



Les Ports et les Voies de Communication en Tunisie

(<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k34460h>)

La récente inauguration du port de Sfax a attiré une fois de plus l'attention sur l'avenir de notre possession du Nord de l'Afrique. Cet avenir dépend à la fois des forts et des voies de communication; aussi, lira-t-on avec intérêt celle étude d'un écrivain distingué, à qui les questions coloniales sont familières.

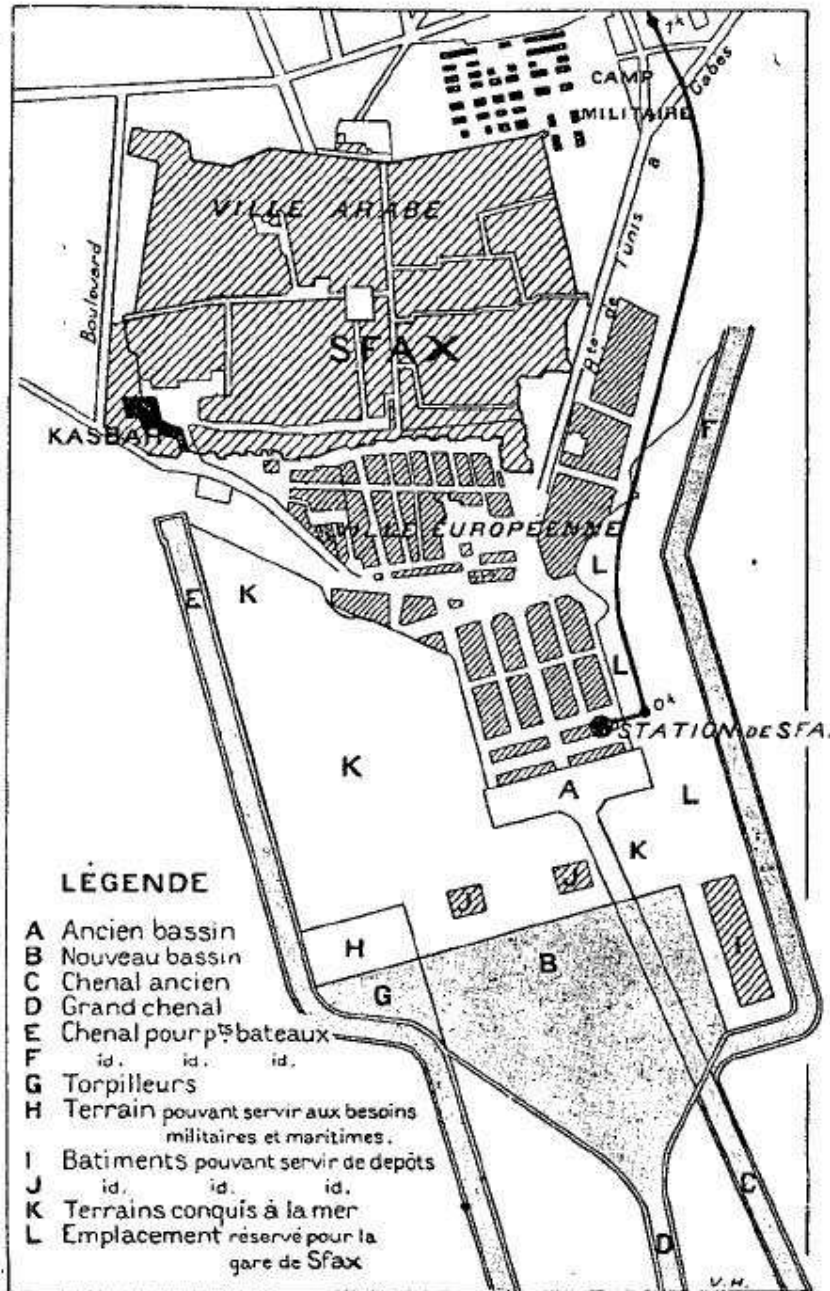
La supériorité des organismes tient à la richesse de leur canalisation nerveuse et sanguine. La supériorité des pays dépend de leurs voies de communication. A ce point de vue, la Nature s'est montrée bonne mère pour la Tunisie. Voyez-en les cotes ; golfes et caps se succèdent avec une harmonie qui permet de nombreux ports. Examinez le relief des terres : ici, d'immenses plaines, là, de belles vallées offrent partout, de commodés plates-formes aux routes. Minerais et phosphates du Sud, olives et fruits du Centre, vignes et blés du Nord, par de faciles chemins peuvent être conduits dans les ports...

