

LA TUNISIE ET LA MER^(*)

(SUITE ET FIN)

CHAPITRE V

RENAISSANCE MARITIME ET PERSPECTIVES D'AVENIR

Ayant jeté ainsi, sur le passé, un regard qui nous a permis de saisir les vicissitudes du destin maritime de la Tunisie, nous pouvons mieux juger l'effort qui a été accompli depuis 1881 pour mettre ce pays en mesure de tirer parti, au mieux des intérêts de l'Etat et des collectivités, de son potentiel maritime.

Le dessein des hommes qui prirent en main les destinées de la Tunisie à partir de 1881, a été, comme on sait, de remettre de l'ordre dans la maison et de procéder à une rénovation méthodique de toutes les activités économiques. Parmi ces activités, celles qui touchaient directement ou non à la mer ont apparu comme devant être l'objet de réalisations immédiates. Il fallait, en premier lieu, doter l'ancienne Régence de l'équipement portuaire qui lui faisait défaut, compte tenu de l'évolution des transports maritimes et des besoins nouveaux du pays et de son expansion future.

Le programme d'équipement maritime comportait également, dans le même ordre d'urgence, la signalisation des côtes, une réglementation de la navigation, une exploitation plus rationnelle des ressources piscicoles, la délimitation et la surveillance des eaux territoriales. Cela sans préjudice d'assurer à la Tunisie la fonction navale et militaire qui découlait de sa position stratégique, en faisant de Bizerte le plus grand port de guerre de la Méditerranée.

En vérité c'était un vaste programme que les ingénieurs français avaient projeté, mais dont la réalisation dépendait étroitement des possibilités financières de la Régence, de ses facultés d'emprunt et surtout de la confiance que l'avenir du pays pouvait inspirer aux administrateurs, chefs d'entreprises et techniciens de tous ordres décidés à consacrer à la Tunisie leur travail, leur énergie et leurs capitaux. L'œuvre accomplie a été considérable.

(*) Voir « Bulletin Economique et Social de la Tunisie », n° 89 (juin 1954), p. 100 ; n° 90 (juillet 1954), p. 79 ; n° 91 (août 1954), p. 91. et n° 92 (septembre 1954), p. 81.

REALISATIONS PORTUAIRES

Quatre ports principaux ont été créés et ouverts au trafic : Tunis en 1893, Bizerte en 1896, Sfax en 1897 et Sousse en 1899 ; ils ont été pourvus au fur et à mesure de leurs besoins, de grands bassins spécialisés et d'une longueur de quais en rapport avec leur trafic, de docks et magasins et d'un appareillage moderne.

Le port de Tunis a nécessité le creusement d'un chenal de neuf kilomètres à travers le lac qu'il partage en deux ; il forme avec son avant-port de La Goulette un complexe dont les éléments essentiels sont complémentaires les uns des autres ; c'est une réussite de la technique portuaire. Le port de Sfax a été conquis sur la lagune et il est aujourd'hui parfaitement adapté à son trafic. Le port commercial de Bizerte, qu'il faut distinguer du port de guerre, a été entièrement construit sur les berges du canal, lequel forme un bassin de 1.500 mètres de longueur sur 250 mètres de largeur et se prolonge à l'Ouest par la baie de Sebra.

On a fait remarquer que quatre grands ports, si l'on entend par « grand port » un port aménagé et équipé à la moderne, c'était beaucoup pour un pays dont les besoins réels auraient nécessité la création de deux ports au plus, telle l'Algérie qui, pour un commerce beaucoup plus important, n'a que deux grands ports : Alger et Oran, ou trois si l'on y ajoute Bône. A quoi l'on peut répondre que les quatre ports tunisiens correspondent à des régions différentes par leurs productions et leur fonction de répartition ; et la création d'un port militaire à Bizerte n'a pas été sans influence sur la création de son port commercial.

Le port de guerre de Bizerte, dont le rayon d'action s'étend aujourd'hui, grâce à l'aviation, sur les deux bassins de la Méditerranée, a été entièrement réalisé par la France qui a voulu ainsi s'assurer une position stratégique de premier ordre en Méditerranée et sur le continent africain.

