

RÉGENCE DE TUNIS - PROTECTORAT FRANÇAIS

Tunis, DIRECTION GÉNÉRALE DES TRAVAUX PUBLICS

LES  
TRAVAUX PUBLICS  
DU  
PROTECTORAT FRANÇAIS  
EN TUNISIE

TOME TROISIÈME

MINES

SERVICE TOPOGRAPHIQUE

NAVIGATION ET PÊCHES MARITIMES



UNIVERSITY  
LIBRARY  
PROCTORIAN

TUNIS

IMPRIMERIE GÉNÉRALE, J. PICARD & C<sup>ie</sup>, RUE AL-DJAZIRA

1900

## **RECONNAISSANCE DES IMMEUBLES DOMANIAUX.**

Le Service Topographique a collaboré dans une très large mesure à la reconnaissance des immeubles domaniaux.

Les immeubles les plus importants et les plus éloignés ont été reconnus les premiers dans les conditions suivantes :

Un Agent du Service des Domaines, assisté d'un interprète et muni des titres et documents utiles, se rend sur les lieux, accompagné d'un Géomètre du Service Topographique. Le délégué du Service des Domaines reconnaît et indique au Géomètre la limite des propriétés. Celui-ci en dresse un lever expédié analogue à celui qui est établi pour les biens habous. Les fiches sont établies par l'Agent des Domaines; les calculs des contenances sont exécutés, soit dans les bureaux du Service Topographique, soit par le Géomètre lui-même et au besoin sur le terrain.

Il a été reconnu ainsi, jusqu'au mois d'août 1893, 221.000 hectares ; la dépense du Service Topographique comprenant les frais de voyage s'est élevée à 13.124 francs, soit 0 fr. 059 par hectare. La rétribution et les frais de l'Agent du Service des Domaines ne sont pas compris dans ces chiffres.

Depuis 1893, les reconnaissances sont exécutées par le Géomètre assisté seulement d'un interprète. Les Géomètres chargés de ces reconnaissances, actuellement au nombre de six, sont placés sous les ordres du Chef du Service des Domaines. Les opérations comprennent, outre des reconnaissances, toutes les opérations d'estimation et d'allotissement préalables aux cessions ou transactions diverses qui interviennent, soit pour régulariser des droits d'enzel ou d'usage vis-à-vis des indigènes, soit pour mettre des terres domaniales à la disposition des colons.

## **Terres sialines de Sfax**

Toutes les terres environnant Sfax, jusqu'à une distance supérieure à 50 kilomètres, sont soumises à un état juridique particulier. Propriété domaniale concédée en 1756 à un nommé Siala, sous certaines conditions, puis retirée aux héritiers du concessionnaire en 1871, elles ont fait l'objet d'occupations plus ou moins régulières de la part des Sfaxiens, qui y ont établi leurs jardins et planté la forêt d'oliviers qui environne la ville.

L'un des premiers actes de la Direction de l'Agriculture fut de prendre des mesures pour régulariser les occupations existantes et réglementer, dans l'intérêt de la colonisation, les occupations à venir. Tel fut le but du décret du 8 février 1892.

Les occupations antérieures au 23 mars 1871 ne sont pas discutées. Toute personne ayant occupé postérieurement à cette date une parcelle de terre sialine doit adresser à la Direction de l'Agriculture, dans le délai d'une année, une demande de régularisation, ou produire le titre qui a pu lui être délivré. Le prix de 21 fr. 50 par hectare, fixé par le décret de 1871, est abaissé à 10 francs. Les occupations nouvelles sont autorisées par la même Direction, moyennant un versement comptant de 5 francs par hectare, complantation dans un délai de quatre ans et second versement de 5 francs à la délivrance du titre définitif. Le concessionnaire reçoit, à son choix, soit un titre français sous le régime de la loi de 1885, soit un titre arabe notarié, avec extrait du plan du Service Topographique auquel incombent toutes les reconnaissances et levers de plans nécessaires.

*Limite des occupations antérieures à 1871.* — La première opération consistait à reconnaître la limite des occupations antérieures à 1871 qui ne sont pas discutées. Cette reconnaissance a eu lieu sur les indications des Amine (experts indigènes), qui distinguent avec une assez grande exactitude l'âge des oliviers d'après leur aspect, et qui font d'ailleurs

appel à leurs souvenirs personnels ou à ceux de leurs anciens. Cette délimitation a été exécutée en moins d'un mois, elle a coûté 650 francs; la longueur développée de la limite est de 64 kilomètres.

*Parcellaire des occupations postérieures à 1871.* — Pour vérifier le droit des occupants, il fallait posséder un parcellaire, au moins expédié, de toute la zone occupée de 1871 à 1892. Ce travail, entrepris en 1892, est aujourd'hui terminé.

Les limites des parcelles et les noms des occupants étaient indiqués au Géomètre par un Amine. Le lever expédié était exécuté, soit au tachéomètre, soit à la boussole à stadia, et payé au Géomètre à raison de 0 fr. 50 par hectare; l'Amine recevait 9 francs par jour. Le parcellaire complet avec état de sections a été remis à la Direction de l'Agriculture, qui doit procéder à la vérification des titres produits et exiger des occupants sans titre une demande régulière.

Dans le cas où l'occupant réclame un titre foncier d'immatriculation, il est procédé pour la parcelle aux formalités ordinaires avec bornage et plan régulier. Si l'occupant demande un titre notarié arabe, l'immeuble reste sous le régime musulman; l'extrait du lever expédié, reproduit par la zincographie, suffit alors pour servir d'annexe au titre, après application du numérotage des parcelles et des écritures en arabe.

*Concessions nouvelles.* — Les autorisations nouvelles peuvent également donner lieu, soit à une immatriculation, soit à la délivrance d'un titre arabe. Dans le premier cas, l'immatriculation est demandée au nom de l'Etat par la Direction de l'Agriculture. Il est délivré une autorisation de planter, contre le premier versement de 5 francs par hectare. La mutation de propriété au profit du concessionnaire doit être exécutée après complantation et contre le deuxième versement de 5 francs par hectare.