Il en était ainsi aux temps carthaginois, à l'époque romaine. La Tunisie produisait; elle exportait ; sur toutes les routes passaient les convois des agriculteurs; dans tous les ports flottaient les navires des marchands. Puis, ce fut l'invasion arabe, ce fut la domination des armées de Sidi-Okba, des voisinage de la mer par où viennent à l'improviste les galères ennemies, redoutant les routes commodés aux troupes hostiles, jetèrent leur capitale là où le touriste se demande, étonne, le pourquoi de Kairouan.

Et peu à peu, tandis que la dent de chèvres faisait le désert autour des tentes, des gourbis et des mosquées du conquérant, peu à peu disparurent les routes, peu à peu se comblèrent les ports. Même en ce siècle et très proche de nous, malgré les dorures civilisées de la cour des Beys, la Tunisie retournait à la barbarie.

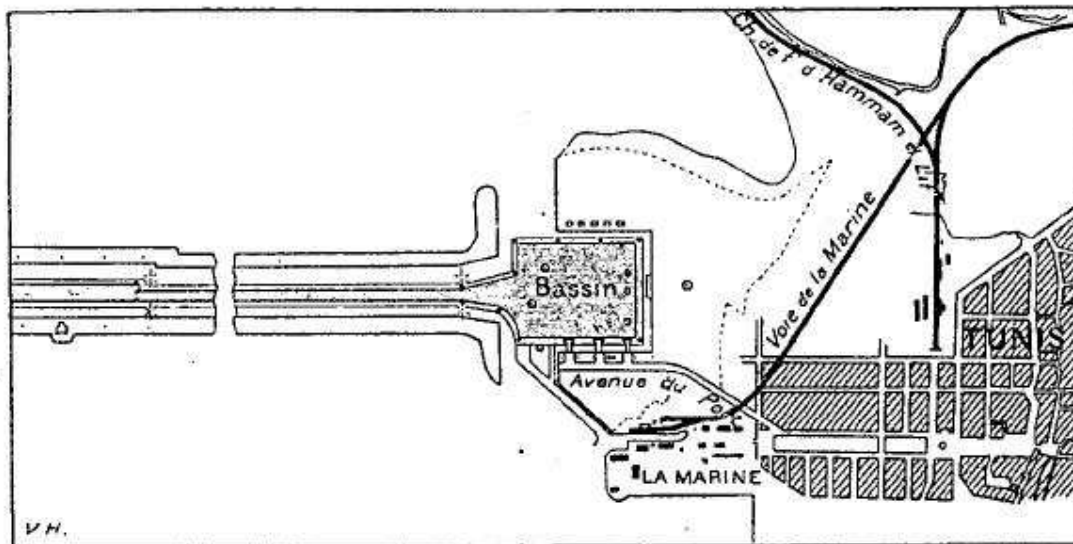
L'occupation française sonna, heureusement pour ce pays favorisé par la nature, le réveil des énergies humaines. Depuis quinze ans, nous y avons accompli une œuvre réellement admirable. Je n'en sais aucun, pour ma part, qui soit plus consolante, plus encourageante. Des gens qui sont des maîtres, dans l'art, dans la politique même, et aussi des

philosophes, pleurent des larmes de désespérance en affirmant la déchéance de notre race. Nos énergies n'existeraient plus, nous perdriions le sens du réel; ignorants de l'action, nous nous endormirions dans le rêve ; nous serions un peuple en décadence, un peuple fini, ruiné, mort, et le monde appartiendrait demain, ce soir, au Germain, à l'Anglo-Saxon.



