

SFAX — Les remparts de la Médina (côté Est)

(Photo J.-L. COMBÉS)

SFAX — PORT DU PHOSPHATE

« Sfax, ancien port des pirates, difficile d'accès et protégé par les bancs des Kerkennah, est devenu le grand port du Sud et, par le tonnage, le rival de Tunis. Il doit sa rapide fortune aux phosphates de Gafsa et à l'extraordinaire développement agricole de son arrière-pays ».

Ainsi, M. Despois définissait-il les principaux caractères de Sfax (1).

Sfax, aboutissement de la ligne des Chemins de fer minière, qui partant de Redeyef et de Moularès passe par Metlaoui et Gafsa, est, sans contestation possible et avant tout, le port d'évacuation de l'immense richesse tunisienne : les phosphates. En effet, 90 % de son trafic maritime sont représentés par l'exportation des productions des diverses mines de phosphates de la région de Gafsa.

Située sur la bordure maritime de la steppe, à un endroit où la côte est des plus inhospitalières, la ville de Sfax, petit port de pêche, n'avait rien qui l'appelât à jouer le rôle qu'elle joue aujourd'hui.

En effet, avant la découverte des gisements de phosphates de la région de Gafsa à la fin du siècle dernier, avant le développement de la culture des oliviers, Sfax n'était qu'un marché important de la côte du Sud tunisien, une ville forte, une ville refuge vers laquelle convergeaient toutes les routes, toutes les pistes de la steppe; elle était entourée, comme elle l'est actuellement, d'une ceinture de jardins aux cultures maraîchères et fruitières et de quelques plantations d'oliviers. Un appontement de bois pour petites embarcations constituait l'unique ouvrage maritime; le seul trafic de son port était la pêche.

Il est facile d'imaginer le paysage de l'époque; voici comment Guérin le décrit en 1860 : « Sfax se divise en deux villes, délimitées par une enceinte... La ville haute, ou la ville proprement dite, est réservée aux musulmans. Elle contient sept mille habitants... De la ville musulmane, on descend par une pente douce dans la ville basse ou faubourg, où habitent les juifs et les chrétiens, au nombre d'environ deux mille. Cette ville complètement distincte de la première s'étend le long de la rade. Une muraille l'enferme...

« La ville franque avoisine le port; tout le commerce, par conséquent, y afflue. La rade est sûre, mais peu profonde, et les gros bâtiments sont contraincts de mouiller au large... Le flux et le reflux sont très sensibles dans ces parages, et la différence entre les hautes et basses eaux est d'environ un mètre cinquante centimètres...

« Les jardins qui avoisinent la ville l'environnent d'une ceinture verdoyante, laissant toutefois entre eux et le mur d'enceinte une zone sablonneuse assez large. Ils constituent une infinité d'enclos séparés les uns des autres par des haies de cactus... » (2).

Et pourtant actuellement, le port de Sfax est le premier port de Tunisie.

Après la découverte des gisements phosphatiers de Metlaoui, dans la

(1) J. Despois : La Tunisie, p. 134. Collection Coloniale Larousse Edit.

(2) Cf. Guérin : Voyage archéologique dans la Régence de Tunis, p. 155. Paris 1862. Plon édit.

Les chiffres de population donnés par Guérin semblent être bien inférieurs à la réalité.

région de Gafsa, l'exploitation en fut concédée en 1895 à la Compagnie des Phosphates et du Chemin de Fer de Sfax-Gafsa à charge, pour cette Compagnie, de construire une ligne de chemin de fer de 234 km. reliant Metlaoui-Gafsa au port de Sfax. De 1895 à 1897, de grands travaux furent exécutés. En 1897, la ligne de Sfax à Gafsa était inaugurée.

Parallèlement, le port de Sfax était concédé le 12 juin 1895 à la Compagnie des Ports de Tunis, Sousse et Sfax dans le but de construire un port en eau profonde. En 1898, le port était mis en service après creusement d'un chenal d'accès de 3 km. de longueur, 22 m. de largeur et d'un bassin de 10 ha. à — 6 m. 50 et de deux darses, la construction de 600 m. de murs de quai, la création et l'aménagement de terre-pleins.

Par la suite, la découverte de nouveaux gisements et le développement du trafic phosphatier exigèrent de nouveaux aménagements qui donnèrent au port de Sfax sa physionomie d'avant-guerre.

Mais l'arrière-pays de Sfax a permis, lui aussi, à la ville, de se développer considérablement.

Sfax est une ville carrefour; un regard sur la carte topographique des « environs de Sfax » au 1/50.000 donne une idée de sa situation (1). D'elle s'échappent, en étoile, les routes vers la côte septentrionale et méridionale du Sahel et vers l'intérieur, routes vers :

Tunis par Mahdia et Sousse

El Djem, Kairouan, Tebessa par Sbeitla, Gafsa, Tozeur et les Mines — Gabès, le Sud et la Tripolitaine, sans compter les routes d'intérêt purement régional qui font de Sfax « la Capitale du Sud. », comme on se plaît à l'appeler en Tunisie.

Comme nous l'avons dit, rien ne prédestinait l'emplacement de Sfax à devenir un port de premier ordre. Ce port aurait pu aussi bien s'établir ailleurs, à Thina par exemple, à la Skhira (2) surtout.

A l'époque romaine, Thina (3) était plus importante que Taparura, près de laquelle est bâtie Sfax. Une enceinte de près de quatre kilomètres entoure les ruines de Thina dont on a pu localiser le port, tandis qu'il semble bien que Taparura ne fut qu'un village sans grande importance.

En outre, Thina offrait le double avantage d'être un port abrité par les Kerkennah et par les ras Sfax et Thina, et d'avoir une plate-forme continentale plus inclinée.

D'ailleurs, actuellement, les navires quittant ou gagnant Sfax contournent les Iles Kerkennah par le Sud et non par le Nord.