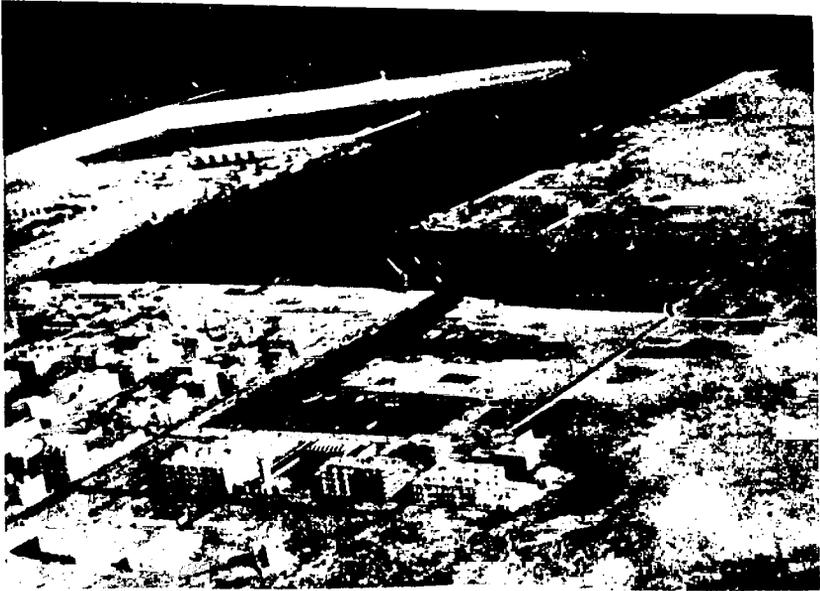
Outre les quatre principaux ports de commerce, des ports secondaires ont été aménagés ; ce sont surtout des ports de pêche, ouverts au cabotage : Tabarka, Porto-Farina, Sidi-Daoud, Kelibia, Nabeul, Hammamet, Monastir, Mahdia, La Chebba, Kerkenna, La Skira, Gabès, Zarzis et dans l'île de Djerba : Adjim, Houmt-Souk, Aghir, El-Kantara.

L'œuvre portuaire a été complétée par la signalisation des côtes, de la frontière algérienne jusqu'à la frontière libyenne, au moyen de phares et de balises qui assurent, dans des conditions parfaitement efficaces, la protection de la navigation en tout temps. Il n'est pas inutile de dire que cette signalisation comprend neuf feux d'atterrissage, dix feux de navigation côtière, vingt bouées et balises lumineuses, soixante-treize bouées de rades et feux de port et cent quinze balises et bouées non lumineuses de rades, chenaux et ports, tous éléments qui font des côtes tunisiennes un des secteurs les plus sûrs de la Méditerranée.



Le port de Tunis

(Photo J. L. Combés)



Le port de Sfax

(Photo J. L. Combés)

DEVELOPPEMENT DU COMMERCE MARITIME

Ainsi équipée, la Tunisie possédait l'instrument indispensable au développement de son commerce extérieur et intérieur. Les paquebots et cargos de l'Europe fréquentèrent alors régulièrement les ports tunisiens, qui sont depuis en liaison constante avec les ports français et étrangers de la Méditerranée, de l'Atlantique, de la Manche et de la Mer du Nord. Ainsi ce sont établis des courants d'échanges avec la France, l'Angleterre, l'Italie, les Etats-Unis, l'Espagne, le Proche-Orient, etc... qui sont les principaux clients et fournisseurs du pays tunisien. En prenant pour point de comparaison le trafic maritime avant 1880, évalué à 200.000 tonnes pour les années de bonnes récoltes de céréales et d'huile, et celui de 1953 qui a été de 4.200.000 tonnes entrées et sorties comprises, on se rend compte que le commerce maritime de la Tunisie s'est développé dans des proportions considérables, signe et facteur de prospérité. Tandis qu'à l'importation figurent surtout les produits alimentaires, les produits fabriqués, les hydrocarbures, et des matières premières nécessaires à l'industrie, à l'exportation s'inscrivent les produits miniers (phosphates, fer, plomb) et les produits agricoles (céréales, huile d'olive, agrumes, primeurs, dattes), que le travail humain a tirés du sol.

