

LA TUNISIE ET LA MER^(*)

(Suite)

CHAPITRE IV

LA MARINE HUSSEINITE

L'avènement, en 1705, de Hussein ben Ali, qui concentra entre ses mains tous les pouvoirs, ne modifia guère les pratiques maritimes qui avaient cours au siècle précédent, mais il coïncide avec les dé-



Vue de l'ancien Bordj et du vieux port de La Goulette

(Photo Guedj Meyer)

buts de la décadence de la course. Les corsaires tunisiens étaient moins nombreux à prendre la mer qu'auparavant car les Etats chrétiens étaient plus à même de faire respecter leur pavillon et n'hési-

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

taient pas à venir bombarder les ports barbaresques. Cette décroissance de la course s'inscrit dans le nombre de bagnes de Tunis qui n'étaient plus que cinq en 1733, celui de Sainte-Croix étant le principal.

De Saint-Gervais, ancien consul de France à Tunis à cette date, nous dit (1), que le Gouvernement beylical pratiquait la course en mer tout comme les raïs particuliers qui étaient encore assez nombreux et opéraient surtout contre les navires de la Péninsule italique. Le gouvernement n'avait que trois vaisseaux assez mal grésés, dont le plus fort était armé de 40 pièces de canons. Ces vaisseaux, mouillés à Porto-Farina, sortaient en mer deux fois dans l'année; ils étaient montés par des Turcs, des Kourlouglis et des marins renégats ainsi que par un certain nombre d'esclaves chrétiens affectés à la manœuvre dont les Turcs ne se mêlaient point, occupés seulement à combattre. Le capitaine était presque toujours un renégat. En ce qui concerne la prise, le bâtiment et la moitié des captifs et des marchandises revient au bey, mais il achète l'autre moitié des captifs à cent piastres par tête qu'il revend ensuite trois à quatre cents piastres.

La côte tunisienne était défendue par des forts peu nombreux et d'une valeur militaire très relative; les mieux pourvus en canons étaient les bordjs de La Goulette, Porto-Farina, Sousse et Sfax, mais aucune de ces places maritimes, selon les experts européens, n'aurait pu empêcher un débarquement ennemi sous la protection d'une escadre (2).

En ce qui concerne la marine marchande, elle était représentée par des felouques et des bateaux montés par des Djerbiens, Kerkebiens et Sfaxiens qui se livraient au cabotage et à la pêche côtière. Celle-ci était peu pratiquée, en raison du manque de débouchés.

La navigation au long cours, entre la Régence, l'Europe et le Levant, était exclusivement assurée au XVIII^e siècle par des navires européens, notamment par des Français et des Anglais qui se faisaient entre eux une âpre concurrence.

Les navires chrétiens qui fréquentaient les ports tunisiens étaient des voiliers de toutes sortes : vaisseaux, corvettes, polacres, goëlettes, pinques, tartanes, etc..., parmi lesquels les uns faisaient des voyages réguliers et partaient de Marseille avec leur chargement pour Tunis et trouvaient en arrivant un fret prêt à être embarqué qu'ils transportaient en retournant à leur port d'attache; tandis que les autres allaient « en caravane ». C'est-à-dire que les capitaines, dits caravaniens, nolisent leurs bateaux aux marchands turcs ou maures qui faisaient du commerce dans les ports du Levant.

Le contrat de nolisement était établi par écrit suivant des conditions débattues et arrêtées d'avance. À la fin de la campagne, le

(1) de Saint-Gervais, *Mémoires Historiques qui concernent le gouvernement de l'ancien et nouveau royaume de Tunis*, Paris 1736, p. 85 et passim.

(2) Cf. Plantet, *Correspondance des Beys et des consuls avec la Cour*, t. I, mémoire du chevalier Paul, pp. 163-164; t. II, pp. 186 à 190.

capitaine partageait avec son équipage, dont les membres étaient en somme ses associés, les bénéfiques qui étaient parfois copieux. En plus d'aptitudes professionnelles requises, les commandants de bateaux qui pratiquaient l'affrètement à la cueillette devaient avoir des notions commerciales assez étendues.

