LA TUNISIE MARITIME

I. — INTRODUCTION

Il est fréquent de lire ou d'entendre dire que la Tunisie, pays essentiellement agricole, a toujours vécu et continue à vivre de son agriculture. Rien n'est plus exact en vérité. Mais la Tunisie est aussi l'un des pays les plus arides de l'Afrique du Nord et sa mise en valeur n'y est possible que grâce à l'irrigation et aussi par la pratique coûteuse et savante à la fois de la culture en terre sèche.

Etroite et allongée, aux confins de la dorsale de l'Atlas, elle épouse les rivages de la Méditerranée. Elle s'ouvre autour d'une double façade littorale sur le détroit de Sicile et sur la Méditerranée Orientale. Ses principales villes, sa capitale, la plupart de ses bourgades sont des ports. L'équilibre sur lequel elle reposait depuis les temps carthaginois, a été fortement ébranlé par la disparition de l'Empire Romain. Il a été rompu par l'irruption des Hilaliens, barbares nomades originaires des déserts arabo-asiatiques, dont on retrouve encore très nettement la descendance et qui ont pratiquement, malgré des opinions partagées, anéanti l'œuvre des siècles antérieurs.

Le Royaume de Tunis n'était, à la fin du siècle dernier, que la résurrection très partielle de l'Africa antique ou médiévale.

Ainsi, la civilisation méditerranéenne n'est plus guère en Tunisie qu'une survivance et malgré les efforts dans bien des domaines, le développement économique est et reste fragile.

Si l'on veut bien excepter la pêche des éponges et dans une certaine mesure celle du corail, il ne semble pas que l'exploitation des richesses de la mer ait fait l'objet d'efforts particuliers.

Il y a lieu de reconnaître que les problèmes maritimes sous quelque forme qu'ils se présentent, n'intéressent qu'une minorité; leur importance échappe souvent à la sagacité des Gouvernements. Les nécessités économiques aux temps passés ne s'imposaient pas par ailleurs avec la même impérieuse acuité que de nos jours.

L'agriculture et la pêche sont toutefois les deux activités humaines les plus anciennes, et il est hors de doute, en ce qui concerne cette dernière, qu'elle s'est modestement mais en permanence manifestée sur les rivages tunisiens depuis la plus haute antiquité.

Cependant, la courbe démographique de la Régence, depuis l'établissement du Protectorat, se maintient fortement ascendante. Des

problèmes nouveaux se posent, économiques, sociaux, sinon politiques. Une saine et nécessaire appréciation du potentiel tunisien et de la productivité exige qu'aucune des solutions possibles aux problèmes posés reste ignorée.

Quelle est donc la situation actuelle de la Tunisie dans le domaine maritime ? Quels espoirs peut-on fonder sur une exploitation plus rationnelle des richesses pélagiques ?

C'est ce que nous allons exposer d'une part et essayer de déterminer d'autre part.

II. — SITUATION ACTUELLE

1° **Les effectifs.** — Encore que les statistiques soient peu précises, les marins employés ont été de : 12.930 en 1938

13.865 en 1951

et 11.660 en 1952, se répartissant pour l'année 1952 en particulier, de la façon suivante :

Pêche côtière	7.029
Pêche au chalut	681
Pêche au poisson bleu	1.083
Pêche aux crustacés	67
Pêche aux éponges :	
Kamakis	2.486
Gangaves	263
Scaphandres	51

Il y a lieu d'ajouter à ces chiffres, 235 pêcheurs employés à l'exploitation des lacs et 301 à l'exploitation des thonaires.

Il n'est pas tenu compte des pêcheurs à pied (tartaronne en particulier) dont le nombre est loin d'être négligeable (nous l'estimons à plus de 2.000 hommes), ni les pêcheurs employés dans les pêcheries fixes dont le recensement précis n'a pas encore été réalisé.

Il n'est pas tenu compte encore des quelques centaines de marins embarqués sur les navires de commerce proprement dits.

La Tunisie n'a hélas ! pas de traditions maritimes. Les insulaires kerkeniens et djerbiens ont été, il est vrai, de tous temps et par nécessité appelés vers la mer. Les Kerkeniens en particulier sont de bons marins en ce sens qu'ils sont et restent de bons pratiqués de la mer.