Mais, en général, les villes anciennes de Tunisie, prospères sous la domination romaine, ont été abandonnées après la conquête arabe (4).

La Géographie Humaine. Edition abrégée. Carte XVIII, p. 86 et 87. Paris P.U.F. 1942.

(2) Feuilles de Maharès au 1/200.000, quart S.O.

(3) « Colonia Aelia Augusta Mercurialis Thaenitanorum ». Cf. Pline H.N. V. 3; C.I.L., VI, 1635, 1685.

(Une inscription, datant du règne de Commode et trouvée lors de fouilles que nous avons exécutées en 1947, donne le nom de « Colonia Thaenitana »).

(4) Ces villes importantes ont été bien souvent complètement détruites lors des invasions (vandales et arabes); les arabes se sont installés, la plupart du temps, dans les environs, utilisant pour la construction de leurs villes, des matériaux extraits des ruines des cités anciennes.

C'est donc un fait de civilisation qui a déterminé l'installation de Sfax sur son emplacement actuel.

La présence de la ville a entraîné le développement des jardins, des olivettes et, par la suite, de la forêt d'oliviers; des pistes, puis des routes, ont été créées en partant de la ville. Un arrière-pays important est donc né de ce centre urbain. Mais, par un juste retour des choses, la vie agricole prenant de l'extension — surtout depuis cinquante ans — le commerce et la grande industrie s'éveillant, inversement le développement de la ville en est résulté.

Par suite de la guerre et des bombardements en 1943, l'aspect de la ville et du port s'est quelque peu modifié comme nous le verrons : néanmoins, on peut distinguer trois parties bien nettes dans le plan général de la ville.

1.) **La ville arabe**, située à environ 500 mètres de la côte et du port, entourée d'une enceinte datant du IXe siècle. Elle déborde au Nord-Ouest de l'enceinte au carrefour Bab-Djebli, centre typique de marché et de boutiques indigènes.

2.) **La ville européenne**, née au XIXe siècle avant et depuis l'occupation française. Elle s'étend entre la ville arabe et le port. La partie la plus ancienne — où vivait la plupart de la population juive — centre commerçant aux ruelles sombres et sales, a été détruite par les bombardements. Elle était entourée d'une enceinte construite en 1850 et démolie en 1881. Elle est maintenant remplacée par une esplanade qui met en valeur le rempart sarrazin.

La ville neuve européenne comprend les maisons de commerce, les banques, quelques usines et les édifices administratifs.

3.) **Les faubourgs**, formant les quartiers de Moulinville et de Picville à cheval sur la voie ferrée et autour de la ville arabe; ils prolongent la ville européenne dont l'influence se fait sentir dans la forme des habitations à étages de l'avenue de Picville.

Passée la voie ferrée, sur les routes de Tunis (**Moulinville**), de Gabès et de Tébessa, ce sont alors les villas qui forment comme une transition entre les habitations urbaines et les bordjs placés au milieu des jardins.

Deux éléments ont contribué au développement économique — et, partant, au développement urbain — de Sfax : le port et la gare.

Il est évident que l'un ne va pas sans l'autre. C'est la voie ferrée de Gafsa à Sfax qui amène plus de 90 % du tonnage exporté par le port; inversement sans le port de Sfax, la voie ferrée n'aurait plus sa raison d'être — le trafic des voyageurs ne couvrant pas les frais d'exploitation du réseau en un pays où la question de l'eau pure et du combustible se pose avec acuité.

DESCRIPTION DU PORT DE SFAX

Jusqu'en 1943, le port de Sfax se présentait comme suit :

Artificiel, creusé dans une plage sablonneuse, orienté N.NE.-S.S.O., abrité des vents du large par les îles Kerkennah et par les hauts fonds qui brisent les mers les plus violentes, le port de Sfax n'avait, pour la protection des navires ancrés dans les environs, nécessité la construction d'aucun ouvrage de défense.

Un chenal long de 2.700 mètres, large de 22 m., dragué à — 6 m. 50 donnait accès au grand bassin d'opération, à la souille des pétroliers et au bassin des voiliers.

Un petit chenal, dit chenal sud, dragué à — 3 m. donnait accès à deux petites darses réservées au cabotage et à la pêche.

Dragué à — 6 m. 50, le grand bassin était limité au Nord-Est et au Nord-Ouest par deux quais perpendiculaires entre eux. Le quai Nord-Ouest était affecté au commerce général, le quai Nord-Est aux phosphates aux charbons et aux alfas. Une souille de — 7 m. 50 avait été draguée à l'extrémité Sud-Est de ce quai.

Le grand bassin se prolongeait au Sud-Ouest par le bassin aux voiliers également dragué à — 6 m. 50, utilisé pour l'exportation des sels et le soutage des charbons.

A l'Est du grand bassin, une souille étroite draguée à — 6 m. 50 était pour la réception des pétroliers.

Dans la première des petites darses, draguée à — 3 m., avait été aménagée une cale de halage.

La seconde darse était draguée à — 4 m.

La profondeur du chenal et des bassins (— 6 m. 50) ne permettait pas l'accès du port aux bateaux de fort tonnage et limitait les possibilités d'exportation des phosphates vers les pays lointains. En outre, la largeur insuffisante du chenal rendait très difficile l'accès du port.

Les sociétés phosphatières (Compagnie des phosphates et des chemins de fer de Sfax-Gafsa, Société des Hyperphosphates Réno, Société des Phosphates Tunisiens, Compagnie Tunisienne des Phosphates du Djebel M'Dilla) étaient groupées sur le terre-plein Nord-Est, gênées par la présence sur le même terre-plein des sociétés pétrolières et de la Société des Asphaltes de la Mailleraye, au point qu'aucune extension ne leur était possible pour faire face à une augmentation ou à une transformation de leur trafic phosphatier.