LE COMMERCE TUNISIEN

Les négociants tunisiens, nous dit de Saint-Gervais (3), chargent pour le Levant beaucoup de bonnets de laine (chéchias), d'étoffes de laine, des lingots de plomb, de la poudre d'or et des sequins (monnaie d'or), ces deux derniers articles étant destinés en principe à compenser la différence existant entre la valeur des marchandises envoyées et celle des marchandises reçues en échange. Le Levant, Smyrne en particulier, expédie à Tunis, des blés, des étoffes de soie, des toiles, des cotonnades, du fer, de l'alun et du vermillon.

Tunis envoie en Egypte de l'huile, du savon, des piastres sévillanes et de la poudre d'or. L'huile et le savon s'embarquaient ordinairement à Sousse, Monastir et Sfax ; mais l'huile d'olive était expédiée dans des jarres et non dans des tonneaux parce qu'une partie étant destinée à l'éclairage des mosquées de La Mecque et de Médine, les musulmans regardaient comme impure l'huile transportée dans les tonneaux susceptibles d'avoir contenu du vin.

La poudre d'or expédiée en Syrie et en Egypte était apportée à Tunis par deux caravanes, l'une venant de Salé (Maroc) et l'autre de Ghadamès. Celle-ci, qui avait lieu deux fois par an, apportait aussi des esclaves noirs, hommes et femmes, dont quelques-uns étaient vendus à Tunis, et la majeure partie à Constantinople.

Les produits exportés en Europe et les produits importés de France et d'Italie étaient ceux que nous avons énumérés dans le chapitre précédent, mais le commerce européen à Tunis était soumis à bien des aléas : difficultés résultant du transport des marchandises reçues à La Goulette, et de La Goulette à Tunis, sans recours en cas de perte ou d'avaries, mauvaise foi des débiteurs maures, lenteur d'exécution des jugements.

Mais la principale des difficultés résultait de l'incompréhension du Gouvernement en matière d'économie et du rôle de l'Etat. Le souverain avait en quelque sorte monopolisé tout le commerce d'exportation à son profit : il achetait à bas prix à ses sujets le blé, l'orge et l'huile et les revendait à prix fort aux négociants chrétiens sans que ceux-ci eussent aucune possibilité de s'adresser aux producteurs eux-mêmes. Le bey avait d'autre part affirmé aux juifs livournais les cuirs et peaux, de sorte que les principaux produits du pays étaient entre les mains de l'Etat ou de ses fermiers. Cette manière de procéder avait pour résultat non seulement de décourager le commerce

(3) *Mémoires historiques...*, pages 317 à 318, qui nous ont beaucoup servi pour la rédaction de ce chapitre.

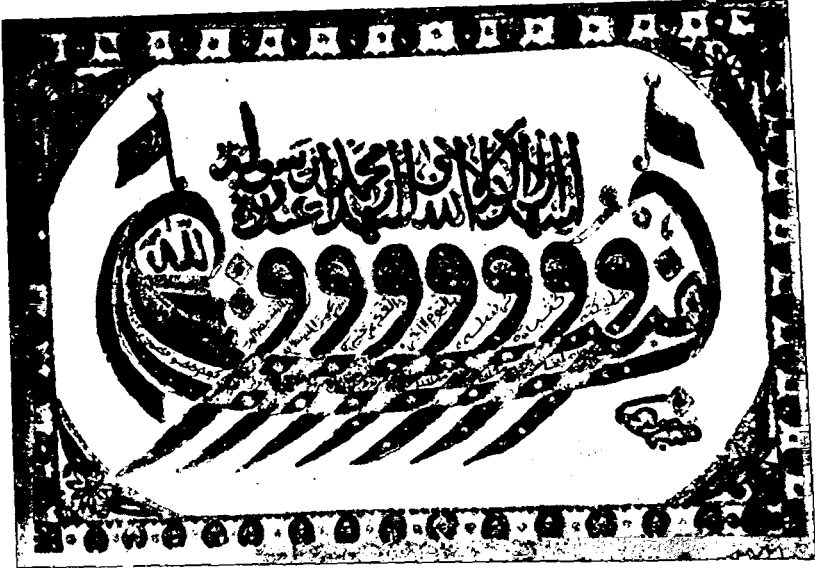
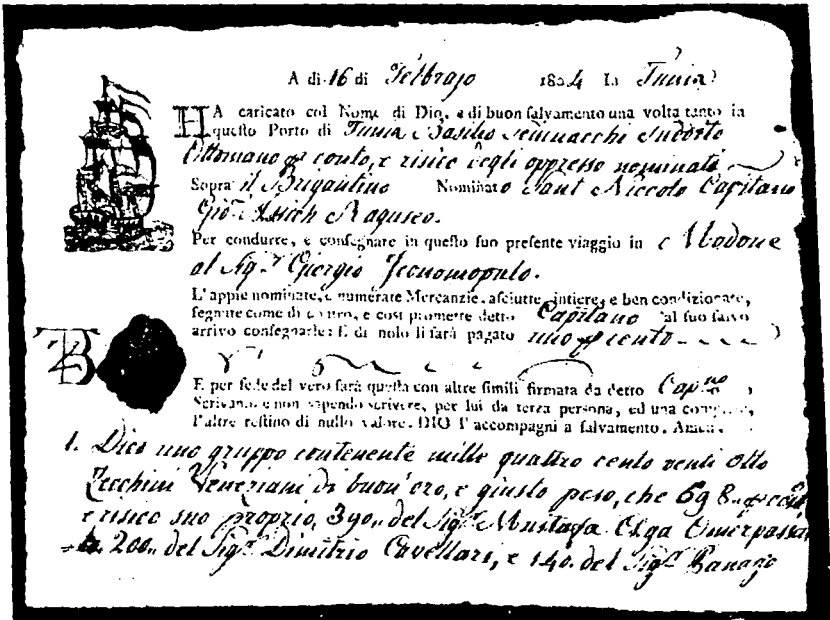