Mais ils rusent avec les lames, sans plus, comme le font couramment de nos jours la plupart des possesseurs de petits yachts de plaisance.

Ils ne possèdent en fait aucune connaissance nautique traditionnelle ni réelle. Ils savent suivre la côte ou la rejoindre et l'intuition est leur seule ressource.

Ils sont inutilisables ou peu utilisables sur les engins actuels de pêche au large — qui sont loin d'être des plus modernes — et sont assez peu portés vers la navigation hauturière.

Quant aux Djerbiens, il semble qu'ils n'aient pas attendu la remise en état de l'antique chaussée romaine pour s'orienter vers le négoce et délaisser à peu près complètement la mer.

2° **La flotte de commerce.** — Elle se compose d'une vingtaine de caboteurs locaux (voiliers et voiliers mixtes) d'une jauge brute moyenne de 150 tonneaux environ et, depuis quelques années, de six cargos et citerniers d'une jauge brute totale de 11.043 tonneaux.

Cette flotte est vieille et ne répond à aucun besoin réel. La plupart des cargos ou citerniers ne touchent que rarement la Tunisie.

Cette situation provient du fait que les capitaux spécifiquement tunisiens voués depuis toujours au commerce local, à l'exploitation agricole parfois industrielle, répugnent à s'orienter vers l'entreprise maritime qui leur est peu familière et dont ils redoutent des aléas.

La législation maritime, d'autre part, est restée jusqu'à ce jour assez peu favorable à l'évolution des populations maritimes et au développement d'une flotte moderne appropriée.

La flotte de servitude comprend les engins suivants :

Remorqueurs	15
Chalands	16
Pontons	6
Baliseur de l'Etat	1
Drague	1
Bacs automoteurs ou à chaînes.....	3
Vedettes et canots à moteur.....	45
Porte-scaphandres	3

3° **La flottille de pêche.** — La flottille de pêche groupe environ 3.215 bateaux.

Ce chiffre correspond à ceux qui ont effectivement été armés au cours de l'année 1952; le chiffre réel est donc sensiblement supérieur. Elle se répartit ainsi :

Pêche côtière	2.084	bateaux
Pêche au chalut	67	—
Pêche au feu	84	—
Pêche aux crustacés	19	—
Pêches aux éponges :		
Kamakiss	918	—
Gangave	39	—
Scaphandre	4	—

Il y a lieu de noter que la plupart des bateaux armés au chalut pendant l'hiver arment à la pêche au feu dès le printemps.

Le tonnage de ces bateaux est extrêmement variable et va de

1 à 3 tonnes pour la pêche côtière, à 15,25, quelquefois 50 tx pour le chalut, la pêche au feu, la gangave ou le scaphandre.

4° **Les pêcheries.** — Elles se décomposent ainsi :

a) *Pêcheries régulièrement autorisées par arrêtés du Directeur des Travaux Publics :*

Il en existe actuellement 127 dont 50 pour Sfax, 54 pour Djerba et 23 pour Zarzis.

b) *Pêcheries provenant d'Amrat-Beys* ou d'une donation au-mônnière faite en 1935 par Mohamed Es-Sciala.

Un décret du 5 février 1931 a prévu que les détenteurs de titres reconnus valables recevraient des permis d'occupation temporaire du domaine public maritime et bénéficieraient de la jouissance gratuite, pendant 60 ans sur les bancs des Kerkennah, et 99 ans sur les bancs compris entre la Chebba et la vieille Skira. La Commission des Titres avait reconnu la validité de 1259 d'entre eux, appartenant à 196 déposants, et avait proposé qu'un arrêté d'occupation temporaire soit délivré à chaque déposant. Ce travail long et délicat n'est pas achevé.

c) *Pêcheries Habous* pour lesquelles le statu-quo a été maintenu en 1930 jusqu'à ce qu'un accord intervienne avec la « Direction Générale de l'Intérieur ». Ces pêcheries n'ont jamais été recensées.

Il apparaît donc indispensable de réaliser dès que possible, avec l'aide de la photographie aérienne, le cadastre général de ces pêcheries.

Le Tunisien de la côte les a multipliées, mais leur rendement est faible, parce que conçues sur des données archaïques et aussi parce que paresseusement exploitées.