Limité à l'Est par les terre-pleins réservés aux alfas, le trafic des phosphates était compliqué par le déchargement du charbon du Sfax-Gafsa et même, parfois, par le trafic des marchandises générales.

Ce quai Nord-Est comprenait 445 mètres de quais verticaux (profondeur d'eau 6 m. 50), dont 150 mètres réservés à la Compagnie du Sfax-Gafsa, phosphates et charbon, 100 mètres utilisés pour le chargement des hyperphosphates Reno, les déchargements des asphaltes et, éventuellement, pour le trafic des marchandises générales, et 350 mètres de quais perreyés (profondeur 7 m. 50) devant lesquels un appontement (Société des Phosphates Tunisiens) et un pier (deux accostages, Compagnie du Djebel M'Dilla) permettaient les chargements des phosphates. Un pier en béton armé, construit au bout de ce quai, permettait la manutention des alfas.

Dans la souille des pétroliers, étroite et d'accès difficile, l'accostage des pétroliers se faisait devant les dépôts d'alfas, ce qui était dangereux.

Le trafic des marchandises générales, des huiles, des céréales se faisait au quai Nord-Ouest (quai vertical de 370 m. de long; profondeur 6 m. 50) où s'élevait un terre-plein couvert en terrasse dominant le port.

La flotille de pêche était parfaitement à l'abri dans les deux petites darses, mais les pêcheurs ne trouvaient aucune installation pour la réception, la conservation et l'expédition du poisson, ainsi que pour le traitement des éponges.

La guerre a détruit une grande partie de ces installations.

A la libération, le chenal d'accès au port était difficilement praticable, obstrué par les épaves.

S'il y avait peu d'épaves dans le grand bassin, par contre les deux darses du port de pêche étaient très encombrées.

Tous les quais verticaux et une partie des perrés avaient été minés et étaient en partie démolis. Les blocs déversés au pied des murs empêchaient l'accostage de tous les navires de tirant d'eau supérieur à 5 m. 50. Les installations pétrolières et phosphatières avaient été bien éprouvées, de même que les hangars et les terre-pleins du quai Nord-Ouest.

La nécessité de la reprise immédiate de l'exportation à grand rendement des phosphates vers l'Europe, demandée par les Alliés, l'obligation d'utiliser des navires de fort tonnage et fort tirant d'eau (Liberty ships à pleine charge) ont conduit à étudier et à entreprendre la reconstruction du port sur des bases nouvelles.

Il a fallu procéder, à cet effet, à des travaux considérables qui ne sont pas encore terminés.

Voici les dispositions générales prévues :

1.) — Un chenal d'accès dragué à — 11 mètres, élargi à 40 mètres au plafond; la longueur intéressée est de 5.500 mètres. Les travaux de dragage du chenal sont pratiquement terminés.

2.) — Un bassin principal dragué à — 10 mètres 50, d'une superficie de 33 hectares, avec une largeur minimum de 300 mètres et comportant, à l'entrée des bassins, une zone d'évolution de 350 mètres de diamètre minimum.

3.) — Une darse Est draguée à — 10 mètres 50, de 350 m. sur 150 m. Cette darse sera affectée aux pétroles; la construction de trois ducs d'albe, suffisants pour l'accostage des pétroliers, remplacera l'appontement qui existait avant-guerre. Les charbons et les alfas seront également débarqués ou embarqués dans cette darse.

4.) — Le port de pêche installé dans deux darses aménagées.

5.) — Le bassin des voiliers ne subira pas de changement; des accostages pour navires de pêche seront aménagés sur le quai Est de ce bassin, ainsi qu'une halle aux éponges; une halle aux poissons avec dépôts et bureaux de vente est prévue sur le terre-plein situé entre le bassin des voiliers et la dernière darse de pêche.

6.) — Des accostages sur la rive Sud du bassin principal. Le terre-plein Sud, dit « Madagascar », sera agrandi au moyen des déblais de dragages. La partie ainsi gagnée sera affectée à la manutention du sel.

Actuellement, après le dégagement de toutes les épaves effectué dès la fin des hostilités et de tous les blocs basculés du quai Nord-Est, des travaux ont été entrepris pour approfondir le bassin principal, allonger et approfondir le chenal d'accès.

Trois dragues, dont une suceuse et refoulante, sont utilisées à cet effet. La drague suceuse refoule ses déblais au Nord du quai des phosphates, afin de créer, derrière ce quai et la gare, un nouveau terre-plein industriel.

Ces travaux touchent à leur fin. D'autres aussi, confiés à la « Société des Travaux souterrains », sont en voie d'achèvement, tendant à rempiéter les murs des quais.

Le début de ces aménagements, comme nous le verrons, a permis, dès 1945-1946, une reprise très nette du trafic du port.

DESCRIPTION DE LA GARE

Construite par la Société des Phosphates et du Chemin de Fer de Sfax-Gafsa, la gare de Sfax, située à l'extrême Nord-Est de la ville, étale ses installations depuis la route de Tunis jusqu'au port.

Un fait frappe lorsqu'on considère le plan d'ensemble de la ville : la position de la gare et surtout la curieuse courbe que décrit la voie ferrée.

Pour comprendre cette position, il faut tenir compte de deux éléments : la préexistence de la ville européenne entre la mer et la ville arabe d'abord, celle du port ensuite.

La gare ayant été créée avant tout pour l'exportation du phosphate, par une compagnie phosphatière — qui a accepté secondairement, sur la demande du Gouvernement, d'assurer le transport des voyageurs — la traversée de la ville ne pouvait se faire sans graves inconvénients (hygiéniques et esthétiques); en outre, la courbe à prendre à l'entrée de la ville eut été trop forte; il a donc été décidé de contourner la ville arabe par l'Est.

Point d'aboutissement d'un réseau à voie métrique, la gare de Sfax est, par son trafic, une des plus importantes de Tunisie. Les statistiques du port et de la gare suivent les mêmes courbes, tant leur sort est lié.