Lorsqu'il est demandé un titre arabe, les limites de l'occupation à autoriser sont bornées et il est dressé du bornage un plan régulier.

Tous les Européens qui ont demandé des concessions ont réclamé des titres français; chacune de leurs affaires a donc donné lieu à une immatriculation.

Les demandes de concessions nouvelles avec titres arabes émanent surtout des indigènes musulmans.

## OPÉRATIONS DIVERSES

En dehors des travaux de régularisation foncière ou de reconnaissance énumérés ci-dessus, le Service Topographique a exécuté diverses opérations pour le compte des Administrations publiques ou des particuliers.

*Détails intérieurs d'immeubles.* — Il convient de mentionner en particulier les plans de détails intérieurs des immeubles immatriculés, dressés à la demande et aux frais des propriétaires.

On peut citer à titre d'exemple les plans de deux propriétés: l'une près de Zaghouan comprenant 530 hectares en terrain moyennement accidenté avec des détails de culture assez chargés; le plan d'immatriculation avait coûté 753 fr. 20, la dépense supplémentaire pour les détails intérieurs avec nivellement par courbes équidistantes de 2 mètres et à l'échelle de 1/5000 a atteint 1.279 fr. 50, soit un total de 2.032 fr. 60 ou 3 fr. 83 par hectare; l'autre propriété, sise aux environs de Kairouan, avec un terrain peu ondulé et peu de détails de culture, comprenait 6.846 hectares; le plan complet avec détails et nivellement a coûté 5.350 fr. 30, soit 0 fr.78 par hectare.

*Nivellement du lac Sedjoui.* — Une opération intéressante de nivellement a eu lieu dans le lac Sedjoui, près Tunis, en vue d'un projet de dessèchement. Le lac étant complètement à sec en 1889, on a procédé à un nivellement complet de son fond très plat; ce nivellement a été figuré sur un plan au 1/5000 par des courbes à l'équi-distance de 0 m 05. Le tracé de ces courbes a permis de calculer le volume des eaux correspondant à chaque niveau et fourni les bases d'une étude complète du régime du lac.

*Plans de villes.* — Enfin, le Service Topographique a exécuté les plans des villes de La Goulette, Kairouan, Gafsa et Tunis.

Pour cette dernière ville, une triangulation a été établie sur toute l'agglomération; elle comprend 39 points, dont 3 points de la triangulation générale du Service Géographique; 29 des points trigonométriques sont dans la ville arabe. Pour réduire au minimum les difficultés occasionnées par l'accès d'un Européen sur les terrasses qui dominent l'intérieur des maisons arabes, il a été prescrit au Géomètre d'éviter les allées et venues qui ne sont pas strictement indispensables. Il n'est monté ordinairement que deux fois sur chaque point; une première fois pour le placer et le jalonner, et une seconde fois pour les observations. Celles-ci comprennent le rattachement par angles et chaînages, avec emploi du fil à plomb, à des piquets de repère placés sur la voie publique. De cette manière, il n'est plus nécessaire d'accéder aux points trigonométriques pour l'exécution des cheminements et le lever des détails; les points trigonométriques ne sont pas repérés, les repères de la voie publique demeurant seuls pour le rattachement des opérations de détail. Ces repères sont constitués par des piquets en fonte de 0 m 60 de longueur, enfoncés au niveau du sol et maçonnés entre les pavés ou dans la chaussée.

La triangulation de la ville de Tunis a coûté 2.150 francs, y compris un double de tous les repèvements et de l'état des coordonnées des points fixes. Les points trigonométriques étaient payés 30 francs, les points polygonaux 4 fr. 50 et le mètre courant de rue levé 0 fr. 24. Quant au détail intérieur des îlots, cours, passages, limites apparentes d'immeubles, il était payé à raison de 0 fr. 36 par point déterminé.

A partir de 1895, il a été établi pour le lever des cheminements et des détails un prix à forfait de 300 francs par hectare.

## CHAPITRE V

### SERVICE DE LA NAVIGATION

### ET DES PÊCHES MARITIMES

## NAVIGATION

### HISTORIQUE DE LA NAVIGATION

### SUR LES COTES TUNISIENNES

La Tunisie a de tout temps, grâce à sa position géographique, occupé un certain rang parmi les nations maritimes de la Méditerranée.

Sans remonter jusqu'à l'époque des pirates barbaresques dont l'existence était une sérieuse entrave aux relations commerciales, et par suite au développement même de la navigation maritime sur les côtes de la Régence, nous assignerons comme point de départ à l'essor de cette navigation le traité du 8 août 1830, entre la France et la Tunisie, par lequel le Bey de Tunis renonçait entièrement et à jamais à la guerre de course et abolissait l'esclavage des chrétiens.

### La marine de guerre tunisienne

Avant d'aborder l'étude du trafic maritime depuis l'époque que nous venons d'indiquer, nous croyons intéressant de consacrer quelques lignes à la Marine de guerre beylicale, dont la période de développement la plus remarquable remonte à la même date.

Jusqu'en 1840, cette marine ne comprenait guère que quelques petites corvettes, quelques bricks et des chebecs.

En 1841, le Général Mahmoud ben Ayed offrit au Bey le premier vapeur tunisien, le *Ben-Zeïd*, qui devait s'échouer un an plus tard sur la plage de la Mamoura pour ne plus en sortir.

Le 9 mai 1841 était mis en chantier à La Goulette la frégate *Ahmedia* dont les dimensions devaient être les suivantes :

Longueur .....	60 mètres .
Largeur au maître-bau .....	14 ---
Creux .....	7m 50
Déplacement .....	1.690 tonneaux

C'est seulement le 5 janvier 1853, sur les ordres formels d'Ahmed-Bey, que la frégate fut lancée. L'ingénieur Gaspari chargé des constructions navales de la Régence ne put jamais obtenir le cuivre nécessaire au doublage de la carène et lorsqu'on voulut, en 1868, procéder à l'armement, on s'aperçut que la coque était littéralement coupée par les tarets. La frégate fut dépecée en 1869.