Tableau calligraphique donnant l'image d'une galère, exécuté à Tunis au XIX^e siècle
(Collection A. Graignic)



Connaissance d'un Brigantin ragusois chargé à Tunis le 16 février 1804

(Collection de l'Auteur)

d'exportation, mais aussi le fellah « qui ne cultive de terre que ce qui lui est absolument nécessaire pour son entretien et le paiement des impôts que le bey lève sur lui. »

Les successeurs de Hussein ben Ali accentuent encore cette politique désastreuse. On voit Ali Pacha détruire complètement, en 1741, les établissements européens de Tabarque et du Cap Nègre, qui pouvaient encore acheter librement les grains de Béjaoua. Ainsi sont ruinées pour longtemps cette région et la Kroumirie (4), de l'aveu même de l'historien tunisien Mohammed Seghir ben Youssef El Béji. Ali Pacha et son fils Younès accaparent non seulement tout le commerce d'exportation, mais lorsque le bey faisait partir ses corsaires au printemps et à l'automne, tous les bateaux de commerce ancrés dans les ports de la Régence étaient immobilisés pendant plusieurs semaines, malgré les protestations des consuls auxquels il répondait qu'il était le maître dans ses Etats.

Ali Bey, qui régna de 1759 à 1782, se rendit compte un jour que les pratiques maritimes de ses sujets adonnés à la course avaient un caractère périmé. Il pria, à plusieurs reprises, le consul de Saizieu d'intervenir auprès du Département afin que le Ministre des Affaires Etrangères s'entremît auprès du grand maître de l'Ordre de Malte en vue d'obtenir une trêve de quelques années et, si c'était possible, une paix réelle. Cette suspension d'armes devait avoir pour effet, dans l'esprit du bey, d'affaiblir chez ses sujets le goût de la course en mer, de diminuer le nombre de gens qui s'y adonnaient et d'encourager, par compensation, le développement de l'agriculture. Mais cette demande ne put aboutir à une conclusion favorable (5).

Après l'avènement de Hammouda Pacha (1782-1814), dont le règne coïncida avec une période fort troublée en Méditerranée, où les besoins se manifestaient de toutes parts, les monopoles d'Etat devinrent la règle. Non seulement ce souverain concentrait dans ses mains presque tout le commerce d'exportation, mais il nolisait pour son propre compte des navires de commerce, imité en cela par son premier ministre Youssef Sahab Et-Taba.