Rien n'a été négligé pour assurer le maximum de rendement et faire de la gare de Sfax la première gare phosphatière de Tunisie, laissant avant la guerre très loin derrière elle Sousse et Tunis, et englobant tout le transit du phosphate depuis la reprise d'après-guerre.

Comme nous l'avons dit, Sfax dessert les mines de Moularès, Redeyef, Metlaoui et M'Dilla; depuis la destruction du port de Sousse, la voie ferrée de Henchir Souatir-Moularès aboutit également à Sfax, alors qu'avant la guerre un embranchement reliait Moularès-Henchir Souatir à Sousse.

Le développement des oasis de Tozeur et de Nefta, celui de la région méridionale de la Tunisie ont permis avec l'appui du Gouvernement et sur sa demande, à la Société du Sfax-Gafsa, d'assurer le trafic Sfax-Tozeur et Sfax-Gabès (voyageurs et marchandises).

La gare de Sfax n'était, à l'origine, qu'une modeste station où aboutissait seulement la ligne à une seule voie de Metlaoui. Il n'y avait aucun triage à faire puisque les wagons de phosphates étaient tous destinés à l'exportation.

Par la suite, d'autres mines ont été ouvertes, d'autres sociétés ont obtenu des concessions, il a fallu répartir, à l'arrivée à Sfax, les divers wagons vers leurs centres d'embarquement sur le port. Un centre de triage a été créé par la Compagnie du Sfax-Gafsa.

Voici les dates de mise en exploitation des lignes du réseau de la Compagnie des Phosphates et du Chemin de Fer de Sfax-Gafsa :

de Sfax à Metlaoui	le 20 novembre 1899
de Metlaoui à Redeyef	le 1er février 1909
de Tabeditt à Souatir	le 1er juillet 1910
de Graiba à Gabès	le 20 juillet 1916
de M'Dilla à Gafsa	le 1er mai 1927

Rappelons, comme nous l'avons dit au début de cette étude, que la ligne reliant Sfax à Gafsa avait été mise en service dès 1897.

La gare de Sfax peut se diviser en trois parties :

1.) — La gare proprement dite ou gare des voyageurs et des marchandises :

- voyageurs
- service de l'exploitation
- marchandises à l'Ouest
- et petite vitesse à l'Est

à laquelle s'adjoint le faisceau de triage de 24 lignes.

2.) — Les installations ferroviaires du port, à l'Est, comprenant toutes les lignes destinées aux compagnies phosphatières et au port depuis le poste d'aiguillage.

3.) — Les ateliers, services d'entretien et d'approvisionnement à l'Ouest, comprenant une rotonde de 25 locomotives

- ponts tournants
- parc de la voie
- magasin général
- ateliers de réparation, dont une partie sert actuellement de garage à autorails
- fonderie
- magasin à huile
- transformateur
- soutes à mazout pour le ravitaillement des machines fonctionnant au mazout.

À cette partie peuvent s'adjoindre les services sociaux et médicaux de la compagnie : groupe sanitaire, stade, cité ouvrière.

Tel est le plan de la gare de Sfax en 1949.

Evidemment, ces installations ont subi de nombreuses réparations après la guerre, car une grande partie des embarquements, de la rotonde, des voies ferrées avait été détruite ou endommagée par les bombardements. Mais actuellement, tout est remis en état.

La Compagnie des Phosphates et du Chemin de Fer de Sfax-Gafsa disposait, le 31 décembre 1948, de :

- 44 locomotives de ligne, dont 6 équipées au mazout (elle avait 46 locomotives avant-guerre);

- une dizaine de machines de manœuvre;

- 1.650 wagons de marchandises, dont 1.450 pour les phosphates;

- 24 voitures de voyageurs (20 en 1947);

- 4 autorails, mis en exploitation :

- le 9 mai 1946 sur la ligne Sfax-Tozeur;

- le 14 septembre 1946 sur la ligne Sfax-Gabès.

En outre, 17 machines « Diesel » électriques de 700 CV. et 14 « Diesel » électriques de manœuvre de 360 CV. sont en construction, les premières en France (réception fin 1949), les secondes aux Etats-Unis (réception juillet 1949).

Le matériel est sans cesse renouvelé (en juillet 1948, la Compagnie a reçu deux locomotives de France; en février 1949, deux autres sont arrivées); de plus, les installations peuvent, du fait de l'augmentation du trafic, être développées.

C'est ainsi qu'un branchement de la voie ferrée a été construit sur la route de Gabès aux environs de l'Ouéd Maou afin de desservir une usine

de superphosphates, dépendant de la Compagnie du Stax-Gafsa, et actuellement en construction. Cette usine est destinée à traiter des phosphates à bas titre (58 % de P₂O₅, 3 CaO) pour en faire un superphosphate à haute teneur en P₂O₅; elle absorbera 500 tonnes de phosphates par jour pour sortir un peu plus de 300 tonnes de superphosphates. Les travaux ont commencé en novembre 1947; la mise en marche est prévue pour la fin de 1950.

Des difficultés sans nombre doivent être surmontées chaque jour pour l'exploitation de ce réseau de chemin de fer. Nous avons déjà parlé de l'eau; l'eau de la région est magnésienne et alcaline, elle encrasse les chaudières des locomotives; des procédés ont été éprouvés pour éviter cet inconvénient; mais la question n'est pas réglée pratiquement. Pour le combustible, le problème est aussi grave; la Tunisie ne produisant pas de charbon, tout ce qui est nécessaire doit être importé. Pendant la guerre, les locomotives ont dû fonctionner à l'alfa, ce qui, évidemment, a accéléré l'usure du matériel. Depuis la fin de la guerre, des procédés nouveaux sont étudiés. Six machines au mazout fonctionnent maintenant; celles qui ont été mises en service en 1947 ont permis de faire face à la pénurie de combustibles (le charbon était encore rare et coûteux à cette époque), mais actuellement le chauffage au mazout revient plus cher que celui au charbon et il n'offre guère d'avantages. Des machines « Diesel » électriques, nous l'avons dit, sont en construction; la traction électrique sera plus économique; en outre, la question de l'eau ne se posera plus; enfin, ces machines sont insensibles aux vents de sable.

