

QUESTIONS DIPLOMATIQUES ET COLONIALES

REVUE DE POLITIQUE EXTÉRIEURE

PARRAISANT LE 1^{er} ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

DIRECTEUR : HENRI PENSA

SECRÉTAIRES DE LA RÉDACTION

HENRI FROIDEVAUX
Agrégé d'Histoire et de Géographie, D^{es} Lettres.

GUSTAVE DE LA GENARDIÈRE
Ancien élève de l'École Polytechnique.

TOME I

PREMIÈRE ANNÉE. — 1897

(MARS-JUILLET)

PARIS

RÉDACTION ET ADMINISTRATION
PASSAGE DES PRINCES (BOULEVARD DES ITALIENS)

1897



En Tunisie : Le Port De Sfax

La ville de Sfax, dont le port vient d'être inauguré solennellement est, après Tunis et Sousse, la plus importante de la Régence de Tunis. Placée à la limite des régions sahariennes, déjà presque oasis, elle commande le trafic des terres sialines, c'est-à-dire de cette zone méridionale du Sahel qui est privilégiée pour la culture de l'olivier. Depuis longtemps, Sfax est une ville riche ; elle a de belles maisons indigènes, ornées de fines arabesques et de faïences peintes ; des souks très actifs, où l'on travaille la laine, le cuivre, le fer. Les Sfaxistes passent pour les négociants les plus entreprenants de la Régence ; ils allaient, jadis, avec une ou deux mules, de village en village, de *douar* en *douar*, débitant une pacotille de colonnades bleues et de bimbeloterie. Comme jadis le petit commis devenu patron après son tour de France, ils revenaient chez eux pour construire une jolie maison et vivre bourgeoisement ; et les fils imitaient les pères, et Sfax prenait ainsi de grands développements. Des jardins ont été constitués tout autour de la ville, gagnant peu à peu sur la banlieue ; des citernes, quelques puits donnaient l'eau nécessaire, et chaque propriétaire urbain possédait ainsi quelques ares de potager, avec des légumes, une dizaine d'oliviers ou de figuiers, et souvent une cabane où il pouvait passer la nuit.

Il y a deux siècles environs, un bey concéda un domaine immense, plus de 120,000 hectares, dit-on, à une famille nommée *Siala* : ce sont les terres sialines dont les premiers concessionnaires ne comprirent pas ou ne voulurent pas accroître la valeur ; leurs descendants furent, voici quelques dizaines d'années, déclarés déchus de leurs droits, et le gouvernement du Protectorat s'occupe maintenant d'allotir et de vendre les terres sialines. Dans les environs immédiats de Sfax, autour des premiers jardins, que ferment des murs en pierres sèches, blanchis à la chaux, les plantations d'oliviers sont très serrées, et l'aménagement, d'après les spécialistes d'aujourd'hui, en est médiocre ; mais de plus en plus, la science s'impose à l'oléiculture ; on espace les oliviers, au point de n'en plus laisser que vingt ou même seize à l'hectare, et quand l'arbre est en pleine production, au bout de huit à dix ans, il faut qu'on lui abandonne toute la terre ; on renonce aux cultures intermédiaires, d'orge par exemple, qui sont pratiquées dans les premières années. La banlieue de Sfax, à près de vingt kilomètres à la ronde, offre déjà le spectacle d'allées d'arbres largement espacées, entre lesquelles courent des pistes que l'on empierre une à une ; on compte qu'un petit réseau de trainways facilitera, d'ici peu d'années, l'exploitation de ce riche domaine.

Des tribus encore insuffisamment fixées, les Métellits, avaient pris l'habitude de laisser vaguer leurs troupeaux sur les terres sialines ; il a fallu les parquer dans des *réserves*, où leurs troupeaux trouveraient la pâture nécessaire, et, tout ensemble, ne pas provoquer de leur part de trop vives réclamations ; le service des domaines de Tunis et les autorités locales de Sfax, françaises et indigènes, se sont employées à ce travail avec une patience digne du succès qu'elle a obtenu ; beaucoup de propriétaires européens ont maintenant acheté autour de Sfax, des lots de terres sialines que l'État offre à d'excellentes conditions (10 francs l'hectare). La culture en est faite au moyen d'un

contrat particulier de métayage, et les capitalistes assez fortunés pour attendre quelques années les revenus de leur argent trouvent là un placement des plus rémunérateurs ; on cite, parmi les propriétaires d'olivettes des environs de Sfax, plusieurs notables personnages de Tunis et même de France, un ministre entre autres, dit-on.