Mais la valeur de ce qu'apportent les navires est plus élevée que celle des produits qu'ils emportent ; la balance commerciale de la Tunisie est donc déficitaire, mais qu'on sache bien que cette situation ne s'est pas instaurée depuis 1881, elle est bien antérieure à cette date sans avoir à cette époque les correctifs incontestables qu'elle a aujourd'hui (1). En effet, actuellement, l'équilibre de la balance des comptes de la Tunisie est rétablie, on le sait, grâce au concours financier de la Métropole.

L'ARMEMENT TUNISIEN ET LES PECHEES MARITIMES

Au siècle dernier, comme nous l'avons vu au chapitre précédent, la flotte marchande tunisienne avait connu un rapide essor ; le pavillon tunisien était présent dans les principaux ports de la Méditerranée. Cette brusque et tardive poussée se produisit au moment où l'utilisation de la vapeur et de l'hélice venait révolutionner la navigation. Les voiliers tunisiens ne devaient pas survivre à cette concurrence et à l'inflexible loi du progrès. D'autre part, les chantiers de construction navale tunisiens n'étaient pas outillés pour construire des bateaux à vapeur, tandis que faisaient défaut capitaux et techniciens. Ainsi les Djerbiens que nous avons vus comme étant à la pointe de l'armement tunisien se détournèrent très vite de la naviga-

(1) D'après la correspondance consulaire (Archives de la Résidence Générale de France à Tunis), les chiffres du mouvement commercial de 1866 à 1868 ont été de :

Années	Importations		Exportations	
1866	14.920.250	francs or	12.087.575	francs or
1867	12.273.520	»	9.915.830	»
1868	12.962.695	»	7.918.200	»

tion et de la pêche pour se consacrer de plus en plus au commerce des denrées alimentaires, car le pays des Lotophages n'a pas perdu le souvenir des sages conseils d'Ulysse (2).

Si la navigation au long cours et le cabotage ont périclité, par contre les bateaux de pêche sont en progression constante depuis 1881, grâce à l'exploitation plus intense et plus méthodique des fonds côtiers. En 1882, le commandant L. Hennique ayant fait le relevé numérique des bateaux servant à la pêche et au cabotage, dans les ports et rades qu'il avait visités, dénombre 1.385 embarcations montées par 3.500 hommes d'équipage environ, la plupart tunisiens et certains italiens et maltais (3). L'auteur décrit en même temps les bateaux utilisés par les marins et pêcheurs tunisiens : chebeks, chetihas, lenches, carèbes, loudes, sandals, skifs. Les carèbes, nous dit-il, sont admirablement appropriés à la navigation de la côte tunisienne, et employés à la pêche, au transport des passagers ainsi qu'au chargement et déchargement des navires, ils marchent très bien à la lame et leur faible tirant d'eau leur permet d'accoster le rivage partout. Il signale aussi les mérites du chebek, un descendant de la célèbre caravelle, navire à trois mâts portant des voiles triangulaires et un seul foc, de formes élégantes comme sa voilure.

Quant à la construction de ces bâtiments traditionnels, « les Arabes se servent d'aucun plan dessiné sur le papier, mais le constructeur possède chez lui une série de gabarits de couples pour chaque espèce de navires ; lorsqu'il veut construire un chebek, par exemple, il prend ses gabarits de couples pour le chebek et les dresse sur son chantier en les réunissant par des lattes intérieures qui ont bientôt donné la forme et la rigidité à l'ensemble ; on classe par dessus les bordages en sapin qui seront ceux du bateau et en-dedans de ceux-ci, les pièces qui seront les couples, c'est-à-dire des sortes de lattes en olivier dont les morceaux sont, le plus souvent, pris dans d'anciennes barques démolies ou bien, si c'est nécessaire, taillées à neuf et à froid avec la courbure voulue. On complète ensuite l'intérieur du navire et, lorsqu'il est presque terminé, on retire les gabarits de construction qu'on avait mis dès le principe. » On nous dit aussi que les marins tunisiens usent leurs bateaux jusqu'à la dernière limite, en remplaçant pièce par pièce et faisant de nombreuses refontes des bordages plutôt que de la membrure.