C'est qu'en effet, la plus grande difficulté vient du sable. On ne peut imaginer l'usure qu'il produit. Ce qu'il y a de plus curieux — et qui mériterait une étude particulière — c'est la netteté avec laquelle se détachent les zones d'ensablement de la voie. Cet ensablement a lieu particulièrement lorsque soufflent les tempêtes de sable; il se localise dans certaines régions qui sont rigoureusement circonscrites, mais avancent en bloc (en effet, des zones ayant 4 ou 5 km. de l'Est à l'Ouest peuvent avancer de 1 km. vers l'Est, mais reculent de la même distance à l'Ouest). Ces tempêtes peuvent accumuler sur la voie en 24 heures plus d'un mètre de sable. L'accumulation a été extrêmement abondante pendant la période de sécheresse qui a sévi dans le Sud de la Tunisie de 1943 à 1947. La proximité des régions de cultures (région du Chahal par exemple) où le sol est labouré (donc émietté) fait augmenter la quantité de poussière.

Le sable, en outre, est le facteur essentiel de l'usure du matériel. (On a vu des locomotives revenir au dépôt après un parcours Gafsa-Stax avec dix roues sur douze ayant chauffé). Il faut donc reviser très souvent tous les mécanismes à fond ou changer les bandages des roues.

Malgré cela, les résultats sont concluants; le tableau ci-dessous résume les principales « performances » réalisées :

	1947	1948
Kms parcourus par locomotive et par mois (moyenne)	3.500 à 3.000	idem
Kms parcourus par les trains et par mois	85.000	95.000
Kms parcourus par les autorails et par mois ..	22.500	27.000
Tonnes chargées	1.898.174	1.971.859,8
Tonnes kilométriques	406.939.211,7	425.104.189,1

TRAFIC DU PORT ET DE LA GARE :
SFAX, PORT DU PHOSPHATE

Le port et la gare sont donc à la base de la vie économique sfaxienne.

Le port de Sfax est un port spécialisé.

Sfax est bien le port du phosphate.

Laissons parler les chiffres :

A) Trafic du port :

1). — Trafic du port de 1880 à 1948

ANNEES	Tonnage Importation	Tonnage Exportation	Trafic Total	Tonnage Phosphates
1890			215.899	
1900			368.673	
1910			859.546	
1919	62.419	833.834	896.253	794.455
1920	76.147	932.834	1.008.995	876.317
1922	122.840	1.326.002	1.468.842	1.283.103
1924	157.121	1.795.258	1.950.379	1.710.718
1926	123.176	2.056.977	2.180.152	1.968.693
1927	184.779	2.307.605	2.492.384	2.221.430
1928	155.254	2.127.210	2.282.464	2.021.634
1929	187.629	2.288.683	2.571.512	2.269.776
1930	188.985	2.038.054	2.227.039	1.948.757
1931	152.648	1.518.881	1.671.629	1.426.477
1932	102.807	1.371.695	1.474.502	1.218.639
1934	160.859	1.410.558	1.571.417	1.333.518
1935	140.593	1.217.922	1.349.020	1.063.376
1938	183.024	1.260.689	1.443.713	1.133.438
1939	155.555	1.370.127	1.525.682	1.272.686
1940	94.146	774.015	861.161	701.953
1941	43.631	636.116	679.547	592.037
1942	29.291	677.385	706.676	635.282
1943	6.981	12.186	19.167	7.132
1944	6.407	37.572	43.979	26.804
1945	47.320	686.246	733.566	586.182
1946	90.236	1.664.615	1.754.851	1.568.274
1947	114.396	1.674.267	1.788.663	1.537.502
1948	124.316	1.840.876	1.985.192	1.625.192

Ainsi, le port de Sfax a connu une époque de prospérité après la guerre de 1914-1918 et jusqu'à la crise de 1929-1930 — notons que jusqu'en 1909, seule la mine de Metlaoui était reliée à Sfax.

Après une éclipse due à la guerre de 1940-1945 et aux bombardements de 1943, le trafic a repris pour atteindre en 1946 des chiffres à peu près semblables à ceux des années florissantes de 1924-1925, ce qui laisse prévoir un nouvel essor. En tout cas, les chiffres de 1938 sont largement dépassés (évidemment les besoins actuels, étant donné le développement de la technique moderne, sont plus grands qu'à la veille de la guerre). Ceci est dû, d'autre part, à la lenteur de la reprise du port de Sousse.

2). — Trafic du port en 1948 (détail)

MARCHANDISES	Tonnage Importations	Tonnage Exportations
Combustibles solides	42.048	31
Combustibles liquides	20.892	798
Asphalte	400	
Phosphates		1.625.192
Métaux	830	
Céréales et dérivées	16.509	6.158
Vins, mistelles, alcools		25
Huiles		43
Fruits, primeurs		9.872
Alfa	10	68.542
Pêche	5	162
Sel		108.732
Matériaux de construction	196	1.929
Bois	15.986	
Divers	27.440	19.392
Animaux, par tête	(1662)	(2.642)
TOTAL	124.316	1.840.876

A considérer le tableau détaillé de 1948, on peut se faire une idée de la vie économique de Sfax et de son arrière-pays.

Sur un total de 1.840.876 tonnes, Sfax exporte avant tout du phosphate :
en 1948 : 1.625.192 tonnes

Son premier client est la France avec 426.447 tonnes; vient en second lieu l'Angleterre avec 299.199 tonnes. En troisième lieu, l'Italie avec 295.264 tonnes; puis la Hollande, la Finlande, l'Espagne, la Belgique, l'Irlande, etc... — les pays agricoles de l'Europe occidentale.