5° **Les Lacs et les Thonaires.** — A l'exception du lac de Porto-Farina, actuellement livré à l'artisanat local, cinq lacs sont judicieusement exploités et leur rendement est en général satisfaisant.

Ce sont les lacs Nord et Sud de Tunis ainsi que le lac d'Ischkeul par la « Régie des Pêcheries de l'Etat »;

les lacs de Kelbia et des Bibans par la « Société des Pêcheries Tunisiennes ».

La « Société des Madragues Tunisiennes », de création récente, liée à l'Etat par une convention, exploite très rationnellement les thonaires de Sidi-Daoud, El Haouaria et Skanès-Monastir dont les apports globaux ont atteint un chiffre intéressant ces deux dernières années.

L'exploitation de ces thonaires exige de gros capitaux aussi bien d'investissement que de roulement. L'avenir nous dira si, comme il est souhaitable, d'autres thonaires telles que Ras-el-Amar, Cap Zebib et Kuriat pourront être simultanément mises en exploitation.

6° **Le rendement.** — Il est loin d'être négligeable et entre déjà pour une part appréciable dans l'économie générale tunisienne.

Il est toutefois nécessaire, avant de commenter les chiffres qui vont suivre, de préciser qu'ils correspondent aux apports *déclarés* qui, dans tous les domaines, à l'exception des lacs et des thonaires, sont nettement inférieurs aux apports *réels*.

Nos commentaires porteront donc valablement sur les apports *comparés* en admettant à défaut d'autres précisions que les mêmes causes ont produit les mêmes effets.

Les apports en poids et en valeur sont les suivants :

	1938		1951		1952	
	Apports	Valeur	Apports	Valeur	Apports	Valeur
Pêche Côtière...	4.379.007	10.957.525	5.998.519	530.846.772	3.429.797	374.711.255
Pêche au chalut.	2.838.479	7.566.548	2.850.751	217.532.277	2.924.796	256.347.100
Pêche au feu...	992.898	1.997.740	4.815.997	157.261.867	5.169.274	122.121.776
Lacs	680.755	4.627.521	653.644	120.355.174	704.937	130.435.820
Thonaires	558.067	3.158.143	858.178	99.548.648	772.653	135.118.096
Crustacés	58.595	748.478	32.295	11.981.000	34.956	14.627.350
Eponges :						
<i>Kamakis</i>	60.905	5.150.315	57.914	78.002.350	58.169	75.934.250
<i>Gangaves</i>	40.955	4.780.250	65.645	121.371.250	35.730	60.647.750
<i>Scaphandres</i> ...	12.125	2.297.200	2.786	10.855.350	1.415	6.042.500
	en kgs..	41.303.720	en kgs...	1.337.554.688		1.195.983.897

En ce qui concerne la pêche côtière, il semble qu'il y ait stabilisation sinon régression. Les apports des années qui ont suivi le conflit 1939-45 ont été meilleurs par rapport à l'année type 1938 du fait, d'une part, du repos forcé des eaux littorales pendant la guerre, qui a permis une meilleure reproduction des espèces, de l'exploitation plus poussée que la disette de produits alimentaires a provoqué d'autre part.

Cette pêche utilise une abondante main-d'œuvre. Elle est la pêche artisanale tunisienne par excellence, ne nécessite pas d'outillage de grande valeur, nourrit les populations côtières les plus pauvres et est à encourager.

La pêche au chalut s'est stabilisée, et nous ne pensons pas que les conditions d'exploitation actuelles puissent lui permettre d'améliorer son rendement.

La pêche au feu s'est développée considérablement par rapport à l'année type 1938 grâce à l'activité de l'industrie connexe de la conserve. Ainsi que nous l'exposerons plus loin, elle peut encore se développer par l'utilisation de méthodes plus rationnelles permettant une meilleure répartition des apports en-deça et au-delà des

campagnes de pêche actuelles. Cette meilleure répartition des apports permettrait aux usines de conserves « d'étaler » leurs frais d'exploitation sur une plus longue période de l'année.

L'artisanat de l'éponge — pêche au kamakis — se maintient. Et si la pêche à la gangave est en nette régression, ce qui ne saurait étonner ni les scientifiques ni les techniciens, la disparition de plus en plus rapide de la riche pêche au scaphandre doit retenir plus particulièrement notre attention.