Cette manière de construire et réparer les bateaux s'est perpétuée jusqu'à nos jours, mais la voilure a été remplacée par le moteur à essence ou à mazout. Des chantiers nautiques européens construisent aussi, selon les règles de l'art, des embarcations de type traditionnel. Presque tous ces bâtiments sont employés, ainsi que les chalutiers, de construction européenne, à la pêche en mer, bien peu servent au

(2) « Reste sur ton avoir : il n'en faut pas bouger. Tu n'as rien à gagner sur les mers infécondes que souffrance et naufrages ». *Odyssée*, II, 369-370, trad. V. Bérard.

(3) P. A. Hennique, *Les caboteurs et pêcheurs de la côte de Tunisie*, Paris, 1888 *passim*.

cabotage, nous l'avons dit, ajoutons que les caboteurs ne peuvent pas concurrencer la route et le rail qui bordent le littoral tunisien.

La flotte de pêche de la Tunisie groupe actuellement 3.215 bateaux dont 2.084 sont affectés à la pêche côtière, 67 à la pêche au chalut, 84 à la pêche au feu, 19 à la pêche aux crustacés (langoustes), employant de 8 à 9.000 pêcheurs, et 950 sont affectés à la pêche aux éponges employant 3.000 marins ou pêcheurs environ ; on compterait, en outre, 2.000 pêcheurs à pied environ (4). On arrive ainsi à un total de 12 à 14.000 familles qui vivent de la pêche. C'est à la fois peu et beaucoup si l'on considère d'une part, la grande étendue des côtes tunisiennes et la richesse relative des eaux territoriales, et



Pêche à la senne

(Photo Combeau)

d'autre part, le peu de vocation, en général, des Tunisiens pour les choses de la mer, à l'exception des Kerkenniens marins et pêcheurs par nécessité. Aux occupations maritimes on préfère les activités agricoles, commerciales, artisanales, etc...

Quoi qu'il en soit, de toutes les occupations maritimes, la pêche est celle qui a le plus faveur. On distingue, d'une façon générale, la pêche côtière, la pêche au chalut, la pêche au feu, la pêche au moyen de bordigues des lacs littoraux, la pêche aux thons, la pêche à

(4) Cf. H. Pascal, *La Tunisie Maritime*, dans « Bulletin Economique et Social de la Tunisie », décembre 1953, p. 50 et s.s.

la langouste, la pêche aux éponges, etc..., dont il convient de dire quelques mots séparément (5).

La pêche côtière qui occupe le plus grand nombre de pêcheurs se pratique au filet flottant, genre tramail, au palangre, à la sautode, au filet traînant genre senne dont l'emploi est étroitement réglementé; elle comprend également les innombrables pêcheries fixes indigènes en branches de palmiers appelées *cherfiya* aux îles Kerkenna et zéroub à Djerba.

La pêche au chalut est pratiquée sur les fonds au moyen de filets bœufs traînés par des bateaux chalutiers qui se répartissent principalement dans le golfe de Tunis et le golfe de Hammamet; les chalutiers vont souvent en haute mer, vers les grands fonds de 4 à 500 mètres.

La pêche au feu est pratiquée au moyen de filets flottants en déterminant la montée des poisson migrateurs (maquereaux, sardines, allaches, etc.) avec de fortes lampes à acétylène.

La pêche dans les lacs littoraux : Ischkeul, Porto-Farina, Nord et Sud de Tunis, et les Bibans, se fait au moyen des bordigues dans lesquelles le poisson (anguilles, mulets, daurades, loups, soles), cherchant à gagner la haute mer pour y aller frayer vient se faire capturer. On permet aussi l'usage du filet tramail.

La pêche aux thons migrateurs se pratique dans les thonaires (engins de capture et usine) installés sur des points de la côte choisis, connus par la régularité des passages de thons : Sidi-Daoud, El-Haouaria et Skanès-Monastir, où des pêcheurs étrangers spécialistes procèdent à la *matanza* ou mise à mort des thons pris dans les enceintes de filets appelées chambres de capture.