En 1815, Louis-Philippe, pour reconnaître la cession gracieuse consentie à la France par le Bey du terrain de la chapelle Saint Louis à Carthage, offrit à Ahmed-Bey le vapeur *Dante* qui naufragea dès son arrivée à La Marsa. Le Gouvernement français envoya en remplacement le vapeur *Minos* qui fut remis au Bey 1<sup>er</sup> juillet 1848.

Ahmed-Bey conçut dès lors le désir de posséder une marine de guerre à vapeur. Il fit acheter en France, en 1854, les vapeurs *Charlemagne* et *Africain*, en Italie, la *Toscana*. Ces navires prirent respectivement les noms de *Bêgi*, *Mansour* et *Bechir*. Il commandait en même temps à Bordeaux une corvette à hélice, la *Sadikia*, et un aviso, *l'Assed*, destiné à servir de yacht beylical. Ces deux bâtiments furent livrés en 1855, peu après la mort d'Ahmed-Bey.

Son successeur, Mohamed Sadok, fit acheter en Italie la *Chedlia* et en France la *Mahrezia*. Un petit remorqueur, le *Hassen*, complétait cette flotte dont la durée fut des plus éphémères.

Le *Minos*, le *Begi*, la *Chedlia* et la *Mahrezia* furent vendus vers 1864. La *Sadikia* partie en 1878 pour le Japon fut, dit-on, saisie et vendue en cours de voyage. Le *Mansour*, *l'Assed* et le *Hassen* furent vendus en 1885.

Si la totalité de ces navires n'eut jamais à jouer le moindre rôle militaire, quelques-uns d'entre eux prirent une part importante au mouvement commercial du pays. Souvent en effet la marine de guerre tunisienne concourrait au transport de la dîme des céréales et des huiles qui se prélevait en nature.

En dehors de ces navires, il existait dans la darse de La Goulette une dizaine d'embarcations de gala qui servaient à transporter en rade les consuls étrangers et les hauts fonctionnaires de la ville. Ces embarcations furent démolies sur place en 1884.

Il ne restait à cette époque qu'une baleinière et le canot de gala de S. A. le Bey, qui lui avait été offert par la Compagnie anglaise péninsulaire, en reconnaissance du secours apporté à un de ses paquebots par un des navires beylicaux. Le canot de S. A. le Bey fut vendu en 1891 à la Société française des Pêcheries de Tabarka; il a été remplacé par le canot qui existe actuellement et qui a été livré par l'arsenal de Toulon. De même, la baleinière fut vendue aux enchères et remplacée par une nouvelle qui se trouve également à La Goulette.

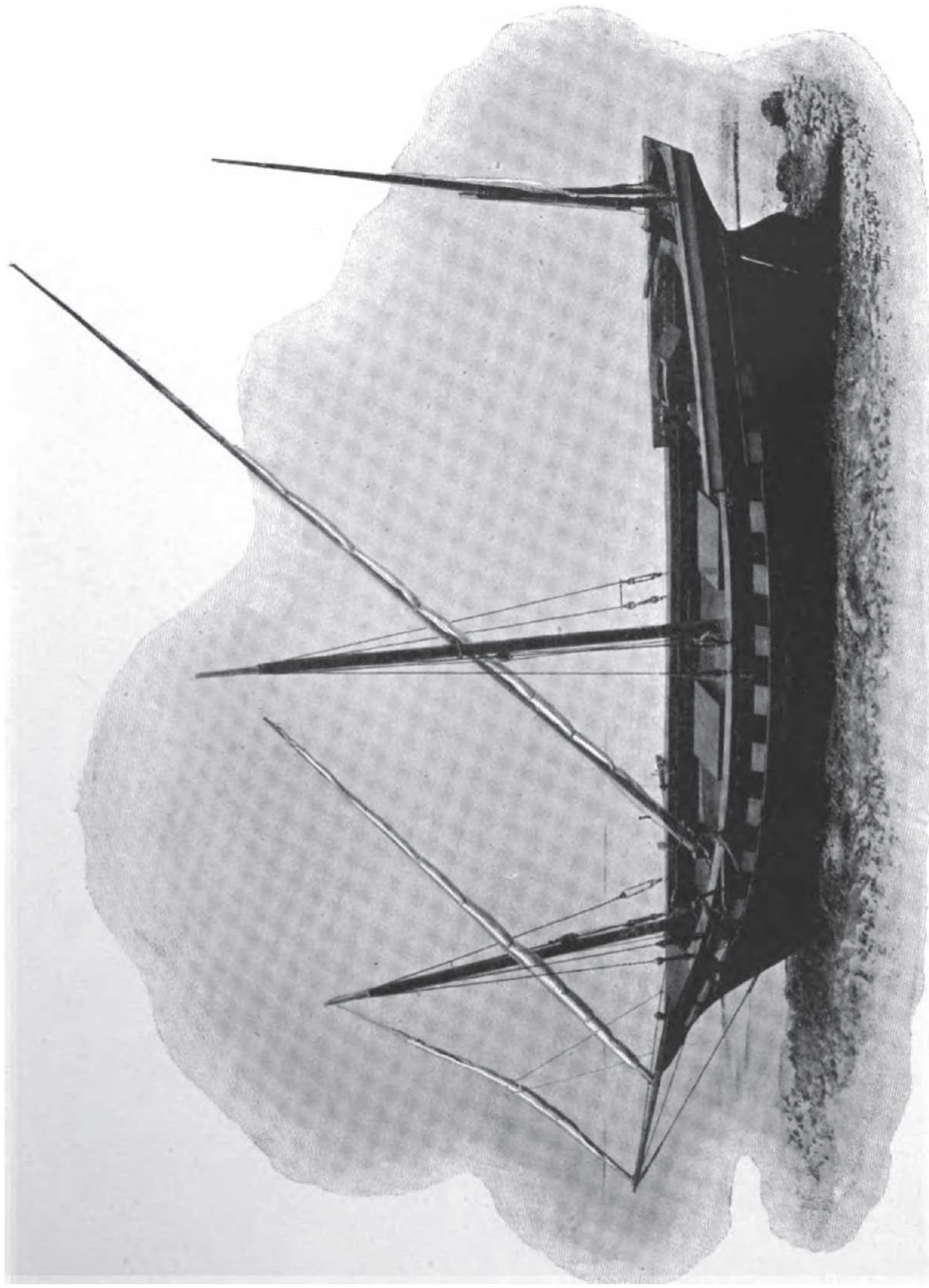
Lorsque le général Khéredine était Ministre de la Marine, l'arsenal de La Goulette avait reçu une certaine impulsion; des ingénieurs et des mécaniciens français étaient chargés de la direction des travaux. En 1883, époque où l'amiral Chekir cessa ses fonctions de Capitaine de Port, les magasins de l'arsenal étaient encore bondés de matériel, d'effets d'habillement et d'une quantité innombrable de fusils à piston et d'instruments de musique, le tout en mauvais état.

