux du nouveau port, dont le terre-plein, débordant celui de la douane actuelle d'une dizaine de mètres, aura son accès assuré par un chenal de 8 m. 50. Les terres provenant de cette fouille serviront à prolonger vers le sud le terre-plein actuel en comblant par conséquent le canal du sud, qui aboutit à la casbah. Ce canal, qui

sert actuellement d'abri aux barques des nombreux pêcheurs de la côte, principalement aux *sandals*⁽¹⁾ de Kerkennah, disparaissant, il ne restera plus aucun vestige permettant de retrouver sur le sol les raisons qui ont fait choisir remplacement de la ville, et qui étaient si puissantes, qu'elles en ont amené de tout temps la prospérité.

Les Ceskias de l'Aïn et d'Àttia n'avaient pas suffi aux besoins d'eau douce, et, depuis plus d'un siècle, le cours de l'oued Aguerba a été mis à contribution grâce à ces deux grandes feskias qu'englobe le nouveau jardin public. C'était un grand progrès que ce gros volume d'une eau salubre mis à la portée des habitants. Mais cela ne pouvait suffire à des Européens habitués à mieux, et puis comme quantité c'était limité. Le nouveau port a donc cherché son complément dans l'adduction de sources nouvelles plus abondantes et de meilleure qualité.

Tout fait espérer que les nappes souterraines de l'oued Sidi Salah amenées de 14 kilomètres répondront à ce besoin, et qu'elles contribueront pour une part au renouvellement de l'outillage d'un port qui mérite toute notre attention par le développement que la mise en valeur de la région ne peut manquer de lui donner.

⁽¹⁾ Barque non pontée, montée par deux à six hommes, ayant son ou ses mats fortement penchés vers l'arrière.