

NOTRE EMPIRE COLONIAL

PAR

HENRI BUSSON

Professeur au Lycée Carnot.

JOSEPH FEVRE

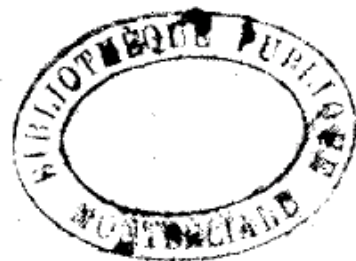
Professeur à l'École Normale de Dijon.

HENRI HAUSER

Professeur à l'Université de Dijon.



Avec 108 gravures et cartes dans le texte.



PARIS

FÉLIX ALCAN, ÉDITEUR

LIBRAIRIES FÉLIX ALCAN ET GUILLAUMIN RÉUNIES

108, BOULEVARD SAINT-GERMAIN, 108

1910

Tous droits de traduction et de reproduction réservés.

CHAPITRE II

L'AFRIQUE DU NORD LE MILIEU PHYSIQUE

p31

Tunisie, par suite du resserrement des tunisien chaînes de l'Atlas, les influences maritimes et désertiques sont beaucoup plus enchevêtrées qu'en Algérie; les premières dominent généralement, la Tunisie présentant sur l'Algérie l'avantage d'un littoral oriental tempéré et convenablement arrosé, le Sahel. La température moyenne varie de 11° en janvier à 27° en août pour Tunis, de 11°,5 à 26°, pour Sousse, de 11° à 27° pour Sfax exceptionnellement Tunis subit quelques violents coups de simoun venus du Sahara, qui élèvent sa température jusqu'à 48", et quelques coups de vents froids, venus de l'Apennin neigeux. Les pluies ne sont vraiment insuffisantes que dans la région des chotts; Bizerte reçoit 70 cm., Tunis 30, Sfax 30 et Kairouan 27.

Dans l'ensemble, le climat de l'Algérie-Tunisie est salubre, et l'habitant des pays tempérés, auquel presque partout un hiver assez froid permet d'oublier les chaleurs de l'été, peut très vite s'y adapter. Il n'y aurait peut-être de réserves à formuler que pour certaines régions basses du Tell, fermées du côté de la mer par un rideau de montagnes qui arrêtent les brises, empêchent, la ventilation, laissent s'accumuler les brumes malsaines et les émanations fiévreuses du sol.

CHAPITRE VI

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET PRINCIPALES RÉGIONS DE LA TUNISIE

p87-88

Les travaux publics. - La transformation agricole. - La pêche. - Les mines et l'industrie. - Le mouvement commercial. - La Kroumirie. - La plaine de Tunis. Le Sahel tunisien. - Les steppes du Sud.

L'outillage économique fut constitué beaucoup plus rapidement en Tunisie qu'en Algérie.

C'est qu'à cinquante ans de distance, l'Europe était en 1881 à un stade beaucoup plus avancé de son développement industriel qu'en 1830, et que d'ailleurs, par sa double façade maritime, la Tunisie semblait offrir des conditions particulièrement favorables de pénétration et d'exploitation.

Plusieurs ports modernes ont été créés par des ingénieurs français. A Bizerte, sans parler du port de guerre, des installations ont été prévues pour un trafic commercial intense; Tunis, dont l'ancien débarcadère était à La Goulette, a été rendu directement accessible aux paquebots par le creusement d'un canal à travers sa sebkha Sousse et Sfax, au large desquels devaient jadis mouiller les navires, les voient maintenant accoster à quai.

A ces ports se rattachent des voies de communication de jour en jour plus développées. Les routes tunisiennes valent celles de l'Algérie. Le réseau des voies ferrées comprend une ligne littorale (de Bizerte à Tunis, Sousse et bientôt Sfax), ainsi que des lignes de pénétration dont les principales sont la grande voie transberbérienne Tunis-Maroc, et la grande boucle de Sousse à Sfax par Gafsa.

Comme en Algérie, l'aménagement des eaux demande des travaux importants les si nombreuses ruines d'aqueducs et de barrages construits par Carthage et Rome montrent l'exemple à suivre.

Quelle qu'ait été l'activité déployée pour l'exécution des grands travaux publics, on peut dire que le développement de cette outillage est resté en deçà des besoins de l'agriculture et de l'exploitation minière.

Grâce à l'existence des bassins drainés par la Medjerda et du Sahel oriental, le sol tunisien renferme une plus forte proportion de terres fertiles que le sol algérien. L'irrigation, l'emploi des engrais phosphatés et l'usage des machines agricoles les plus perfectionnées ont rendu l'agriculture très prospère. Par des labours répétés en hiver et au printemps, c'est-à-dire à la saison des pluies, les colons ont appris à emmagasiner dans le sol une humidité qui devient précieuse au moment où germent les

grains. Aussi les grands domaines tunisiens sont-ils de véritables fermes modèles l'expérience acquise en Algérie n'a pas été sans porter ses fruits dans le Protectorat voisin.