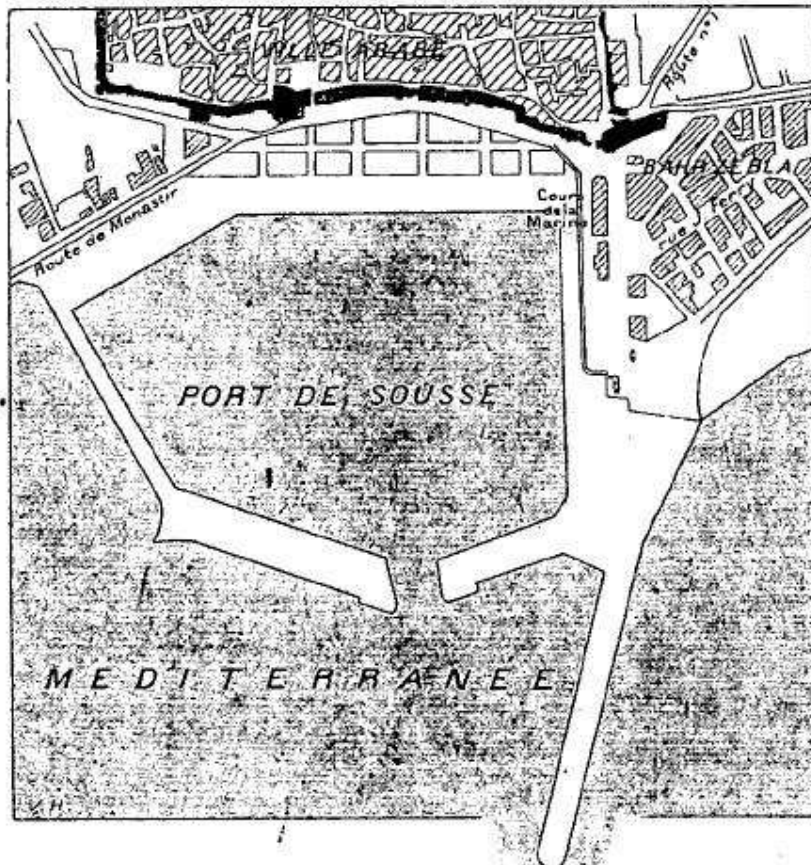
Eh bien ! non ! Trois fois non ! De telles affirmations, non seulement sont impies, mais folles et fausses. Ceux qui, généralisant trop facilement leur impuissance, désespèrent de nous... qu'ils aillent en Tunisie, tout près, la première station après Marseille. Ils verront ce que peu faire, ce qu'a fait notre énergie, qu'on dit morte... Je suis persuadé qu'après quelques jours d'étude le supériorité de l'Anglo-Saxon leur apparaîtra comme une chose beaucoup

moins certaine, et surtout beaucoup moins fatale. Le génie pratique de nos rivaux dans la colonisation du globe (rivaux longtemps fort heureux, je le sais... mais demain sera peut-être à ce point de vue plus français qu'anglais) s'est affirmé toujours dans l'établissement des voies de communication. Colonisateur marchand, afin de vendre ses marchandises et recevoir en paiement des matières premières pour son industrie, l'Anglais a voulu et l'a fait, partout, de suite, les ports, les chemins de fer et les routes nécessaires à ses transactions. Eh bien ! je ne crois pas que l'on puisse citer une de ses colonies où ce programme ait été rempli plus vite ou mieux qu'il ne l'a été en Tunisie, par nous, par des Français ! Hier, on pouvait lire dans un journal du Protectorat, dans la *Dépêche Tunisienne*, que du 1^{er} juillet 1894 au 1^{er} juin 1897, les ingénieurs français qui dirigent le service de la construction de la Compagnie Bone-Guelma ont établi exactement 230 kilomètres 110 mètres de voies ferrées avec ballast, garages et bâtiments d'exploitation, soit un kilomètre en moins de cinq jours. Le chiffre a son éloquence. Le chiffre et le fait. J'ai pu m'en rendre compte au cours du voyage que, sur l'invitation de M. René Millet, résident général de France à Tunis, j'ai fait dans ce pays avec les représentants des principaux journaux de Paris, à l'occasion de l'inauguration du nouveau port de Sfax.



Lors de l'établissement du protectorat, la Régence ne possédait qu'un outillage économique des plus modestes. Il y avait quatre kilomètres de route empierrée, de Tunis au Bardo. La Compagnie Bone-Guelma venait de construire la ligne ferrée de Tunis à Ghardimaou, et la Compagnie Rubattino exploitait les petites lignes de Tunis au Bardo, à la Marsa et à la Goulette.