Ces chiffres, malgré l'intérêt statistique qu'ils présentent, ne disent malheureusement rien de la situation réelle de l'armement tunisien sur lequel la routine et la tradition pèsent lourdement.

En 1916, A. Gruvel, professeur au Muséum d'Histoire Naturelle et conseiller technique du Ministre des Colonies, écrivait :

« La Régence possède trois richesses considérables dont elle est loin de tirer tout le parti qu'il faudrait en tirer :

Ce sont le thon d'une part, les éponges de l'autre et enfin la riche faune de ses lacs. »

Il n'y a évidemment rien de changé en ce qui concerne l'exploitation possible de ces richesses. si ce n'est que la science et la technique nous ont depuis donné d'autres enseignements et apporté d'autres moyens.

III. — D'UNE EXPLOITATION PLUS RATIONNELLE ET EFFICIENTE DES RICHESSES PELAGIQUES

Notre sentiment est qu'une amélioration des techniques, accompagnée d'une discipline administrative nouvelle, seraient à même de modifier heureusement les données actuelles des problèmes d'exploitation.

Une réforme d'ensemble doit comprendre :

- un aménagement de l'aide fiscale et financière de l'Etat,
- l'établissement d'un fonds de recherches et d'expériences,
- une mise au point de la législation et du système administratif,
- une réorganisation sur le plan de la profession.

1°) Aménagement de l'Aide Fiscale et Financière.

Cet aménagement, au sujet duquel il est juste de dire qu'un effort a déjà été réalisé, porte, d'une part, sur un ensemble de dégrèvements (carburants, matériel d'armement d'importation, taxes communales, droits de ports, etc.).

D'autre part, sur une utilisation plus rationnelle du Crédit Maritime. Il a été fait très largement appel à ce dernier, trop même pouvons-nous dire, ces dernières années.

Il est nécessaire de lui donner l'orientation et le sens qu'il doit avoir, c'est-à-dire agir sur l'armement par :

- des crédits de modernisation
- des crédits de campagne
- et exceptionnellement des crédits d'entretien.

2°) Fonds de Recherches et d'Expériences.

Il y a lieu d'admettre qu'un jour prochain, dans le cadre ou non des initiatives personnelles, avec ou sans l'aide des crédits de modernisation, les bateaux de pêche devront être construits sur des plans rationnels établis suivant les besoins de la consommation et de la commercialisation : chalutiers, chalutiers-thoniers, sardiniers, langoustiers, scaphandre, etc.

Il y aura lieu de choisir, dans le champ immense des nouvelles méthodes ou des nouvelles découvertes, celles susceptibles de convenir à l'armement de la Régence :

Nouveau mode de chalutage (par le chalutier congélateur britannique « Fairfree »);

Utilisation largement exploitée du Diesel électrique (sur les chalutiers allemands);

Mise au point de l'électro-Narcose et de la pêche électrique (en Allemagne);

Loupe à poissons, échographe:

Application du chalut flottant (danois) à la pêche pélagique;

Fabrication à bord (dans les pays de pêche industrielle) des farines et huiles de poissons;

Ensemencement en alevins de certaines espèces et enrichissement des zones appauvries en nitrates et phosphates;

Utilisation de sondeurs à ultra-sons et autres appareils de navigation modernes, etc...

Il faut encore trouver des subsides pour garantir les essais et expériences qui ne peuvent être réalisés que par l'Etat; et les expériences faites à l'étranger sur d'autres plans et sur une plus grande échelle prouvent qu'il n'est nullement nécessaire d'arriver à des résultats dès les premières recherches.

Quelles améliorations les plus immédiates devons-nous entreprendre dans le cadre de l'industrie des pêches de la Régence ?

a) Poisson frais

Outre les pêcheries et la petite pêche côtière dont nous avons déjà dit qu'elles utilisaient une abondante main-d'œuvre et qu'elles étaient d'un rendement appréciable il y a lieu d'améliorer la pêche au chalut. Les navires qui la pratiquent s'obstinent sur des fonds connus, exploités depuis plusieurs générations et devenus improductifs, parce qu'il leur est nécessaire pour s'orienter de rester en vue des alignements terrestres traditionnels.

Il est donc urgent en premier lieu de former de jeunes marins. Ce sera le rôle de nos Ecoles d'Apprentissage Maritime.