Le deuxième produit exporté par Sfax vient loin derrière quant au tonnage : le sel

108.732 tonnes

dont les plus gros clients sont les pays scandinaves : Norvège (63.056 tonnes), Suède (30.263), Finlande. Sfax compte trois salines qui produisent du sel marin supérieur au sel gemme. Quoique la vente en soit monopolisée en Tunisie, les salines concédées par l'Etat à des sociétés sont à même de fournir des quantités de sel pouvant dépasser pour les salines de Sfax 70.000 tonnes par an. La production est cependant extrêmement variable et, par suite, l'exportation.

L'alfa exporté par Sfax :

68.542 tonnes

est absorbé par l'Angleterre en majeure partie, comme chaque année (67.410 tonnes) et par la France.

Les autres produits sont insignifiants par le tonnage. Il convient de signaler la crise que traversa aussitôt après la guerre le marché des éponges qui semble être redevenu normal (les chiffres sont indiqués dans le tableau ci-dessus sous la rubrique pêche). Néanmoins, les éponges sont concurrencées par les produits synthétiques et frappées de très lourdes taxes

clouanières; en outre, une proportion assez grande d'éponges est transportée en colis postaux par Tunis.

Notons également le trafic de l'huile d'olives. La production, et partant l'exportation, se ressentent encore de la période de sécheresse, mais Sfax reste le premier port exportateur de Tunisie.

A côté des chiffres d'exportation, les statistiques d'importation sont plus régulières, mais le total de chaque année est régulièrement bas.

En 1948, avec 124.316 tonnes, Sfax a importé d'abord du charbon absorbé par les industries et par le chemin de fer (42.048 tonnes dont 39.972 venant d'Amérique) puis des combustibles liquides (20.892 tonnes), des céréales (16.509 tonnes), des bois, des métaux et des matériaux de construction.

En somme, Sfax importe surtout ce qui est nécessaire à la vie et à la reprise industrielle, et au rééquipement économique de la Région.

B) Trafic de la gare :

Le tableau ci-dessous résume le trafic de la gare (marchandises transportées, expédiées ou arrivées à Sfax par Sfax-Gafsa et par la Compagnie des Chemins de Fer Tunisiens).

Notons que, jusqu'en 1911, Sfax n'était pas reliée à Sousse et au Nord de la Tunisie par voie ferrée; le trafic, jusqu'à cette époque, s'en ressent fortement.

A N N E E S	Voyageurs	Tonnage phosphate et commerce
1901	26.727	1.062.188
1915	38.077	1.814.412
1920	276.900	1.685.903
1927		3.685.903
1929	134.192	4.378.101
1938	182.164	2.606.680
1942	280.111	1.661.948
1943	112.196	165.890
1944	262.106	471.711
1945	288.238	1.274.138
1946	238.287	1.464.507
1947		1.908.200
1948		1.979.857

Voici, d'autre part, le tonnage du phosphate transporté à Sfax par la Compagnie des phosphates et du Chemin de Fer de Gafsa :

1938 : 1.196.998 tonnes

1943 : 23.137

1944 : 193.208

1945 : 559.829

1946 : 1.375.991

1947 : 1.574.704

1948 : 1.641.101

Notons, là aussi, la nette reprise du trafic en 1945-1946, lorsque les installations ferroviaires et portuaires eurent été remises en état.

La différence entre le trafic du port et celui de la gare est assez grande car une grande partie des marchandises vient par transit de Tunis, mais les chiffres varient dans les mêmes proportions d'une année à l'autre pour le port et pour la gare : ceci est dû, une fois de plus, au phosphate.

CONCLUSION : INFLUENCE DU PHOSPHATE SUR LA GEOGRAPHIE URBAINE

Ce rapide examen du trafic de la gare et du port permet de constater l'influence considérable du phosphate sur la vie économique locale.

Au point de vue humain (démographique surtout), cette influence se ramène à peu de choses, car la population de Sfax et de ses environs vit, avant tout, des ressources agricoles. Il est certain — comme le montre M. Despois — que le bien-être de la région est lié au rendement de la terre. Des crises, comme celle qu'a traversée la Tunisie entre 1943 et 1947, sont dues à la sécheresse qui détruit chaque fois un peu de la magnifique forêt d'oliviers, fruit d'un labeur acharné des colons et des fellahs. Et, chaque fois, le vieux proverbe arabe se vérifie : « Quand la terre à soif, le fellah a faim ». Et pourtant, le commerce du phosphate est en plein essor...

La plupart des agriculteurs tunisiens de la région, qui possèdent maintenant la majeure partie des olivettes, sont des propriétaires urbains. Chacun d'eux a sa maison dans la ville arabe de Sfax, ville traditionnelle des Tunisiens; chacun d'eux régulièrement se rend dans ses propriétés mais réside habituellement en ville.

Cela nous ramène aux divisions de la ville que nous avons exposées plus haut : la ville arabe forme un tout bien à part dans la vie sfaxienne; mais, passés les remparts qui l'entourent, nous ne trouvons qu'une influence dans l'aspect de la ville : celle du port et de la gare, ou, par voie de conséquence, celle du phosphate.

Sans la découverte du phosphate, Sfax ne serait — nous l'avons dit — qu'une ville de second ordre. Le développement de la culture de l'olivier a eu, lui, une influence beaucoup plus rurale qu'urbaine. Mais, sans le phosphate, le port n'aurait pas pris l'extension qu'il a prise et la gare ne serait qu'une simple gare de voyageurs et de marchandises générales.

Quel est donc, au point de vue urbain, le rôle de ces deux éléments ?