Pendant toute cette période, les bateaux corsaires armés par le gouvernement et les particuliers firent preuve d'un renouveau d'activité à la faveur des événements dont la Méditerranée était le théâtre et qui favorisaient les coups de main, la contrebande et la spéculation. Il résulte d'un document inédit que nous avons en notre possession qu'en 1787 il existait à Porto-Farina : 3 galiottes, un brigantin, 1 brick et 3 chebeks armés pour la course ; à Tunis : 14 galiottes et 1 chebek ; à Bizerte : 2 galiottes ; à Monastir : 2 galiottes ; à Sfax : 3 galiottes et à Djerba : 6 galiottes. Chacun de ses bateaux comprenait, suivant leur grandeur, de 2 à 18 canons, et était monté par un équipage de 18 à 100 hommes. En 1795 on enregistre la sortie

(4) Voir A. Pellegrin, *La destruction des Etablissements de Tabarque et du Cap Nègre*, « Bulletin Economique et Social de la Tunisie », n° 71 (décembre 1952), p. 66.

(5) Plantet, *Correspondance des Beys...*, t. II, p. 12 et 13.

des ports tunisiens de 70 bâtiments armés en course (6). Ces corsaires faisaient de grands ravages. En 1798, une escadre tunisienne opéra un débarquement dans la nuit du 2 septembre, dans l'île de Saint-Pierre située près des côtes de Sardaigne et enleva plusieurs centaines de personnes, hommes, femmes et enfants qui furent conduits à Tunis pour y être vendus à l'encan. Grâce à l'intervention du consul de France Devoize, les prisonniers furent répartis dans les familles européennes et quelques familles musulmanes en attendant leur rachat qui dura plusieurs années.

Hamouda Pacha légua à ses successeurs une flotte de guerre assez nombreuse et bien entraînée. Elle comptait encore en 1820, 3 gabarres de 28 canons, 1 frégate de 50 canons, 5 corvettes, 2 bricks, 2 chebeks, 4 goëlettes, 2 bâtiments à voiles latines, 3 bombardières et 84 chaloupes canonnières. Malheureusement, en février 1821, une terrible tempête détruisit à La Goulette, en même temps qu'une dizaine de bateaux européens et égyptiens, les neuf meilleurs navires de l'escadre tunisienne, et endommagea une partie de la flotte de Porto-Farina. Le bey Mahmoud (1814-1824) qui régnait à cette époque, envoya un émissaire en France avec des navires chargés de marchandises en vue de se procurer les fonds nécessaires pour acheter des bateaux destinés à reconstituer sa flotte de guerre.

DISPARITION DE LA COURSE

Vers la même époque se produisit une série d'événements qui eurent pour conséquence de faire disparaître définitivement les corsaires barbaresques dont les exploits avaient semé la terreur en Méditerranée pendant trois siècles et alimenté le trésor des Etats africains et enrichi les particuliers.

En 1815, la flotte tunisienne commandée par Moustafa raïs, qui était sortie pour défier les Algériens, n'ayant pas rencontré ceux-ci, opéra un débarquement dans l'île Saint-Antioche (Sardaigne) et enleva 160 habitants qui furent amenés en esclavage à La Goulette en octobre 1815. Cet acte odieux, contraire au droit des gens, émut les gouvernements d'Europe. En avril 1816, une escadre anglaise de 18 bâtiments vint croiser dans le golfe de Tunis et son chef Lord Exmouth descendit à terre pour exiger la libération des prisonniers. En juillet 1816, Talleyrand écrivait au consul Devoize à Tunis, au sujet des déprédations des corsaires tunisiens : « Toutes les plaintes s'accordent à désigner les Tunisiens comme les plus entreprenants et les plus redoutables en ce moment. » (7).

Cependant, les puissances européennes réunies, en 1818, au Congrès d'Aix-la-Chapelle décidèrent de mettre fin à la piraterie barbaresque. La France et l'Angleterre furent chargées de notifier cette décision aux chefs des Régences. En septembre 1819 une escadre

(6) P. Grandchamp, *Documents relatifs aux corsaires tunisiens*, Tunis 1925.

(7) Plantet, *ouvrage cité*, tome III, pages 550 et 551.

franco-anglaise se présenta devant La Goulette, et ses chefs, les amiraux Jurien et Freemantle, reçus en audience solennelle au Bardo, signifièrent au bey Mahmoud qu'il convenait de mettre fin à la course en mer.