Quant aux ports, l'administration beylicale les avait laissés dans un abandon presque complet. Quelques quais sans profondeur avaient été établis à Bizerte, à Porto-Farina, à la Goulette, à Sousse et à Sfax. Mais ils étaient inutilisables. Rien ne rappelait plus, même de loin, les beaux ports de l'époque romaine. Il n'y avait plus que des rades plus ou moins ouvertes. Aujourd'hui, la Tunisie compte : 16 ports ouverts ; 46 phares et feux ; 1 500 kilomètres de routes avec 107 ponts ; et près de 700 kilomètres de chemins de fer; quant aux pistes indigènes, elles ont été partout améliorées. Il convient de préciser d'ailleurs le sens de ce mot piste - En Tunisie, il ne désigne (sauf en certaines régions de la Khroumirie) rien d'analogue aux pistes muletières d'Algérie, ou aux pistes des piétons du Niger, du Congo...



La piste est large la plupart du temps ; comme elle est exactement une route non empierrée, elle s'élargit de droite et de gauche au des « arabas » la rendent impraticable. Puis quand avec le temps, la pluie et la chaleur, faiseuses de boucs et. de poussières, les ornières se comblent, la piste reprend son tracé primitif. Une année on passe à droite, une autre à gauche, puis on revient à la ligne du milieu. La piste oscille. C'est une façon économique d'entretien et de construction qui convenait certes mieux à l'administration beylicale que les méthodes de nos « Ponts et Chaussées ... Et encore le service des Travaux Publics tunisiens a-t-il su se montrer particulièrement économe, surtout en ce qui concerne ses routes. Vous

parlez d'une route empierrée en France, de suite apparaissent les gros prix de 30 000 francs le kilomètre. A Tunis, on a su faire de belles routes à 9 000 francs d'abord, puis 6 000 francs le kilomètre. C'est ainsi que le réseau, dont l'importance est considérable, ne représente qu'un capital d'environ 15 millions et que les charges annuelles d'entretien ne dépassent point 600 000 francs.

Ce même souci du bon emploi des finances publiques a présidé à l'établissement des voies ferrées. Entendons-nous bien... je ne parle pas de ce qu'on appelle à Tunis le réseau français, qui comprend les 220 kilomètres de ligne à voie normale de Tunis à la frontière algérienne avec l'embranchement du Pont de Trajan à Bèjâ et la ligne de Tunis à Hammam Lif, non plus que des 34 kilomètres italiens de Tunis au Bardo, à la Marsa et à la Goulette. Cela se fit avant le protectorat, à une époque où les combinaisons financières offraient beaucoup d'élasticité.

La construction du réseau tunisien proprement dit, de celui qu'on doit à l'administration du protectorat a été plus économique. Ce réseau comprend sur une longueur de 415 kilomètres, la ligne à voie normale de Djedeida à Bizerte, et les lignes à voie d'un mètre de Tunis à Zaghuan; Tunis à Sousse (avec embranchement sur Menzel Bou-Zalfa et sur Nabeul); Sousse à Kairouan et Sousse à Moknine.

En ce journal réservé plus spécialement à ce que la géographie, les voyages et l'étude du globe offrent de pittoresque et d'attrayant dans la science, les considérations économiques n'ont, et cela est naturel, même heureux, qu'une place restreinte. Mais de temps à autre, le plus rarement possible, que le lecteur se rassure, après surtout que des brillants tableaux ont été faits d'un pays — et c'est le cas pour la Tunisie — il n'est pas inutile de montrer pourquoi ce pays vit et grandit. Eh bien ! l'emploi judicieux, prudent, des finances de ce pays aux travaux publics est la raison essentielle de ce pourquoi. Au moment où la question chemins de fer et ports devient capitale dans le développement de nos colonies, il est utile d'exposer comment la Tunisie a su la résoudre d'une manière très satisfaisante à tous les points de vue.