Une partie de ce matériel disparut, l'autre fut vendue aux enchères.

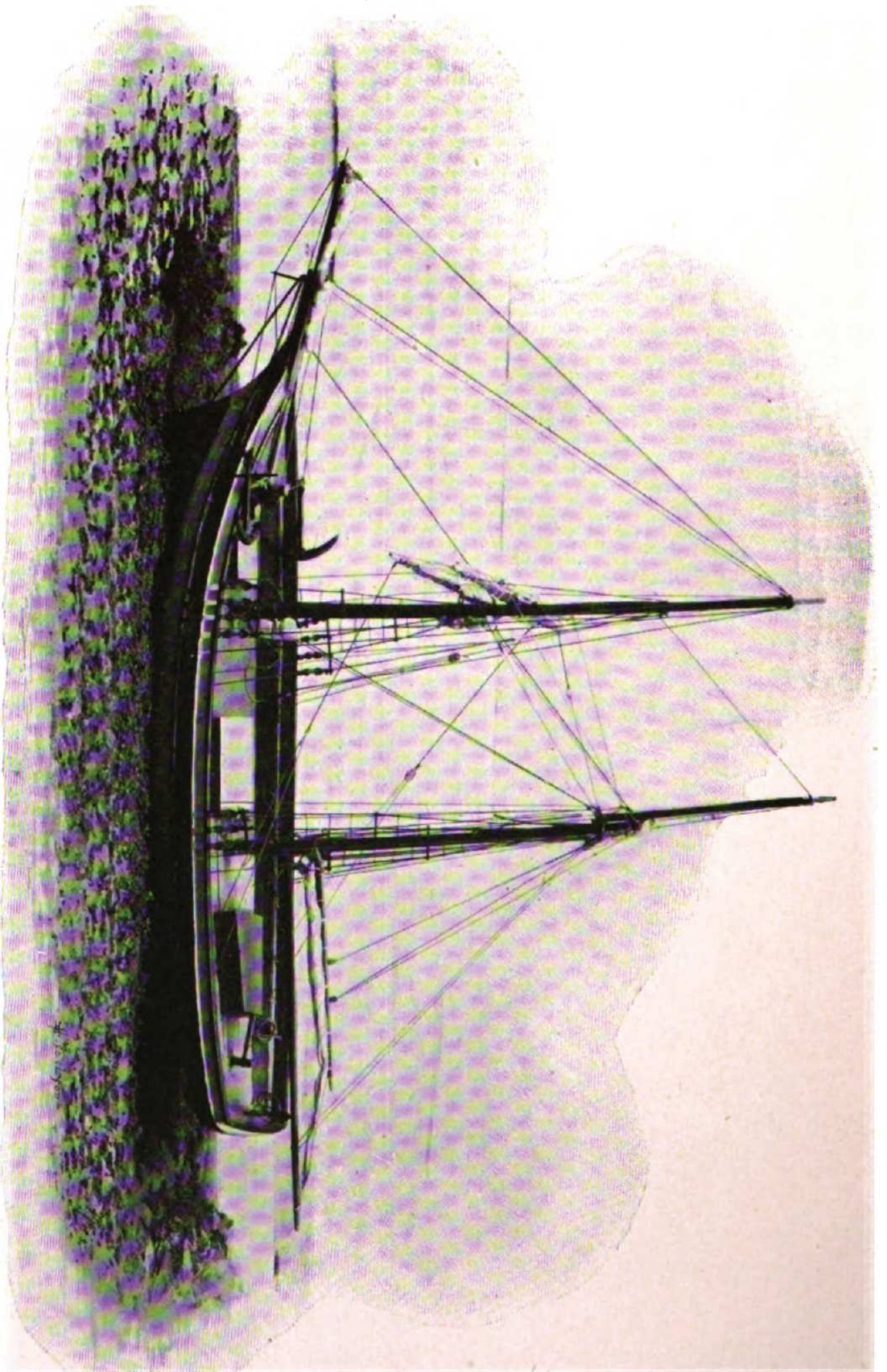
### **La marine marchande tunisienne**

L'essor éphémère de la marine de guerre tunisienne ne doit pas retenir notre attention au détriment de l'étude de la marine de commerce dont le développement remonte à peu près à la même époque, c'est-à-dire au 8 août 1830, date du traité abolissant la course et l'esclavage des chrétiens dans la Régence.