La pêche aux crustacés est pratiquée au moyen de nasses pour la capture des langoustes qui montent au printemps des grandes profondeurs vers les plateaux sous-marins entourant les îlots de La Galite et des Fratelli.

La pêche aux éponges est pratiquée depuis Ras Kapoudia jusqu'à Djerba, dans tout le golfe de Gabès, soit à la plongée, soit à la foène, soit au scaphandre, soit à la gangave (sorte de drague); elle emploie un millier de bateaux spéciaux (sacolèves, barchetta, et surtout kamakis).

La pêche aux poulpes se pratique en offrant à ce mollusque avide de cachettes, soit des abris de pierre ou de branches de palmier dans lesquels on le harponne facilement, soit des gargoulettes réunies en palangres, que l'on retire au bout de quelques heures.

LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE

Etant donné l'importance de la pêche, la Tunisie se devait de bien connaître les ressources de son domaine maritime. En créant, en 1924,

(5) Cf. Commission d'études économiques et financières; Rapport sur les pêches, tome I, p. 287 et s.s. (Tunis 1932).

l'Institut Océanographique de Salammbô, la Direction des Travaux Publics a voulu instituer un organisme capable d'entreprendre l'étude méthodique de la faune marine tunisienne en vue d'applications pratiques : biologie des espèces, pêches, exploitations des lacs littoraux, etc. En plus de ses recherches scientifiques qui ont rendu de grands services, l'Institut de Salammbô poursuit un but de vulgarisation par son musée où sont réunies des collections de grand intérêt, et par ses salles d'aquarium où évoluent poissons, crustacés, mollusques, etc...

LEGISLATION MARITIME

En vue de réserver les droits de l'Etat tunisien sur les lacs, estuaires, ports, etc., et de protéger les pêcheurs locaux contre la concurrence des pêcheurs étrangers, on a déterminé la frontière maritime de la Tunisie. L'étendue de la mer territoriale qui entoure les côtes tunisiennes a été fixée, comme sur les côtes françaises et anglaises, à une distance de 3 milles du rivage, étant entendu toutefois que certains bancs de faible profondeur qui ont été de tout temps l'objet d'une exploitation et d'une surveillance incontestée sont compris dans les eaux territoriales tunisiennes. Il en est ainsi pour les bancs spongifères qui s'étendent à l'Est des Kerkenna sur une distance de 17 milles au-delà des limites habituelles de la mer territoriale, et pour les bancs corallifères, au large de Tabarka dont l'histoire nous montre les cessions successives consenties par les souverains de la Tunisie depuis le 13^e siècle. D'autre part, pour apporter parmi les gens de mer et leurs usages ancestraux un peu d'ordre et de discipline, pour les protéger aussi, on a instauré une législation simple, efficace, adaptée au pays, tenant compte des intérêts en présence, et assurant la bonne utilisation des embarcations et des ressources maritimes.

Cette législation règle l'armement des navires, leur immatriculation et leur conduite. Pour faciliter l'application des lois et règlements, le littoral de la Tunisie a été divisé en quatorze circonscriptions maritimes, avec chefs-lieux, considérés comme port d'attache, où tous les navires et embarcations admis à battre pavillon tunisien doivent se faire immatriculer. La matricule maritime signale le nom de chaque navire, ses caractéristiques, sa jauge légale, les noms de ses propriétaires, ses lieu et date de construction, les mutations dont il est l'objet et enfin la cause de sa radiation, disparition, destruction ou vente. C'est en résumé l'histoire du navire qui se trouve ainsi enregistrée et permet de le suivre dans ses divers états.

Enfin des textes prescrivent de donner secours aux navires naufragés et réglementent les épaves diverses et celles rejetées par la mer (6). Quant à la réglementation de la pêche, auparavant inexistante, elle a été édictée, en vue d'éviter l'appauvrissement des fonds tunisiens et même de les préserver d'une disparition certaine, comme

(6) La législation sur la navigation et les pêches se trouve dans le *Recueil Général et Pratique de Législation Tunisienne*, de Marty, R. et E. Macrek et Tristani.

ce fut le cas pour la zone spongifère des Syrtes qui aurait été ruinée par des engins destructeurs et une exploitation intensive.