Voulant montrer combien le régime des nouvelles lignes est avantageux pour l'Etat tunisien, je laisse la parole à l'ingénieur que je vis décorer pour ses travaux à l'inauguration du port de Sfax, à M. de Pages. « Au point de vue de l'établissement, l'Etat tunisien fournit à la Compagnie les terrains dont elle a besoin; celle-ci construit les lignes suivant un prix forfaitaire fixé d'avance. Ce prix ne dépasse pas 50 000 francs par kilomètre pour les lignes à voie d'un mètre. Il est intégralement versé par l'Etat à la Compagnie, mais celle-ci est tenue de mettre en réserve pour les grosses réparations et les renouvellements de voie les

économies qu'elle réaliserait en exécution par la différence du prix de revient réel avec le forfait.

« Au point de vue de l'exploitation, la Compagnie ne reçoit aucune avance ou subvention de l'Etat tunisien; mais elle établit un compte où les dépenses sont calculées forfaitairement par kilomètre exploité d'après la formule $1\ 500 + \frac{1}{2}R$ désignant la recette brute et ne pouvant descendre au-dessous de 3 000 francs. Les insuffisances sont supportées par la Compagnie, mais les excédents, dès qu'il s'en produit, sont employés à lui qu'elle a faites, avec intérêt simple à 4 60 % Ce remboursement opéré, l'excédent des recettes brutes sur le forfait d'exploitation est versé à l'État jusqu'à concurrence du montant de l'intérêt au taux de 4 60 % du capital de premier établissement. Ces prélèvements faits, s'il reste encore des excédents, ils sont partagés par moitié entre l'Etat et la Compagnie. »

C'est grâce à ces sages combinaisons que, sans ennuyer le Parlement français, sans fatiguer l'opinion, sans défrayer les polémiques, s'étend pratiquement le réseau tunisien.

Aux fêtes de Sfax, les trois ministres invités par le Résident général, MM. Boucher, Ministre du Commerce, Darlan, Garde des Sceaux et Cochery, Ministre des Finances, posèrent solennellement la première pierre (pourquoi ne dit-on pas le premier rail?) du chemin de fer qui l'an prochain reliera le port de Sfax aux régions phosphatières de Gafsa. Actuellement, on s'occupe de « placer » dans de mêmes conditions le chemin de fer du Kef qui rendra exploitables des régions phosphatières également riches.

Routes et chemins de fer assurent la circulation intérieure d'un pays. La circulation extérieure dépend des ports. L'excellence de ces deux circulations qui se complètent, dans un Etat naturellement riche et où la main-d'œuvre ne manque pas, conduit fatalement cet Etat à la prospérité. L'économie politique n'est pas une science infaillible. Les économistes se trompent quelquefois. Mais ils ont établi quelques lois d'expérience que l'on peut dire aujourd'hui véritablement des lois. C'est le cas de celle que je viens d'exposer.

La Tunisie, avons-nous vu plus haut, ne possédait pour ainsi dire plus de ports au moment où l'administration française prit possession du pays. Elle en compte aujourd'hui seize qui sont ouverts au commerce. Ces seize ports, disent les documents officiels, représentent un mouvement annuel d'environ 3 800 000 tonneaux de jauge, sur lesquels 1 880 000 appartiennent au pavillon français, 1 440 000 au pavillon italien et 83 000 seulement au pavillon tunisien.

Je donnerai quelques détails seulement sur les quatre grands ports, Bizerte, Tunis, Sousse et Sfax. Il suffira de citer les douze autres : Tabarka (pêche de la sardine et de