Il est nécessaire encore de trouver des fonds nouveaux. De récents travaux d'océanographie effectués par des bâtiments de la Marine Nationale (qu'il y aurait lieu de compléter par l'utilisation de chalutiers d'Etat spécialement prévus à cet effet), devraient nous permettre d'envisager rapidement des résultats pratiques.

Beaucoup de fonds connus se sont en outre avérés improductifs, car il n'avait jamais été tenu compte de l'instinct des poissons.

Périodiquement, en effet, la question de l'appauvrissement des fonds de pêche est à l'ordre du jour. Avec une certaine logique, les esprits les plus avisés concluent hâtivement que le chalutage intensif aboutit à réduire le stock et entraîne le dépeuplement des fonds chalutés. M. F. Verdoy, directeur de la Société « La Morue Islandaise », prétend ceci : « A côté de certains instincts merveilleux et constamment en éveil, tels que la recherche de la nourriture et des températures et salinités favorables, le poisson, comme la plupart d'autres animaux, est lent à reconnaître ses ennemis ou quelques autres dangers ou inconvénients étrangers à sa vie naturelle. Par contre, ayant éprouvé les effets de ces inconvénients, il transmet aux générations suivantes, lesquelles contiennent de le maintenir, un instinct de méfiance, souvent même lorsque le danger n'existe plus. »

C'est ainsi que les filets flottants type « Larsen » pourraient encore être expérimentés sur les anciens fonds.

L'armement au chalut devrait être équipé de sondeurs à ultrasons qui leur permettrait d'éviter les épaves et de suivre le relief sous-marin.

Il devrait envisager des sorties d'une durée plus longue qui permettraient d'améliorer très sensiblement les charges d'exploitation.

Il est nécessaire pour cela de prévoir des logements convenables à bord pour l'équipage, des glacières mieux aménagées et plus vastes, éventuellement des chambres froides. D'énormes progrès ont été réalisés à l'étranger dans ce domaine par l'utilisation de compresseurs pour la fabrication de la glace à l'eau de mer. Une chaîne du froid judicieusement exploitée à terre compléterait heureusement les aménagements de bord.

b) *Poissons de conserve*

Le problème de la pêche des poissons bleus et des thonidés reste intimement lié à celui de l'industrie de la conserve. Et nous ne le répèterons jamais assez, tous les problèmes d'économie maritime sont liés; depuis la recherche des fonds, l'étude des migrations, l'utilisation des techniques nouvelles, l'aménagement des ports, le développement des industries de transformation, sans oublier la commercialisation sous toutes ses formes.

Des accords interprofessionnels sont donc indispensables fixant en premier lieu et par contrat le prix du poisson.

L'armement doit améliorer sa technique en adoptant les filets

tournants les plus récents. En ce qui concerne plus spécialement le poisson bleu, il devrait, outre la pêche au feu classique, expérimenter la pêche à la roque ou encore à la farine de poisson qui lui permettrait d'étendre ses efforts sur une plus grande partie de l'année. L'industrie de la conserve, par voie de conséquence, pourrait envisager une diminution de ses prix de revient.

En ce qui concerne les thonidés, au sujet desquels des essais encore peu concluants furent effectués ces dernières années, des méthodes identiques pourraient être utilisées. Mais, comme pour la recherche des fonds chalutables nous pensons que cette technique à mettre au point devrait être d'initiative gouvernementale.

Les thonidés abondent sur la côte levantine. Il serait économiquement et socialement souhaitable qu'un procédé de capture soit enfin trouvé.

c) *Eponges*

En ce qui concerne les éponges, outre la technique des cantonnements dont le but essentiel est de permettre la régénération des fonds, la pêche au scaphandre Cousteau-Gagnan pourrait amener une véritable révolution et se substituer par un rendement de qualité à l'utilisation aveugle et au rendement quantitatif de la gan-gave.

Il est encore nécessaire et nous y reviendrons, de prévoir une législation particulière au scaphandrier dont l'application aurait pour première conséquence d'alléger l'armement des lourdes charges des assurances actuelles. Dans ce domaine encore, il appartient au Gouvernement d'entreprendre les premières expériences.

* * *

Outre ces améliorations, — « à la mer » — dont nous n'avons fait qu'un exposé extrêmement sommaire, et dont la mise au point pourrait transformer très heureusement l'industrie de la pêche, d'autres techniques pourraient être envisagées.