LES FOUILLES SOUS-MARINES

En 1907, des pêcheurs d'éponges grecs opérant au large de Mahdia, découvraient, par 39 mètres de fond, des colonnes de marbre en grand nombre. Alertés, les archéologues de la Direction des Antiquités de Tunisie se rendirent sur les lieux de la découverte et purent constater qu'il s'agissait du contenu éparé d'un vaisseau antique dont l'épave renfermait non seulement des colonnes et chapiteaux de marbre mais aussi des objets d'art d'une valeur inestimable.

Comme on put le déterminer par la suite, ce trésor fabuleux représentait le chargement d'un navire parti du Pirée, probablement après le pillage d'Athènes par Sylla, en 86 avant J.-C. Le navire se dirigeait vers l'Italie, lorsque la tempête le poussa vers le Cap Africa (Mahdia) où, à quelques cinq kilomètres de la côte, il sombra corps et biens, entraînant sa riche cargaison au fond de la mer. Après deux mille ans, le hasard voulut que des scaphandriers grecs repérassent l'épave, et c'est ainsi que les statues des dieux enfouies dans l'abîme revirent la lumière du jour.

La remontée au jour de ces chefs-d'œuvre antiques exigea six campagnes de fouilles successives, menées dans des conditions parfois très pénibles, en 1907, de 1908 à 1911 et en 1913. Travail de scaphandriers adroits et travail de savants perspicaces accomplis en collaboration étroite pour sauver et retirer des eaux bronzes et marbres qui sont aujourd'hui la gloire du Musée Alaoui.

Parmi ces œuvres d'art de tradition hellénistique, citons une statue de bronze d'Eros mesurant 1 m. 40 de hauteur et un hermès en bronze supportant une tête de Dionysos signé de Boéthos, l'une et l'autre faisant partie du même groupe ; deux grosses corniches en bronze qui avaient servi à décorer une proue de navire, portant à gauche le buste d'Ariane, et à droite Dionysos nus ; huit grandes statuettes de bronze dont quelques-unes sont des personnages grotesques traités d'une façon réaliste, puis des meubles et des ustensiles en bronze, des ancres énormes en plomb.

Outre ces objets de métal, on a retiré de nombreux marbres dont une grande partie ont été détériorés par leur séjour sous l'eau ; les portions enfouies dans la boue ont gardé leur fraîcheur première, mais les portions exposées à l'eau ont été rongées par les mollusques et l'action des graviers. Parmi ces marbres, on remarque des chapiteaux d'ordre ionique, un buste charmant d'Aphrodite et des cratères et des candélabres monumentaux. Quatre de ces cratères ont été reconstitués ; ils sont ornés de figures sculptées représentant une bacchante d'un mouvement et d'une grâce extraordinaires. Les candélabres ou brûle-parfums, de forme pyramidale, sont richement sculptés de têtes de griffons, ailes, rosaces et feuilles d'eau (7).

(7) Cf. A. Merlin et L. Poinssot, *Cratères et Candélabres de marbre trouvés en mer près de Mahdia, Tunis 1930.*

Telles sont les œuvres d'art retirées du fond de la mer à Mahdia, de 1907 à 1913, à une époque où la recherche sous-marine n'avait pas atteint le degré de perfectionnement où elle est parvenue de nos jours grâce à des moyens d'investigations plus étendus et plus sûrs. On souhaite qu'avec ces nouveaux moyens, on puisse procéder à une prospection méthodique du littoral tunisien.

CONCLUSIONS GENERALES

La conjoncture historique qui avait permis aux Carthaginois de s'attribuer la suprématie politique et économique en Méditerranée Occidentale ne s'est plus reproduite à la même échelle dans les siècles suivants. Carthage avait profité habilement des circonstances pour fonder sa puissance sur la mer, léguant à l'Afrique et aux Africains l'exemple d'un grand destin maritime.