La Tunisie, qui fut dans l'antiquité le grenier à blé, et plus encore peut-être le réservoir d'huile de Rome, est restée avant tout le pays des céréales et de l'huile.

Le blé, l'avoine, l'orge sont cultivés sur de vastes espaces; la France importe au total près de 50.000 t. de céréales tunisiennes.

Les olivettes se développent sans cesse, en même temps que s'améliorent les procédés de fabrication de l'huile. La Tunisie exporte en France 8.000 t. d'huile d'olives par an, tandis que l'Algérie n'en exporte que 5.000.

Comme en Algérie, la vigne, les cultures maraîchères et fruitières (figuier, oranger), la culture des dattiers dans les oasis du Sud, l'exploitation des forêts de chênes-lièges et des pâturages à alfa sont très importantes. L'élevage du mouton est pratiqué dans les steppes, celui du boeuf dans le Tell, et celui du chameau dans le Sud.

La plaine littorale du Sahel est presque entièrement constituée par des terrains argilocalcaires ou argilo-siliceux. Les collines à pentes douces sont coupées de dépressions qu'occupent parfois des sebkhas saumâtres. L'influence du désert se fait déjà sentir, mais le voisinage de la mer maintient quelque humidité (50cm. de pluie vers Nabeul, 30 à Sfax).

C'est essentiellement le pays de l'olivier; les nombreuses ruines d'huileries romaines montrent que jadis presque toute la région comprise entre les Monts de Zeugitane et les chotts était couverte d'olivettes; bien que ces plantations aient le gros inconvénient de commencer à produire vers la dixième année seulement, et de n'entrer en plein rapport que vers la vingtième, l'occupation française a déjà amené la renaissance de la culture et de l'industrie des olives.

Presque toutes les villes du Sahel sont construites sur l'emplacement de villes phéniciennes ou romaines. Nabeul (7.000 hab.) est à 2 km. des ruines d'une « Neapolis ». Sur l'emplacement de la phénicienne « Hadrumète»), Sousse (20.000 indigènes; 5.000 Européens, dont 1.500 Français) a vu se créer à côté de sa, ville indigène une belle ville européenne (Hg. 34); son port artificiel, achevé en 1899 (800.000 tx. en 1907), prendra un grand développement par l'exportation des phosphates de Sbiba. Mehdia (10.000 hab.) offre bien conservé un port antique, « cothon rectangulaire creusé dans le roc vif. Les magnifiques ruines romaines de « Thysdrus » entourent le village d'El Djem. L'ancienne « Taparura », aujourd'hui Sfax, avec ses deux villes indigène et européenne (40.000 indigènes, 6.000 Européens, dont 1.600 Français), est la capitale du Sud; son nouveau port, achevé en 1897, a reçu une vive impulsion (1.500.000tx.en 1907) de l'exportation des phosphates de Gafsa.

Tous les ports du Sahel participent à la pêche côtière, qui attire une population flottante d'étrangers. A Sfax, la pêche des poissons, des poulpes et des éponges occupe 300 bateaux siciliens, 40 saccolèves grecques et 350 barques indigènes.

Outre ses services de navigation, le Sahel possède une voie ferrée qui de Tunis va bientôt gagner Sfax.

Au sud de la Dorsale tunisienne s'étendent de vastes plaines, dont la monotonie est à peine interrompue par quelques chaînes montagneuses orientées généralement Ouest-Est. Les pluies sont insuffisantes pour l'agriculture, et les travaux hydrauliques des Romains, qui avaient permis la multiplication des oliviers, n'ont pas encore été repris; l'herbe courte et rare ne convient guère qu'à l'élevage du mouton.

C'est dans ce pays, qui par une transition insensible mène au désert, que les conquérants arabes avaient trouvé des conditions favorables à leurs habitudes nomades, et qu'ils avaient créé leur première capitale maghrébine, Kairouan. Dépossédée de sa suprématie politique par Tunis, Kairouan (fig. 35) a

gardé jusqu'à nos jours sa suprématie religieuse; c'est peut-être la ville la plus purement indigène de toute la Berbérie française; elle ne compte que quelques centaines d'Européens à côté de ses 20.000 musulmans.

Il ne semble pas que le Sud Tunisien offre, en dehors du littoral, des perspectives agricoles à la colonisation européenne. Mais les très riches gisements de phosphates sont destinés à susciter une vie économique nouvelle le chemin de fer de Sfax à Gafsa et Metlaoui leur est dû, comme leur est dû le prolongement sur Sbiba et Henchir-Souatir du chemin de fer de Sousse à Kairouan.