A partir de cette date qui ouvrait une ère nouvelle pour la navigation, les navires étrangers s'aventurèrent plus fréquemment sur les côtes barbaresques et les navires tunisiens firent leur apparition dans les ports de la Méditerranée. Mais bien avant le traité de 1830 la Tunisie possédait les nombreux types de navires, tous à faible tonnage. que l'on rencontre encore de nos jours sur ses côtes.



Chebec tunisien (anciens corsaires) — Longueur, 25<sup>m</sup>; largeur, 6<sup>m</sup> 30; creux, 2<sup>m</sup> 50



Brick-goélette tunisien — Longueur, 30<sup>m</sup>; largeur, 8<sup>m</sup>; creux, 4<sup>m</sup>

C'étaient : le *chebec*, descendant de la célèbre *caravelle*, aux mâts peints en bleu, à la grande ligne blanche peinte au-dessus de la flottaison; le *carèbe*, de moindre tonnage, à qui son faible tirant d'eau permet partout l'accostage; le *loude*, plus petit que le carèbe, mais de la même famille, cantonné dans les eaux de Sfax et de Djerba; le *sandal*, aux lignes fines, généralement peint en noir, que l'on rencontre surtout, aujourd'hui, dans la région de Djerba.



Carèbe tunisien — Longueur, 15m; largeur, 5m; creux, 1 m 50

Tous ces navires tunisiens, et d'autres encore qui fréquentent les côtes de la Régence, sont décrits avec les détails les plus complets et les plus intéressants dans un ouvrage paru en 1888 intitulé : *les Caboteurs et Pêcheurs de la côte de Tunisie*, par P. A. Hennique, capitaine de frégate. Cet ouvrage est illustré de nombreuses planches. Nous donnons nous-même, pages 167, 168, 170 et 171 quelques vues des principaux types de navires tunisiens.

Les chebecs à voile latine, plus légers que les autres navires, bien que d'un tonnage supérieur, se livraient au trafic maritime entre la Tunisie et l'Algérie, d'une part, et la Tripolitaine et l'Égypte, d'autre part. Mais leur principale affectation était la piraterie.

Les autres navires faisaient le cabotage sur les côtes de la Régence jusqu'à Tripoli.

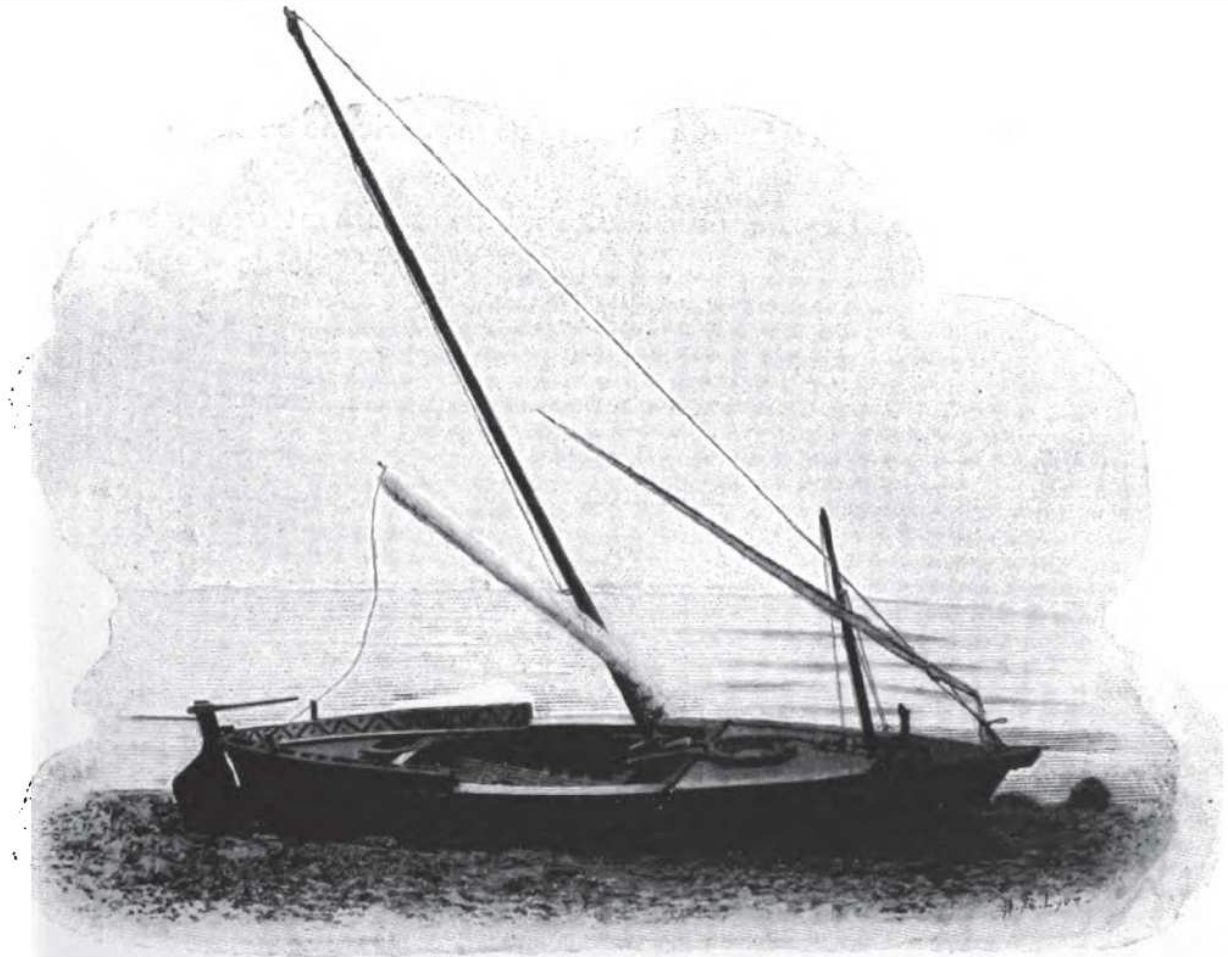
Dès 1840, on vit sur les principales rades de la Régence, La Goulette, Sfax, Sousse, des navires de toutes les nations apportant les produits de leur pays pour y charger ceux de la Régence : céréales, dattes, huiles, laines et peaux, os, etc.