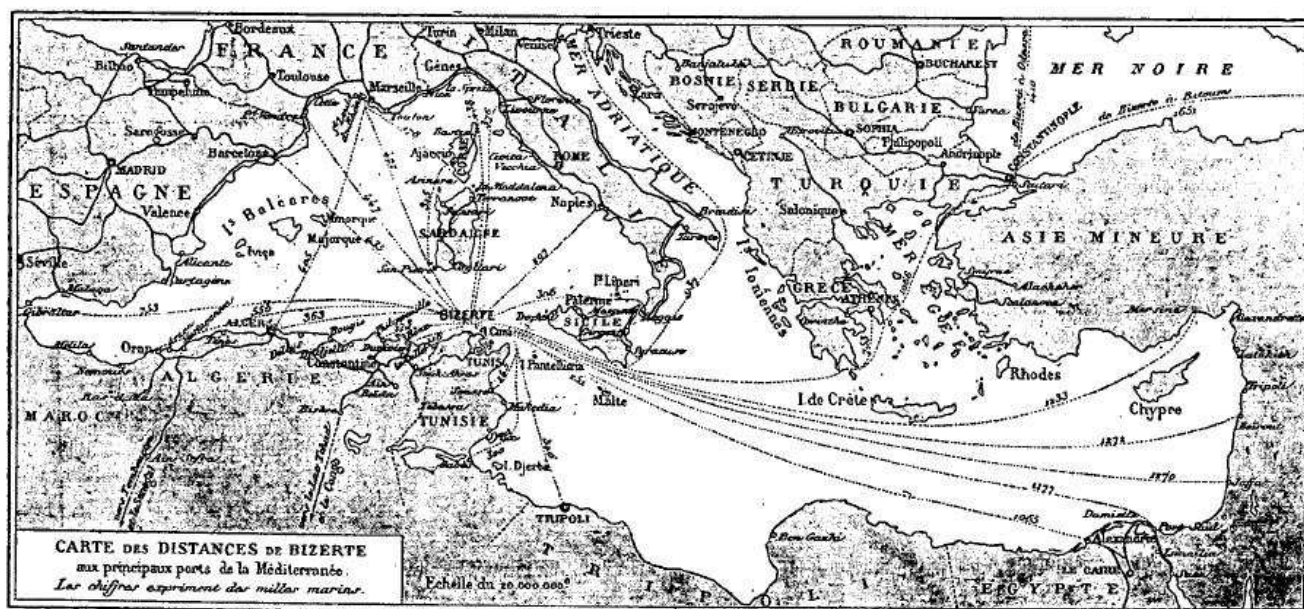
l'anchois): Porto-Farina ; Kelibia ; Nabeul ; Hammamat ; Monastir ; Mehedia ; Kerkenna ; la Skira; Gabès ; Djerba et Zarzis. Ces douze petits ports n'auront, je crois, jamais une importance considérable. Il n'en est pas de même des quatre autres. Il suffit de les visiter, même rapidement, pour s'en rendre compte.

Bizerte, apparaît à tous comme une des plus merveilleuses stations maritimes. Six millions de travaux; ont suffi pour ouvrir aux plus grands navires, par une passe commode, un lac immense, d'eaux profondes, où toutes les flottes de guerre du monde pourraient trouver un mouillage- sûr. Ce lac est une petite mer intérieure. Un des plus grands paquebots des Messageries maritimes, le *Maréchal-Bugeaud*, nous y promena,et, voyant cette admirable rade intérieure, de protection et d'accès si faciles, tous nous nous demandions pourquoi une grande nation maritime comme la France ne se décidait point à utiliser toutes les ressources qu'elle possède là pour ses flottes. Combien d'autres nations seraient heureuses d'avoir un pareil « bassin » de 12 kilomètres de diamètre sur grands fonds et sauraient, certes, l'utiliser! La marine et le génie militaire ont fait toutes les études nécessaires ; les plans d'un arsenal dans le fond du lac, à Sidi-Saïd, près du kilomètre 12 du chemin de fer, et d'ouvrages de défense à l'entrée du port, tous ces plans sont prêts ; toutes les administrations désirent qu'on se mette à l'oeuvre... et c'est une misérable question d'argent qui arrête tout !

Le croquis que nous publions montre quels travaux ont été exécutés pour le port proprement dit. « Ils ont consisté principalement dans le dragage d'un chenal de 64 mètres de largeur au plafond, destiné à relier les fonds de 9 mètres du large aux fonds de 9 mètres du lac de Bizerte, lequel ne communiquait précédemment avec la mer que par un petit déversoir sinueux et sans profondeur. Deux jetées de 1 000 mètres chacune protègent l'entrée du chenal et enserrment un avant-port d'une superficie de 75 hectares; elles se terminent aux fonds de 13 mètres, et laissent entre elles une passe libre de 400 mètres de largeur. »

Ces travaux ont été exécutés de 1889 à 1895 par une compagnie concessionnaire. Ils ont coûté plus de six millions de francs. Ils ont été rémunérés à forfait par une subvention de l'Etat fixée à cinq millions, par la concession de terrains et par le monopole des pêcheries du lac. C'est une autre compagnie, qui, par celle des chemins de fer, a été chargée de l'achèvement et de l'installation des trois ports de Tunis, Sousse et Sfax.