Citons-en plus particulièrement deux;

D'une part, l'utilisation des excédents de poissons de basse qualité ou des déchets pour la fabrication des huiles et farines de poisson, tourteaux engrais;

La congélation et l'exportation de la crevette préparée d'autre part, si abondante dans les eaux territoriales de la Régence.

3°) **Mise au point de la législation et du système administratif.**

Les premiers textes « modernes » organisant une discipline en matière de navigation et de pêche datent en fait du début du siècle.

Le texte de base réglementant la navigation maritime est le décret du 15 décembre 1906 qui traite principalement de la Nationalisation, de l'acte de nationalité, du congé et du Registre d'équipage. L'utilité de ce dernier était d'ailleurs si peu évidente en l'absence de toute immatriculation obligatoire qu'il n'a pratiquement jamais été exigé. Il ne comporte que trois articles courts et insignifiants sur les obligations des armateurs et des marins. Huit décrets

correctifs sont intervenus qui n'apportent que des modifications de détail.

Le texte, il faut le reconnaître, dans un pays assujéti à la routine et à la tradition, était pratiquement inapplicable.

Un décret de 1896 sur les ports maritimes prévoit incidemment le recrutement des capitaines de remorqueurs moyennant des garanties illusoire.

En ce qui concerne la pêche, le texte de base, actuellement remplacé par le décret du 26 juillet 1951, était le décret du 15 avril 1906.

L'une des caractéristiques de ce texte était l'institution de « permis de pêche, délivrés en nombre limité moyennant le paiement d'une taxe ». Ces permis furent, jusqu'à ces derniers temps, considérés non sans raisons apparentes, comme les seuls papiers de bord indispensables, leur attribution correspondant le plus souvent à un privilège.

Il existe encore un certain nombre de textes plus ou moins désuets sur l'assistance, le sauvetage maritime et les biens naufragés, sur la police des eaux et rades et de la navigation maritime, sur la navigation de cabotage, de bornage et de remorquage (privilège franco-tunisien); enfin, quelques textes, quoique plus récents, sont néanmoins dépassés, tels sont ceux sur l'application aux Gens de Mer de la législation civile des accidents du travail, des allocations familiales, ainsi que sur la pêche, la vente et la circulation des fruits de mer.

Pour discipliner l'armement, il faut reprendre cette législation dans ce qu'elle a de périmé; pour le développer, il faut en plus créer celle qui fait défaut. L'armement a droit à un statut particulier, car ses conditions de travail sont particulières et n'ont d'équivalent dans aucune autre profession.

L'industrie maritime vit au propre et au figuré en marge des autres industries nationales.

Enfin, pour appliquer cette législation, si diverse et si complète qu'elle chevauche les attributions de tous les Départements, il faut, sur l'étendue du littoral de l'échelon de direction à celui de l'exécution, une hiérarchie techniquement responsable et spécialement éduquée.

4°) Réorganisation sur le plan de la profession.

Si des mesures sont à prendre venant de l'Administration, il est bon de préciser qu'une solide coordination des activités est conjointement indispensable au sein des organisations professionnelles.

C'est ainsi qu'un groupement central devrait non seulement unir les entreprises maritimes d'armement, mais encore les représentants des entreprises annexes et connexes.

Le système coopératif devrait être mieux compris et mieux utilisé sur les initiatives de cet organisme interprofessionnel.

Disons encore pour achever cette modeste étude que le port de pêche, soigneusement conçu pour les besoins, est le complément indispensable du navire et des techniques.

IV. — EN CONCLUSION

La détermination d'une politique précise en matière maritime répond à un impératif.

Des formules nouvelles doivent être appliquées dans le cadre de techniques nouvelles et de besoins nouveaux.

Il s'agit d'imposer une discipline, il s'agit d'éclairer, d'aider, il s'agit encore d'être tenace et patient.

Notre conviction est que cette œuvre de réorganisation et de mise au point, nécessaire et de longue haleine, doit porter ses fruits.

La Tunisie, pays agricole, mais aussi pays maritime, doit trouver dans le développement et l'utilisation appropriés des ressources de la mer qui l'entoure l'équilibre économique qu'elle recherche.

Henri PASCAL.

*Administrateur en Chef
de l'Inscription Maritime.*