La construction du port, qui s'est faite par étapes, a été accompagnée de la création d'une ville nouvelle. C'est la ville moderne, aux voies perpendiculaires, construite sur une partie gagnée par l'homme sur la mer depuis 1881. A cette date, en effet, la mer pénétrait jusqu'au pied des remparts de la première ville européenne.

En 1886, un quai et un chenal d'accès furent créés sur une partie gagnée sur la mer; ils permettaient l'accostage de la batellerie de moins de 2 m. 50 de tirant d'eau.

A partir de 1896, les progrès furent considérables. La « Compagnie des Ports », qui se chargea de la construction du port, frappée par le manque de terrain à bâtir entre la mer et l'ancienne ville européenne, proposa de reporter tous les ouvrages du port à 200 mètres au large. Ainsi, le terrain fut-il gagné sur la mer pour construire la nouvelle ville.

Il faut donc considérer deux parties dans la ville européenne de Sfax :

— celle qui, de la ville arabe, va à peu près jusqu'à l'avenue Jules Gau et le boulevard de France (Bab Djeïd) construite sur les sédiments déposés par la mer au cours des siècles (en majeure partie détruite actuellement, mais dont la reconstruction est projetée).

— celle qui, de l'avenue et le boulevard de France s'étend jusqu'à la mer sur un terrain conquis par l'homme.

L'influence de la voie ferrée est plus complexe. La boucle que décrit celle-ci autour de la ville aurait pu arrêter l'expansion urbaine. Il semble qu'elle ait eu un résultat tout différent : elle a donné lieu à un élargissement du cadre urbain le long des voies d'accès.

Le quartier Moulinville a eu pour point de départ la création de logements pour ouvriers et employés de la Compagnie des Phosphates et du Chemin de Fer de Gafsa. Il est devenu, par la suite, le quartier type d'expansion le long des routes de Tunis et de Mahdia.

Le quartier de Picville tendait à occuper l'emplacement gagné sur la mer entre la ville européenne et la voie de chemin de fer de Gafsa. Il a atteint cette voie le long de laquelle les constructions se sont installées. Il est typique de suivre la route de Gabès, parallèle à la voie ferrée Sfax-Gafsa et Sfax-Gabès, jusqu'au nouveau cimetière et de considérer l'aspect cosu des villas contrastant avec celui des villas de Moulinville construits par la « Société des Habitations à bon marché ». Celles de la route de Gabès sont des « placements d'argent » faits par les riches commerçants ou les colons qui les habitent ou les louent.

Les voies ont donc servi d'axe pour le développement extra-urbain de la ville, et ceci est tellement significatif qu'après la voie ferrée, en face de Bab-Djebli, le long des routes que la voie ferrée traverse perpendiculairement, on passe sans presque de transition de la ville aux jardins. Il y a donc très nettement deux tentacules urbaines s'enfonçant dans la campagne le long du rail vers le Nord (Tunis) et vers le Sud (Gabès, Gafsa).

L'accroissement de la ville apparaît dans les chiffres. Mais, là aussi, comme M. Despois, ⁽¹⁾ nous ne pouvons donner que des chiffres approximatifs :

ANNEES	TUNISIENS		Français	Divers	TOTAL
	Musulm.	Israël.			
1881 (2)	7.000		700		9.000
1881 (3)	37.200	1.300	29	771	40.000
1883 (4)	22.000	2.000	90	1.400	25.000
1891 (5)		1.800	420		
1896			744		
1901			1.233		
1906			1.626	4.740	
1911			2.468	5.227	
1921	19.102	3.331	1.528	3.959	27.920
1926	17.574	3.265	3.237	3.647	27.725
1931	28.734	3.058	4.435	3.437	39.969
1936	31.206	3.466	5.224	3.742	43.333
1946 (6)	41.988	4.159	6.185	2.458	54.790

(1) op. Cit.

(2) 2 Cf. Guérin, op. cit.

(3) Statistique établie par le lieutenant Guinet après l'occupation.

(4) Statistique de M. Seignette, Consul de France.

(5) En 1891, 1896 et 1901, seuls les Français furent recensés, en 1906 et 1911 les Européens seulement.

(6) Pour un périmètre urbain englobant 820 ha environ. Les Divers se décomposent comme suit : Italiens 1.682, Anglo-Maltaïes 383, autres 383.

Les chiffres concernant les Musulmans semblent au-dessous de la réalité. Cela s'explique par le fait que les Tunisiens ont été longtemps hostiles à ces recensements à cause du dénombrement des femmes et des jeunes gens.

D'autres chiffres recueillis à la Municipalité sont, par contre, manifestement exagérés (ils englobent la population comprise dans le périmètre communal et la banlieue) :

1881 :	24.000
1896 :	35.000
1906 :	69.000
1920 :	90.000
1930 :	110.000
1940 :	120.000

Nous nous en rapporterons aux cartes d'alimentation délivrées en janvier 1944 :

Français	6.783	
Italiens	2.031	
Divers	1.400	
Musulmans {	Sfax-Ville	16.240
	Sfax-Banlieue	32.517 (rayon de 4 km.)
Israélites	4.798	
TOTAL		63.769

Sfax est donc une ville de 65.000 habitants environ, c'est là vraisemblablement un chiffre maximum.

Mais sur ce chiffre, la proportion de la population travaillant au port et à la gare est très petite. La Compagnie des Chemins de Fer de Gafsa compte (fin 1948) 150 agents pour la gare, 554 pour l'exploitation, 2.349 pour les chemins de fer, qui ne résident pas tous à Sfax.

L'influence du port et de la gare s'est faite sentir surtout sur les constructions. Cela est très net dans le développement d'un quartier d'entrepôts, de transit et d'affaires (banques, consulats) entre l'ancienne ville européenne et le port, là aussi se sont installés les hôtels, des cafés, des bars; les maisons de style néo-mauresques sont à étages; — les bombardements de 1943 ont causé de sérieuses destructions, mais la reconstruction est bien avancée —; puis, le long du bassin des voiliers et dans le quartier où s'installent des constructions à l'américaine aux nombreux appartements pour les employés et les hommes d'affaires qui ont leur bureau dans le quartier précédent.