D'autre part, la Turquie qui était aux prises avec l'insurrection grecque de l'Archipel depuis 1821 avait demandé l'aide des trois Régences et de l'Égypte. Ces pays qui se trouvaient dans l'obédience du sultan envoyèrent chacun une division navale. La division tunisienne, sous le commandement de Moustafa raïs était forte de 2 frégates, 3 corvettes, 2 bricks, 2 goëlettes et 1 canonnière. Mais le 20 octobre 1827, dans la baie de Navarin, la flotte turque et ses alliés était détruite par les escadres anglaise, française et russe coalisées. Echappèrent au désastre quelques navires seulement dont une goëlette et un brick tunisien. La défaite turque produisit à Tunis une douloureuse impression, moins à cause de la disparition de l'escadre et des marins tunisiens qui y trouvèrent une fin glorieuse, qu'à cause du déclin irrémédiable de la puissance ottomane en Méditerranée.

En 1827, la France rompait avec le dey d'Alger, tandis qu'une escadre française opérait le blocus des côtes algériennes. La prise d'Alger, le 5 juillet 1830, eut à Tunis un grand retentissement parmi la population, où les avis étaient partagés ; mais le bey avait envoyé, dès l'annonce du débarquement, une mission à Alger pour féliciter le général Bourmont de ses succès. A Tunis, le consul général Mathieu de Lesseps présenta au bey Hassine un traité qui fut signé le 8 août 1830.

Ce traité stipule en son article premier que le bey renonce entièrement et à jamais pour lui et ses successeurs au droit de faire ou d'autoriser la course en temps de guerre contre les navires des puissances qui jugeront convenable de renoncer à l'exercice du même droit envers les navires du commerce tunisien. En son article 2, le bey abolit à jamais dans ses Etats l'esclavage des chrétiens, et tous les esclaves qui peuvent y exister seront remis en liberté. En son article 3, il dispose que tout bâtiment qui viendrait à échouer sur les côtes de la Régence recevra, autant que possible, l'assistance, les secours et les vivres dont il pourra avoir besoin ; le bey prendra les mesures utiles pour assurer le salut des passagers et des membres de l'équipage et le respect des marchandises et agrès. En son article 4 sont supprimés les tributs, présents, dons et autres redevances que les gouvernements européens ou leurs agents payaient au gouvernement de la Régence pour la conclusion d'un traité, l'installation d'un agent consulaire, etc..

En outre, le bey de Tunis restitue à la France le droit de pêcher exclusivement le corail depuis la limite des possessions françaises jusqu'au Cap Nègre. L'article 6 dispose que les négociants européens pourront trafiquer librement avec les Tunisiens, en acquittant les droits établis. Ils pourront leur acheter et leur vendre, sans empêchement, les marchandises provenant des pays respectifs sans que le Gouvernement tunisien puisse les accaparer pour son propre compte ou en faire le monopole. Par ailleurs le régime des capitula-

tions qui mettaient les Français sous la juridiction du Consul de France à Tunis était expressément confirmé.

Pendant toute la durée de la campagne de l'Algérie, les souverains de la Régence, Mahmoud Bey et Ahmed Bey observèrent une stricte neutralité, malgré les intimidations de la Porte et les excitations de l'oukil d'Alger. De son côté, la France, qui n'ignorait pas que la Tunisie ne pouvait se défendre, avait donné ordre à une division de l'escadre de la Méditerranée de croiser en permanence dans les eaux tunisiennes pour s'opposer à toute tentative des forces navales turques contre Tunis, comme le cas s'était produit à Tripoli où le prince régnant avait été déposé et remplacé par un pacha turc.

LA MARINE DE GUERRE

Cependant, Ahmed Bey, prince novateur, qui voulait moderniser son royaume, désirait posséder une flotte capable de défendre les côtes de Tunisie. A son avènement, en 1837, la flotte de la Régence, fortement réduite par le désastre de Navarin, dont elle ne s'était pas remise, ne comptait que des petites corvettes, quelques bricks et chebeks, armés de canons ou de pierriers, qui seraient de garde-côtes (8). Les premiers efforts pour reconstituer la flotte tunisienne n'aboutirent pas, et il faut arriver à 1848 pour voir le bey opter en faveur d'une marine de guerre à vapeur, à la suite du don fait par le gouvernement français au bey de Tunis du vapeur *Minos*.