Les Djerbiens, à la fois bons marins et bons commerçants, n'hésitèrent pas à construire des bricks, des bricks-goélettes et des chebecs, variant de 25 à 150 tonnes de portée; ils entreprirent le cabotage des ports de la Méditerranée et jusque dans la mer Noire; ils achetèrent à l'Étranger des bricks de 120 à 150 tonneaux et, vers 1850, leur flotte

commerciale comptait une soixantaine de navires armés au cabotage, non compris les nombreux bateaux de faible tonnage attachés au trafic des ports tunisiens.

C'est en 1840 que se créèrent à Sfax les premiers chantiers de construction : ils livraient des bricks-goélettes et des goélettes de 100 à 150 tonnes de portée, des chebecs de 20 à 50 tonnes, des karebs de 10 à 30 tonnes, des loudes et des sandals de 2 à 4 tonnes.

Les Kerkenniens et les Sfaxiens, suivant l'exemple des Djerbiens, se livrèrent activement à la navigation maritime en Méditerranée.



Sandal des îles Kerkennah — Longueur, 10m; largeur, 2m 50; creux, 0m 80

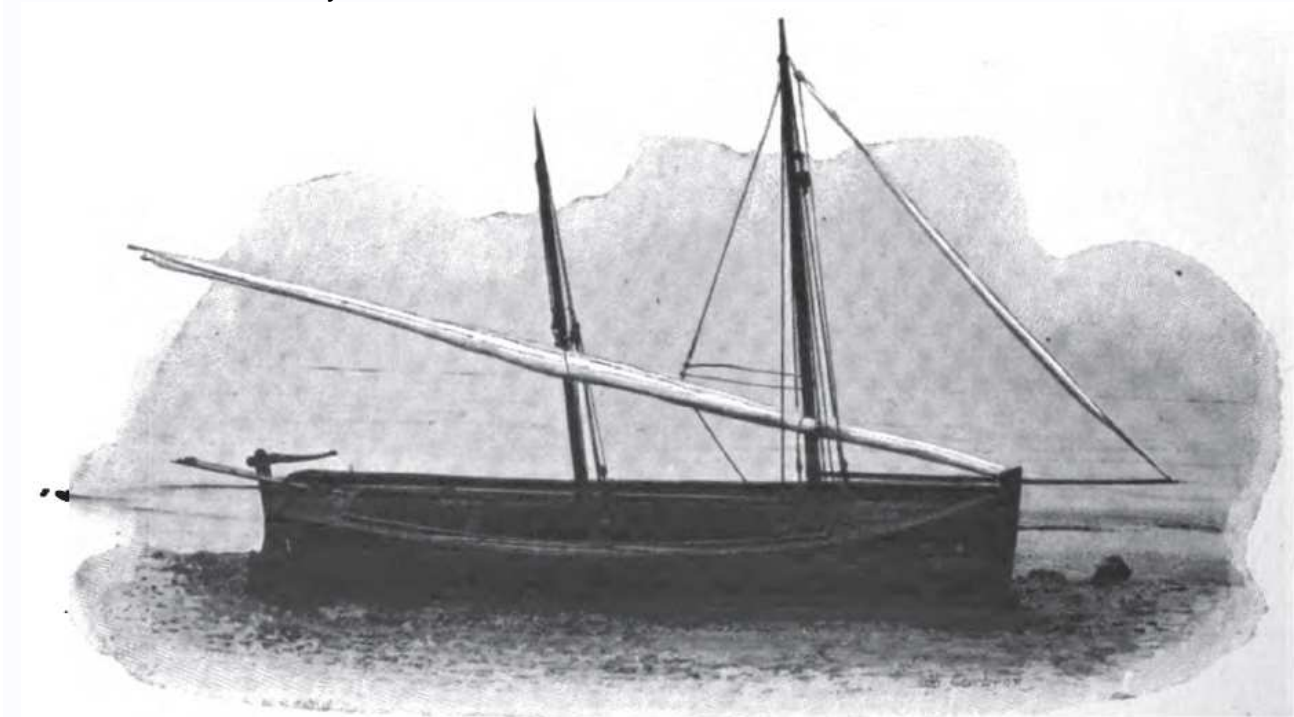
Vers 1855, la Tunisie possédait, indépendamment des petits navires affectés au trafic local, une flotte commerciale de plus de 100 navires, d'un tonnage assez élevé pour l'époque.

La Goulette, qui était le port le plus important de la Régence, n'avait construit que quelques chebecs, lorsque des constructeurs italiens et maltais s'y établirent, en 1864, en même temps qu'à Sfax, et commencèrent à livrer des mahonnes de 5 à 40 tonnes de portée.

La flotte tunisienne, malgré l'apparition de la vapeur, resta et est encore exclusivement composée de voiliers. Elle a surtout décliné à partir de 1880, commencement du développement de la navigation à vapeur sur les côtes tunisiennes. Il n'était pas rare à cette époque de voir sur nos rades de véritables flottilles : la lenteur des transactions, le manque d'outillage dans les ports et surtout l'obligation d'employer pour le chargement en rade le matériel de servitude, généralement insuffisant, de la douane : tout contribuait à allonger le séjour des navires dans les ports et à donner parfois l'illusion d'un mouvement commercial intense, bien que le chiffre des transactions fut en réalité assez modeste.

Les affrètements entre la Tunisie et l'Etranger se faisaient alors en cueillette, les capitaines se mettant en relations directes avec les chargeurs pour fixer au mieux la composition du chargement et la date de départ du navire : ils étaient ainsi amenés à joindre à leurs connaissances nautiques des notions commerciales assez développées.