Tunis est situé à neuf kilomètres de la mer, sur les bords d'un lac inaccessible aux navires. Jusqu'en 1893, les bateaux s'arrêtaient au petit port de La Goulette, réuni à la ville par un chemin de fer.



En 1887, la Régence décida une première dépense de 13 500 000 fr., grâce à laquelle on put faire les importants travaux que les documents officiels de la direction des travaux publics dénombrent ainsi :

"Un chenal qui relie la mer au canal creusé dans les vases du lac de Tunis. — Une jetée nord de 513 mètres de longueur couvrant les fonds de 6 mètres. — Une jetée sud de 596 mètres de longueur. — Un canal de raccordement de 2 000 mètres de rayon. — Un bassin de 6 hectares de superficie creusé à 2m,50 de profondeur à la Goulette. — Un canal maritime de 8 kilomètres creusé à 6m,50 de profondeur avec 30 mètres de largeur au plafond ; les berges sont munies de perrés; au milieu de la longueur se trouve un garage de 500 mètres de long. — Un bassin à Tunis, de 300 mètres de large sur 400 mètres de long, sur 6^m,50 de profondeur.» L'achèvement de ce port, c'est-à-dire la construction de 600 mètres de murs de quai, l'aménagement des terre-pleins et l'installation de l'outillage, le tout d'un revient de 3 500 000 francs, était à peu près -réalisé en avril dernier, lors des fêtes tunisiennes.

Ainsi outillé, le port de Tunis est prospère. Les dernières statistiques annuelles donnent un mouvement annuel de 270 000 tonnes de marchandises et de 50 000 passagers.

Le port de Sousse atteindra sans doute difficilement une telle prospérité. Mais l'avenir n'en est pas moins très beau. Nous l'avons vu en « construction » ; à la date fixée, en novembre 1898, il sera « paré ».

Alors au lieu de mouiller, comme hier, à 800 mètres de la douane, dans une rade ouverte, les navires trouveront un bassin de treize hectares, muni de 600 mètres de quai à 6^m,50 de profondeur.

Le port de Sfax au « baptême » duquel assistaient les trois ministres cités plus haut, tout l'état major des fonctionnaires tunisiens et trois évêques, a pour caractéristique, ainsi que celui de Tunis, l'abondance des dragages exécutés. L'ancien port, jadis praticable aux seules barques plates des pirates de Kerkenna, comprenait un bassin d'un hectare environ de superficie à 2m,50 sous basses mers et muni de 200 mètres de quai. Un étroit chenal y donnait accès. Or, le jour de l'inauguration, amarrés à quai, se trouvaient six grands paquebots et un croiseur de la marine de guerre, sans compter des centaines de caboteurs et de barques de toute nature...

Tout cela se trouvait à l'aise dans un bassin de 10 hectares, muni de 600 mètres de quais à 6^m,50 de profondeur. Un chenal de 3 kilomètres de longueur ouvert dans les bas-fonds et balisé permet aux grands navires l'accès facile du bassin. Quand le *Maréchal-Bugeaud* y entra, le balisage était renforcé par un double chapelet de barques Kerkenniennes, dont les équipages rendaient à leur manière « les honneurs » aux représentants du Gouvernement français.

Cette « manière » ne manquait pas de couleur, une fantasia navale, pouvait-on dire, en voyant sur chaque barque des groupes de musiciens en habits de fête, et des étendards que des servants agitaient pendant que les chefs faisaient parler la poudre. Tels sans doute autrefois devaient être les cortèges marins qui recevaient les pirates victorieux... Le mouvement des ports tunisiens, grâce aux voies terrestres qui les desservent, est aujourd'hui différent. Honnêtes paquebots, vapeurs et voiliers pacifiques y viennent porter des marchandises et prendre des produits... C'est et ce sera peut-être plus prosaïque et moins brillant que jadis. Mais je n'ai vu, dans mon voyage, personne qui s'en plaignit. Au contraire! Et ces résultats heureux, je le répète, on les doit à des Français. M. René Millet poursuit dans ce pays une œuvre que l'on peut opposer avec succès à toutes les œuvres anglaises similaires.

Jean Hess.