Ahmed Bey fit donc acheter en France, en 1854, deux bateaux à vapeur et un autre en Italie, qui prirent les noms de *Béji*, *Mansour* et *Bachir*, puis une corvette à hélice et un avisé destiné à servir de yacht beylical. En vue de doter cette petite flotte de l'outillage maritime nécessaire, on avait construit de nouveaux magasins d'approvisionnement à La Goulette et on avait modernisé et agrandi l'arsenal de Porto-Farina, mais ce dernier port s'était rapidement ensablé.

Sadok Bey, dont les finances étaient bien obérées par la gestion de Mustapha Khasnadar, fit néanmoins acheter en Italie un bateau, le *Chadliya* et un autre en France le *Mahreziya*, qui s'ajoutèrent aux précédents. Mais cette flotte fut assez vite liquidée, dans des conditions équivoques si l'on en croit le général Khérédine qui fut ministre de la Marine, puis premier ministre du royaume de 1874 à 1877 : « Les bateaux à vapeur achetés à crédit et à des prix exorbitants, écrit le général Khérédine dans ses *Mémoires*, n'ont servi qu'à augmenter les charges annuelles. Plus tard, Mustapha Khasnadar, qui n'avait même plus les ressources pour les réparer, les loua tous les six à un négociant anglais sous la condition de les entretenir et d'y faire pour son compte les réparations nécessaires. Malheureusement,

(8) C'étaient 11 bateaux dénommés : *Dentir*, 8 canons, 40 hommes ; *Bou Menijel*, 3 canons, 28 hommes ; *Khotifa*, 3 canons, 30 hommes ; *Lef*, 4 pierriers, 18 hommes ; *Ogeb*, 4 pierriers, 18 hommes ; *Bourata*, 4 pierriers, 16 hommes ; *Rahma*, 4 pierriers, 16 hommes ; *Besi*, 4 pierriers, 11 hommes ; *Sakher*, 4 pierriers, 11 hommes ; *Hatab*, 12 canons, 38 hommes ; *Temsah*, 4 pierriers, 20 hommes, d'après un document inédit.

les réparations dépassèrent bien vite la valeur intrinsèque des navires qui sont ainsi devenus la propriété des armateurs, le négociant anglais n'ayant pu payer le montant de ces frais. La flottille fut ainsi perdue, etc... » (9).

LA MARINE MARCHANDE

Tournons la page et examinons le développement de la marine marchande tunisienne dont l'essor commence avec la disparition des bateaux corsaires, tant algériens que tunisiens. Dès 1820, le bey crussi bien que les armateurs tunisiens avaient estimé que l'activité maritime de la Régence devait nécessairement s'orienter vers le transport du fret ; mais ce n'est qu'à partir de 1830 que l'on voit les armateurs et marins tunisiens s'efforcer de construire des bateaux et d'entrer en concurrence avec les nombreux navires de commerce européens qui fréquentent les ports de la Régence.

Voici comment s'effectua cette renaissance, d'après une notice de la Direction des Travaux Publics : « Les Djerbiens, à la fois bons marins et bons commerçants, n'hésitèrent pas à construire des bricks, des bricks-goëlettes et des chebeks, variant de 25 à 150 tonnes de portée ; ils entreprirent le cabotage des ports de la Méditerranée et jusque dans la Mer Noire ; ils achetèrent à l'étranger des bricks de 120 à 150 tonneaux et, vers 1850, leur flotte commerciale comptait une soixantaine de navires armés au cabotage, non compris les nombreux bateaux de faible tonnage attachés au trafic des ports tunisiens.

« C'est en 1840 que se créèrent à Sfax les premiers chantiers de construction : il livrait des bricks-goëlettes et des goëlettes de 100 à 150 tonnes de portée, des chebeks de 20 à 50 tonnes, des carèbes de 10 à 30 tonnes, des loudes et des sandcals de 2 à 4 tonnes. Les Kerkenniens et les Sfaxiens, suivant l'exemple des Djerbiens, se livrèrent activement à la navigation maritime en Méditerranée.

« Vers 1855, la Tunisie possédait, indépendamment des petits navires affectés au trafic local, une flotte commerciale de plus de 100 navires [à voiles] d'un tonnage assez élevé pour l'époque. La Goulette, qui était le port le plus important de la Régence, n'avait construit que quelques chebeks, lorsque des constructeurs italiens et maltais s'y établirent, en 1864, en même temps qu'à Sfax, et commencèrent à livrer des mahonnes de 5 à 40 tonnes de portée.