A ce point de vue comme à tous les autres, la situation fut profondément modifiée par l'introduction de la vapeur et par la création des lignes régulières de navigation. Le fret, qui était antérieurement de 25 francs la tonne en moyenne entre la Tunisie et les différents ports de la Méditerranée, tomba à 10 et même à 5 francs; sur la côte tunisienne, il tomba de 10 francs à 4 fr. 50 en moyenne.



Mahonne Tunisienne – Longueur, 15m; largeur, 4m 50; creux, 1m 40

Dès lors la décadence des voiliers tunisiens alla en s'accroissant; les navires perdus ou usés ne furent plus remplacés; les chantiers de Sfax et de Djerba ne livrèrent plus que des loudes, des sandals, des barques de pêche, tous de faible tonnage. Les chantiers de La Goulette eux-mêmes ont été atteints par l'ouverture des grands ports de Bizerte, Tunis, Sousse et Sfax, munis d'un outillage complet. Ils ne construisent plus de mahonnes, intermédiaires désormais inutiles entre les rades et la terre.

C'est ainsi que la flotte tunisienne, qui comptait, nous l'avons dit, plus de 100 navires de fort tonnage, est aujourd'hui réduite à une quinzaine de bricks et de goélettes, mal entretenus et en mauvais état. On peut assigner à cette flotte la composition approximative ci-après :

11 bricks goélettes	jaugeant ensemble	550 tonneaux
4 goélettes	_____	160
23 chebecs	_____	460
74 loudes	_____	220
45 mahonnes	_____	450
38 sandals	_____	110
10 tartanes	_____	150
891 barques de pêche	_____	1.650
Soit au TOTAL		_____
1096 navires		3.850

## La navigation à vapeur étrangère sur les côtes de la Tunisie

Après avoir indiqué d'une manière sommaire l'histoire de la marine marchande tunisienne et montré la cause de sa décadence, il ne sera pas inutile de donner quelques renseignements plus détaillés sur cette cause elle-même, c'est-à-dire sur le développement de la navigation étrangère à voile et surtout à vapeur sur les côtes tunisiennes.

C'est en 1844 que le premier bâtiment de commerce à vapeur fit son apparition dans les eaux de la Régence. Ce fut sous le règne de Charles-Albert, roi de Sardaigne, que fut créé un service mensuel entre Gênes et Tunis.

En 1847, la Compagnie *Bazin et Périer* de Marseille fut chargée par le Gouvernement français d'établir une ligne bimensuelle entre Marseille et Tunis avec escales, à l'aller comme au retour, à Philippeville (Stora) et à Bône. La durée du trajet de Marseille à Tunis était alors de 160 heures. Ces bateaux ne transportaient guère que des marchandises de valeur et des passagers, le trafic de la presque totalité des marchandises restant acquis aux voiliers.

En 1849, la Compagnie *Touache* prit la succession de la Compagnie Bazin et Périer.

En 1855, la Compagnie des *Messageries impériales*, aujourd'hui *Messageries maritimes*, devint adjudicataire des lignes postales entre Marseille, l'Algérie et la Tunisie. La ligne Marseille, Philippeville, Bône, Tunis devenait hebdomadaire ; la vitesse des paquebots passait de 7 nœuds à 10 nœuds; leur tonnage augmentait et les installations des passagers devenaient plus confortables.

Cet état de choses resta sensiblement stationnaire jusqu'en 1871. Le 1<sup>er</sup> juillet de cette année, la Compagnie *Valéry frères* succéda aux Messageries maritimes. L'escale de Philippeville était supprimée et remplacée par celle d'Ajaccio; la vitesse des paquebots était portée à 11 nœuds et demi, ce qui réduisait à 90 heures la durée du trajet entre Marseille et Tunis. Cette amélioration commença à faire sentir ses effets sur les transports du commerce et le trafic des voiliers baissa sensiblement.

En 1873, fut inauguré par le paquebot *Mohamed-es-Sadok* le service à 13 nœuds entre Marseille et Tunis; toutefois la durée totale du trajet ne fut pas réduite : les escales de Bône et d'Ajaccio furent allongées. La lenteur des opérations dans les ports et le développement du trafic rendaient cette mesure absolument nécessaire.

En 1879, sur la demande de M. Roustan, notre consul général à Tunis, la Compagnie Valéry établit un service côtier entre Tunis et Tripoli, avec escales à Sousse, Monastir, Mehdia, Sfax et Djerba. Cette ligne était en correspondance dans les deux sens avec le service Marseille-Tunis.

En 1880, la même Compagnie entreprit avec succès le transport des pèlerins entre Tunis et Djeddah, service jusqu'alors monopolisé par les Anglais.

C'est à la date du 1<sup>er</sup> juillet 1880 que la *Compagnie générale transatlantique* succéda à la Compagnie Valéry dans le service des lignes de la Tunisie et de l'Algérie qu'elle étendit jusqu'en Italie et à Malte. Cette île se trouvait ainsi reliée par un service hebdomadaire à Syracuse, à Tunis et à Tripoli.

Après l'établissement du Protectorat, la ligne de Marseille à Tunis devint bihebdomadaire avec une vitesse de 13 nœuds; l'escale de Gabès devint obligatoire ; la ligne côtière Tunis-Alger fut créée, avec les escales de Bône, Philippeville, Collo, Djijelli, Bougie et Dellys. La ligne Malte-Syracuse fut supprimée.

En même temps, la Compagnie créait un service commercial Marseille, Gênes, Livourne, Naples, Palerme, Messine, Malte, Sousse et Tunis. Ce service fut modifié en 1885 et

définitivement supprimé en 1889, à la suite de la dénonciation des traités de commerce entre la France et l'Italie.

En 1888, fut établie l'escale de Bizerte; en 1893, celle de Tabarka.