Le long des voies ferrées, ce sont les villas de plaisance pour la saison chaude car l'air est moins humide qu'en ville.

Evidemment, Sfax sans le phosphate serait une ville peuplée, mais elle ne serait pas une ville moderne.

Elle serait restée la capitale traditionnelle du Sud, enserrée dans ses remparts ou en débordant en désordre; elle n'aurait pas connu le développement que lui ont donné son port et sa gare et qui fait d'elle non seulement une capitale administrative et culturelle, mais aussi et surtout un centre économique de premier ordre.

Jacques FRINDEL.

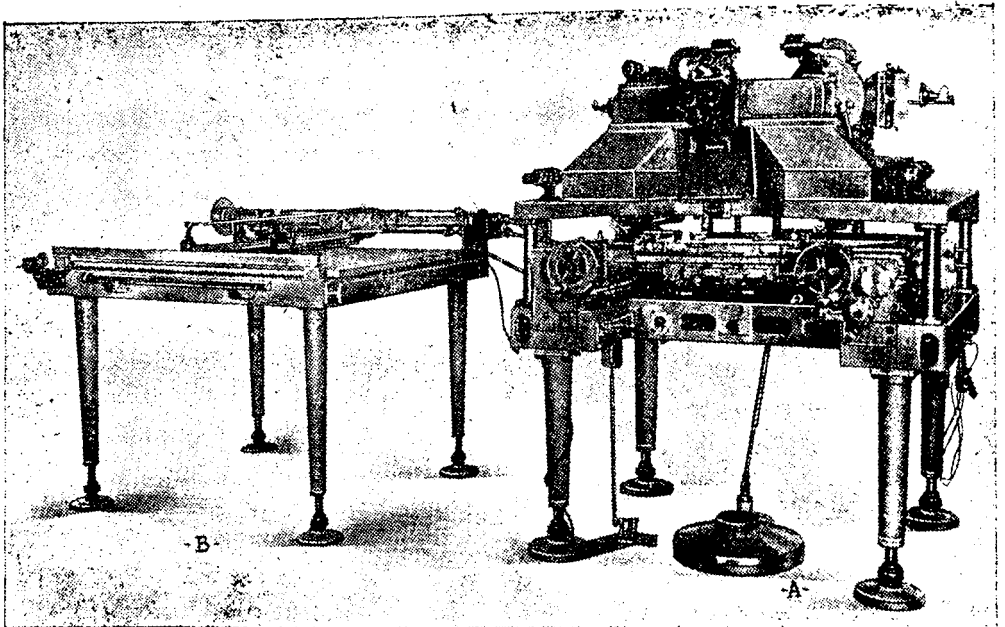


Fig. 1. — Stéréotopographe Pavilliers-Som, type B

- A. — Stéréotopographe proprement dit devant lequel s'installe un agent pour l'examen des couples de clichés et leur interprétation graphique
 B. — Table du coordinatographe devant laquelle s'installe un deuxième opérateur enregistrant les résultats de l'opération menée en A

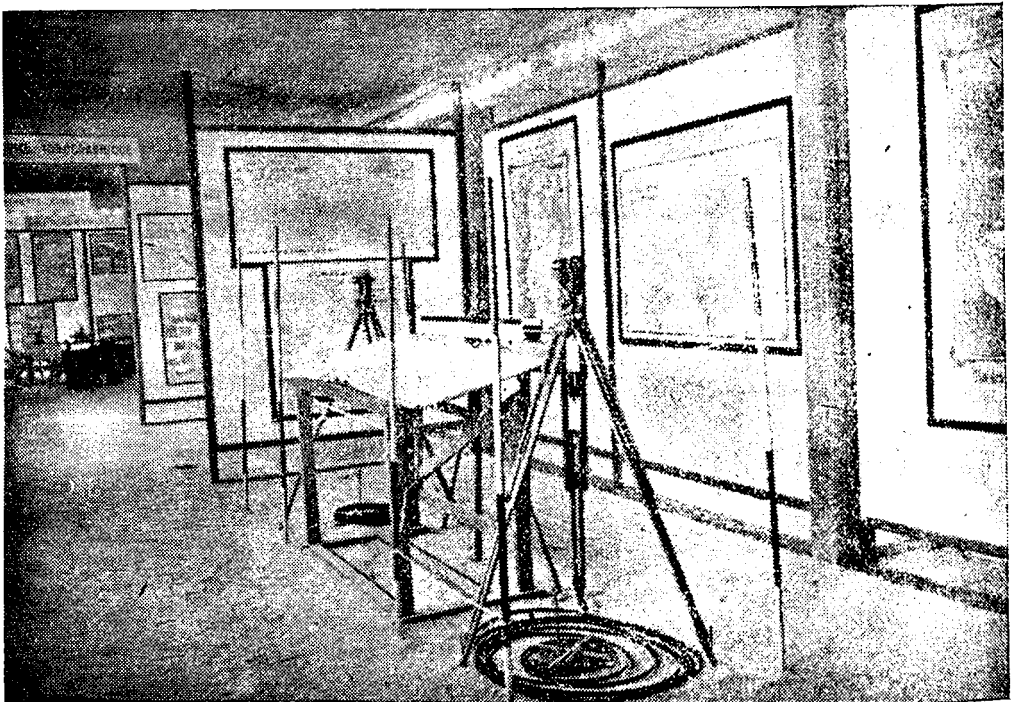


Fig. 2. — Tachéomètres modernes à renvois optiques utilisés par le Service Topographique
 — Rubans d'acier de 20 et 50 mètres
 — Stadia horizontale pour la lecture indirecte des distances