« La flotte tunisienne, composée de voiliers, a surtout décliné à partir de 1880, débuts du développement de la navigation à vapeur sur les côtes tunisiennes. » A cette époque, ajoute la notice, il n'était pas rare de voir dans les rades tunisiennes de véritables flottilles, immobilisées par le manque d'outillage portuaire, l'obligation d'employer pour le chargement en rade le matériel de servitude généralement insuffisant de la Douane. On avait ainsi parfois l'illusion d'une

(9) M. S. Mzali et J. Pignon. *Documents sur Khéridine ; Réponse à la calomnie*, dans « Revue Tunisienne », n° 30, 1937, page 234.

activité commerciale intense, alors que, en réalité, le trafic était modeste (10). Parmi ces voiliers, l'armement français, anglais, gènois, ragusais était bien représenté dans les ports de la Régence, l'affrètement se pratiquait surtout à la cueillette, comme nous l'avons dit.

Les voiliers devaient faire place progressivement aux bateaux à vapeur. En 1844, un vapeur italien fait un service mensuel entre Gênes et Tunis ; en 1847, un paquebot français assure un service bimensuel entre Marseille et Tunis avec escale à Philippeville et à Bône ; en 1855, cette ligne devenait hebdomadaire mais le trajet était de 120 heures. La vitesse des paquebots augmente et, en 1871, le trajet est réduit à 90 heures entre Marseille et Tunis. Ces vapeurs assuraient surtout le courrier postal. En 1879, un service côtier est établi par une compagnie française entre Tunis et Tripoli avec escale à Sousse, Monastir, Mahdia, Sfax et Djerba. En 1880, la Compagnie Générale Transatlantique ouvrait les services des lignes de Tunis et d'Alger avec liaison sur Malte et l'Italie.

En face de cette reprise du trafic maritime, quelle était la situation portuaire de la Régence ? La Goulette avait été aménagée sous Hammouda Bey et Ahmed Bey : la construction de la darse et des quais permettait l'accostage en tout temps de navires calant cinq mètres. Le déchargement des gros navires en rade était fait par des barques et dans tous les cas, le transport des marchandises entre La Goulette et Tunis, à travers le lac, était fait par des sandals et des canotti. Le port de Tunis consistait en une petite darse qui fut démolie en 1908, lors de la construction du T.G.M. ; elle existait déjà du temps des Hafcides comme en témoigne le dessin de Vermeyen représentant la prise de Tunis par Charles-Quint. Elle fut renforcée et améliorée à plusieurs reprises ; en 1863 et en 1871 des ingénieurs français reconstruisirent les vannages. Le bâtiment de la douane était une baraque en planches.

La rade de Sfax, naturellement abritée par les îles Kerkenna et par les hauts fonds de la Petite Syrte, était desservie par un appontement en bois de 50 mètres de longueur environ, construit au début du XIX^e siècle, et accessible aux voiliers de tout tonnage. Sousse possédait des installations portuaires antiques qui furent encore utilisées par les Aghlabides, puis disparurent sous l'ensablement ; ce ne fut plus qu'une rade ouverte sans aucun ouvrage de main d'homme. Quant à Bizerte, qui fut pendant plusieurs siècles un nid de pirates grâce à l'abri inexpugnable que lui offrait le chenal, l'ensablement progressif de ce chenal, dont l'entrée était fermée par une barre, avait rendu ce port inaccessible aux voiliers de moyen tonnage, dès le début du XIX^e siècle, seules y accédaient les barques de moins de 2 mètres de tirant d'eau. Les autres ports tunisiens n'étaient que des rades foraines, utilisées surtout par les bateaux de pêche.