Les Romains qui avaient vaincu Carthage autant avec leur flotte improvisée qu'avec leurs légions invincibles, devinrent les gardiens vigilants de la Mer intérieure et y firent régner l'ordre et la paix. Mais leur économie étant fondée essentiellement sur la production agricole, c'est vers la terre que les Romains orientèrent la vocation des Africains qu'ils détournèrent ainsi de la mer. Cette vocation paysanne persista même sous Genséric, roi des Vandales, dont la politique était axée sur la maîtrise de la Méditerranée où il exerçait surtout une activité de brigandage, à laquelle succéda l'activité pacifique de la marine byzantine. Celle-ci fut combattue très tôt par les Arabes que la guerre sainte et l'esprit de conquête avaient dressés contre la Chrétienté.

Les Arabes conservèrent la maîtrise de la Méditerranée jusqu'au X^e siècle qui marque l'apogée de leur puissance maritime. Cette suprématie navale n'eut pas pour effet de renouer des relations commerciales entre les peuples musulmans et chrétiens, mais le caractère agressif de la marine arabe sur les côtes européennes avait rendu quasi impossible tout contact pacifique.

Pendant, dès le XI^e siècle, la marine européenne prend un essor grandissant grâce aux progrès de la technique et à la valeur des équipages et surclasse la marine ifriqiyenne qui tombe rapidement en décadence comme le constate Ibn Khaldoun. C'est sans doute l'insuffisance de leur flotte qui incite les Almohades et les Hafcides à observer une neutralité prudente pendant toute la durée des Croisades, et même à renouer des relations commerciales avec les Etats chrétiens, dont les bateaux assurent le trafic non seulement entre l'Europe et l'Afrique, mais encore entre les pays musulmans eux-mêmes.

Vers la fin de la dynastie hafcide, les ports ifriqiyens sont devenus des nids de corsaires qui exercent surtout la course contre la navigation espagnole. C'est à la faveur de la course que les pirates turcs font irruption sur les côtes barbaresques au début du XVI^e siècle. Les Turcs finirent par s'emparer de Tunis, comme ils se sont emparés d'Alger et de Tripoli, où ils organisent des gouvernements durables.

L'occupation turque a pour effet de promouvoir la course en mer qui devient une institution d'Etat et s'exerce contre la navigation chrétienne. Cependant les Français qui sont les alliés du Grand Seigneur jouissent à Tunis d'une situation privilégiée par rapport aux autres nations européennes et apportent une contribution importante à la navigation et au commerce de la Régence.

La piraterie des Barbaresques atteignit son apogée au XVII^e siècle pour décroître ensuite progressivement jusqu'au début du XIX^e siècle, date à laquelle les Puissances européennes invitent le bey à mettre fin à une pratique maritime contraire au droit des gens et aux relations pacifiques entre les peuples.

La suppression de la course laisse un certain vide dans l'activité des habitants de la Régence, que les beys s'efforcent de combler en essayant de constituer une flotte de guerre et une flotte commerciale ; mais les bateaux de guerre sont mis à la disposition de la Turquie qui en a exigé l'envoi, et les bateaux de commerce ne peuvent être construits en nombre suffisant faute de capitaux et de techniciens, tandis que les installations portuaires restent médiocres. D'autre part, le développement de l'armement djerbien composé de voiliers est arrêté par la navigation à vapeur et réduit au cabotage local qui devait disparaître à son tour par la concurrence du rail et de la route. Seul subsiste l'armement tunisien de la pêche côtière.

A partir de 1881, le protectorat français devait transformer le potentiel maritime de la Tunisie et lui donner un développement maximum, en fonction des ressources économiques du pays et de leur mise en valeur. La Tunisie a été dotée d'un outillage portuaire de premier ordre, d'une signalisation côtière moderne et des moyens propres à exploiter ses richesses piscicoles et autres (éponges, salines, etc.). Grâce à quoi, le commerce maritime a pris un essor considérable.

Cet effort de rénovation et de modernisation doit être poursuivi sans relâche, selon les techniques modernes et conformément aux enseignements de l'histoire qui nous montrent que la Tunisie, au cours des siècles, n'a tiré profit et avantage de sa position maritime que dans la mesure où ses dirigeants ont su orienter vers la mer la vocations des populations côtières.

Arthur PELLEGRIN,

*Membre correspondant de l'Académie
des Sciences Coloniales.*