Si le développement des lignes que nous venons d'énumérer et l'accroissement de la vitesse des paquebots avait porté un coup fatal au trafic des voiliers, ils avaient du moins rendu nécessaire la création dans les ports desservis d'un matériel de servitude en rapport avec les besoins nouveaux. Les chantiers de construction de La Goulette, de Sfax et même d'Italie reçurent une vive impulsion ; de nombreuses mahonnes furent livrées en Tunisie. Malgré cela, la Compagnie, pour effectuer ses opérations avec une certitude complète, créa dans toutes ses escales un matériel à elle et en développa notablement l'outillage.

C'est en définitive à la Compagnie Transatlantique que la Tunisie doit en grande partie l'organisation actuelle des services maritimes et l'outillage de plusieurs de ses ports.

En 1885, à la suite de remaniements dans le cahier des charges des services postaux, la Compagnie réduisit ses lignes à deux : Marseille, Tunis, Malte et Marseille, Tunis, Sousse.

La convention du 11 janvier 1899, modifiée depuis le 18 juin 1900, vint heureusement améliorer cet état des choses et fixa comme il suit les lignes desservies actuellement par la Compagnie Transatlantique :

1° Service hebdomadaire à 15 nœuds Marseille, Tunis, Malte, Tunis, Marseille ;

2° Service hebdomadaire à 13 nœuds Marseille, Bizerte, Tunis, Sfax, Sousse, Tunis, Bizerte, Marseille ;

3° Service hebdomadaire à 10 nœuds Alger, Tunis escale à Bizerte, Tabarka, La Calle, Bône, Philippeville, Collo, Djijelli, Bougie.

La Compagnie envoie, en dehors des services subventionnés, des paquebots supplémentaires à Tunis, à Sousse et à Sfax, toutes les fois que les besoins du commerce l'exigent.

Les autres Compagnies françaises qui ont desservi ou desservent encore la Tunisie sont :

La *Société des Transports maritimes* qui commença son service en 1866, le supprima peu après et le reprit en 1884 pour cesser définitivement en 1896 ; la *Compagnie de Navigation mixte*, la *Compagnie des bateaux à hélice du Nord* et la *Compagnie péninsulaire havraise*.

La Compagnie de Navigation mixte avait desservi de 1849 à 1855 la ligne de Marseille à Philippeville. Bône, Tunis, qu'elle prolongea en 1863 jusqu'à Sousse. Vers la même époque, elle créa un service côtier Alger-Tunis, qu'elle supprima quelques mois après faute de fret. En 1895, elle conclut un arrangement avec le Ministère de la Guerre pour le transport des passagers militaires et remplace la Compagnie Transatlantique sur la ligne Tunis-Tripoli qu'elle dessert encore conformément à la convention du 11 janvier 1898. Les paquebots de la ligne Marseille-Tunis doivent donner une moyenne de 12 nœuds et ceux de la ligne de Tripoli 10 nœuds.

En 1875, les paquebots de la Compagnie des bateaux à hélice du nord firent leur apparition en Tunisie, mais leur service ne devint régulier qu'en 1890, à la suite du vote par le Parlement français de la loi douanière concernant les produits tunisiens. Après plusieurs variations, cette Compagnie assure actuellement le service entre Dunkerque et Tunis deux fois par mois. Elle envoie quelquefois ses bateaux jusqu'à Sousse et à Sfax quand les besoins du commerce l'exigent. Les paquebots de cette Compagnie sont aménagés surtout pour le service des marchandises.

En 1892, la Compagnie péninsulaire havraise créa un service analogue à celui de la Compagnie dont nous venons de parler. Ce service spécialement affecté aux marchandises est aujourd'hui irrégulier.

Depuis 1899, diverses petites sociétés de navigation ou armateurs particuliers tendent à créer des services desservant notamment le port de Sfax et le trafic des phosphates de Gafsa. Citons les maisons Barban Daher de Marseille et Noël Dubuisson de Dunkerque.

En dehors des lignes françaises que nous venons d'énumérer, il existe sur les côtes tunisiennes un service régulier desservi par une Compagnie italienne.

Comme nous l'avons dit plus haut, c'est en 1844 que le Gouvernement sarde établit un service régulier mensuel entre Gênes et Tunis.

Ce service fut concédé en 1849 à la *Compagnie Rubattino*. En 1854, le service Gênes-Tunis devint bimensuel et, en 1861, hebdomadaire avec escale à Livourne et Cagliari. A la même époque, la Compagnie Florio établit, entre Palerme et Tunis, un service bimensuel qui devint hebdomadaire en 1870. En 1874, la Compagnie Rubattino créa le service côtier hebdomadaire Tunis, Sousse, Monastir, Mehdia, Sfax, Djerba (deux fois par mois seulement). Ce service était fait avec des paquebots de faible tonnage à qui leur tirant d'eau permettait de naviguer dans le chenal de Kerkennah que la Compagnie avait balisé à ses frais.

En 1881, ce service côtier fut établi avec des paquebots de fort tonnage et prolongé jusqu'à Tripoli. En même temps était créée une ligne Tunis-Malte qui disparût en 1884 et fut remplacée par la ligne actuelle Gênes, Livourne, Cagliari, Tunis, Tripoli, Malte, Syracuse, Messine, Naples et Livourne. L'escale de Bizerte a été ajoutée en mars 1899 à celles de la ligne qui précède. Depuis 1885, les paquebots de la Compagnie Florio-Rubattino présentent au point de vue du confortable des voyageurs toutes les qualités désirables.

La seule ligne régulière qui existe en dehors des précédentes est celle de la Compagnie anglaise *Prince-Line* qui relie trois fois par mois Manchester et Tunis. Elle a été créée en 1892.

D'autres Compagnies, anglaises, autrichienne, belge et danoise desservent, mais d'une façon irrégulière, les côtes tunisiennes.

(Retrieved on from 11 November, 2009 from <http://books.google.com/books?id=b4Q-AAAAYAAJ> )