L'éclairage des côtes tunisiennes fut, pendant longtemps, à peu

(10) Voir *Les Travaux Publics du Protectorat Français en Tunisie* (Tunis, 1900), tome III, p. 171 à 173.

près inexistant, mais il n'est pas exclu que l'emplacement du phare actuel de Sidi-bou-Saïd, qui repose sur des soubassements punico-romains, fut utilisé par les Aghlabides et les Hafcides pour guider les navires, car la colline s'appelait chez les anciens auteurs arabes *Djebel el-Manar* « la colline du phare ». Quoi qu'il en soit, les Turcs et les premiers beys husseinites n'allumèrent aucun feu sur cette côte. Ce n'est qu'en 1840, sur la demande de plusieurs nations européennes, que Ahmed Bey fit installer sur la colline de Sidi-bou-Saïd un phare à réflecteurs qui fut remplacé, sous Sadok Bey, en 1863, par un appareil dioptrique établi sur une tour ronde de dix mètres de hauteur.

Le deuxième phare fut celui de l'île Cani, au large de Bizerte, construit sous Sadok Bey et allumé en 1860 ; le troisième et dernier phare fut celui de la pointe du Cap Bon établi sur une tour circulaire de 17 mètres de hauteur. Enfin, un feu de port existait à La Goulette.

LA PECHE

En ce qui concerne la pêche côtière et des lacs, elle fut pratiquée de tout temps par les pêcheurs du littoral qui écoulèrent le produit de leur travail dans les localités du voisinage. Son développement était entravé par le manque de débouchés et la lenteur des moyens de transports (arabas). Seuls les pêcheurs de Bizerte réussissaient à envoyer, en hiver et au printemps, leur poisson à Tunis.

Les pêcheurs tunisiens, depuis Tabarka jusqu'à Zarzis ont toujours utilisé des procédés de pêche empiriques mais qui donnaient des résultats appréciables : lignes de fonds, filets, bordigues, etc..., et avaient pour le moins le mérite de ne pas dépeupler les fonds. Ils n'ont, toutefois, jamais pratiqué la pêche au corail ni la pêche à la langouste, ni celle du thon qui sont restées le monopole des pêcheurs européens.

La pêche était généralement libre. Dans les lacs de Bizerte et de l'Ichkeul la pêche ne fut affermée qu'en 1870. La pêche du thon fut affermée en 1826 aux abords du Cap Bon à des membres de la famille du comte Raffo, secrétaire d'Etat du Bey, et cette concession leur fut renouvelée en 1837, 1839, 1868 et 1877. La thonaire de Monastir fut mise en exploitation dès 1817 et l'objet d'une concession à partir de 1847. Le thon mis en conserve était en grande partie exporté.

La pêche des éponges a été pratiquée depuis les temps les plus reculés suivant le système primitif de la plongée, par les autochtones du littoral qui ne blanchissaient pas les éponges et les vendaient à l'état brut dans le pays. Sur le produit de la pêche, les beys faisaient prélever une dîme par les caïds de Sfax et de Djerba. Mais, dès 1840, la pêche des éponges était affermée, puis la concession fut accordée, en 1846, au ministre Ben-Ayed qui en eut le monopole exclusif jusqu'en 1869, date à laquelle la Commission internationale financière fit donner en adjudication la concession de cette pêche. La commercialisation des éponges avait pris un rapide essor à la suite de leur expédition en France à partir de 1854. Vers cette date les pêcheurs siciliens, maltais et grecs viennent participer à la pêche aux éponges, et les Grecs inaugurent en 1876 la pêche au miroir

et à la gangave, laquelle décuple la production mais finit par dépeupler les fonds spongifères.

Quant à la pêche du corail, elle était, comme nous l'avons vu, pratiquée dans le triangle La Calle, Tabarka - La Galite ; elle occupa, au temps de son apogée, entre 1850 et 1880, jusqu'à 300 bateaux corailleurs, mais la fabrication du faux corail et la destruction des fonds amenèrent la décadence rapide de cette pêche qui joua un certain rôle dans l'histoire de la Régence.

CONCLUSION

Abstraction faite de l'activité des corsaires tunisiens, vieil héritage des Hafcides finissants et des Turcs entretenus par l'esprit de guerre sainte et de lucre, on n'aperçoit guère, après la disparition de la course, entre 1816 et 1830, une politique maritime tendant à promouvoir une économie fondée sur le développement méthodique de la navigation, du commerce et de la pêche. Dans le domaine maritime, comme dans d'autres, on ne rencontre qu'un effort tardif de redressement qui se manifeste au moment où la technique nautique est révolutionnée par l'utilisation de la vapeur.

(à suivre)

Arthur PELLEGRIN,
Membre correspondant
de l'Académie des Sciences Coloniales.