Les mauvaises conditions du mouillage de Sfax avaient, jusqu'à ces derniers temps, empêché la ville de prendre l'essor que l'on eut souhaité ; il n'y avait pourtant qu'à aider la nature ; car au large de Sfax les îles Kerkennah forment une digue contre le vent du nord-ouest, qui domine en ces parages, et laissent entre elles et la côte une zone d'eaux presque toujours calmes ; mais le rivage s'enfonçant lentement dans la mer, les profondeurs permettant le mouillage des grands navires étaient fort éloignées de la côte, et des allèges, portant passagers et marchandises, perdaient souvent deux heures entre le bord et la terre ; la Compagnie des ports de Tunis, Sousse et Sfax a vaincu cet obstacle ; un long chenal (deux kilomètres) a été creusé à 6m.50, et donne accès à des vastes bassins, munis de quais et de docks ; deux chenaux plus petits ont été pratiqués pour les barques, très nombreuses car ces eaux de Sfax sont très poissonneuses et attirent des pêcheurs des îles Kerkenah, de la Sicile et même de l'Archipel.

Le port de Sfax est donc ouvert aujourd'hui à la grande navigation ; dans les projets à l'étude pour les services de la Méditerranée, il est assuré de relations fréquentes avec la métropole ; et la mise en exploitation de richesses nouvelles apportera un fret abondant aux chargeurs qui le fréquenteront ; nous voulons parler des phosphates de chaux, dont les gisements sont considérables dans la région frontalière entre la Tunisie et la province de Constantine, près de Gafsa notamment. Une société française, après une année entière d'études, s'est chargée de l'exploitation de ces gisements ; son contrat porte qu'elle doit construire à ses frais un chemin de fer environ 240 kilomètres de Sfax à Gafsa, et qu'elle recevra en échange, le long de sa voie, une notable quantité de terres sialines ; c'est en pays divers, et toutes différences notées, l'application du système qui fait des compagnies américaines de chemins de fer agents de colonisation foncière. La pose du premier rail de cette voie ferrée coïncidant avec l'inauguration du port de Sfax, montre combien dans l'esprit des directeurs de ces travaux, l'un et l'autre se complètent mutuellement.

On aurait pu craindre, en se rappelant l'opiniâtre résistance de Sfax, en 1881, que notre Protectorat ne s'établisse pas sans peine en cette ville ; les Métellits, nomades encore, n'appréciant pas, comme les Berbères de la côte, les bénéfices d'une vie agricole et sédentaire. Rien n'est venu confirmer ces craintes ; l'insurrection de 1881 a été le fait de quelques vagabonds, chassés de l'intérieur du pays et réfugiés à l'abri des remparts de Sfax, dont ils fanatisaient la population laborieuse et pacifique ; le calme s'est vite rétabli, et nous devons beaucoup attendre, au contraire, de l'esprit judicieux, de la prudence et de la sagesse de corporations locales, comme celles des pêcheurs de Kerkenah. Nos compatriotes pourraient ; en ce point privilégié de la côte tunisienne, établir avec profit des fabriques de conserves alimentaires ; et, disposant avec ses poissons, ses huiles, ses phosphates, d'un fret de retour certain, Sfax peut, dès maintenant, à ce qu'il semble, se promettre de brillantes destinées. L'achèvement, dans deux ans, du port de Sousse, - à bref délai, des derniers quais du port de Tunis, complètera l'œuvre d'une société française dont les travaux, encouragés par le gouvernement du Protectorat, marqueront une date dans la rénovation de ce pays.

Henri Lorain