

Étude sur la section coloniale
de l'Exposition franco-
britannique de Londres en
1908 / par Lewis Ware,...

Ware, Lewis Sharpe. Auteur du texte. Étude sur la section coloniale de l'Exposition franco-britannique de Londres en 1908 / par Lewis Ware,.... 1909.

1/ Les contenus accessibles sur le site Gallica sont pour la plupart des reproductions numériques d'oeuvres tombées dans le domaine public provenant des collections de la BnF. Leur réutilisation s'inscrit dans le cadre de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 :

- La réutilisation non commerciale de ces contenus est libre et gratuite dans le respect de la législation en vigueur et notamment du maintien de la mention de source.
- La réutilisation commerciale de ces contenus est payante et fait l'objet d'une licence. Est entendue par réutilisation commerciale la revente de contenus sous forme de produits élaborés ou de fourniture de service.

[CLIQUER ICI POUR ACCÉDER AUX TARIFS ET À LA LICENCE](#)

2/ Les contenus de Gallica sont la propriété de la BnF au sens de l'article L.2112-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

3/ Quelques contenus sont soumis à un régime de réutilisation particulier. Il s'agit :

- des reproductions de documents protégés par un droit d'auteur appartenant à un tiers. Ces documents ne peuvent être réutilisés, sauf dans le cadre de la copie privée, sans l'autorisation préalable du titulaire des droits.
- des reproductions de documents conservés dans les bibliothèques ou autres institutions partenaires. Ceux-ci sont signalés par la mention Source gallica.BnF.fr / Bibliothèque municipale de ... (ou autre partenaire). L'utilisateur est invité à s'informer auprès de ces bibliothèques de leurs conditions de réutilisation.

4/ Gallica constitue une base de données, dont la BnF est le producteur, protégée au sens des articles L341-1 et suivants du code de la propriété intellectuelle.

5/ Les présentes conditions d'utilisation des contenus de Gallica sont régies par la loi française. En cas de réutilisation prévue dans un autre pays, il appartient à chaque utilisateur de vérifier la conformité de son projet avec le droit de ce pays.

6/ L'utilisateur s'engage à respecter les présentes conditions d'utilisation ainsi que la législation en vigueur, notamment en matière de propriété intellectuelle. En cas de non respect de ces dispositions, il est notamment passible d'une amende prévue par la loi du 17 juillet 1978.

7/ Pour obtenir un document de Gallica en haute définition, contacter reutilisationcommerciale@bnf.fr.

CHAPITRE IV

LES RESSOURCES ÉCONOMIQUES DE LA TUNISIE

I. Le Développement et la Colonisation de la Tunisie. — II. Les Travaux publics. — III. Voles de communication. — IV. Les Richesses minérales. — V. Les Richesses agricoles. — VI. Les Ressources animales. — VII. L'Industrie. — VIII. Le Commerce. — IX. Les Relations de la Tunisie avec l'Angleterre.

I. — Le déve. Peu de pays ont, autant que la Tunisie, présenté l'exemple de ce que l'ordre et l'unité de politique peuvent apporter d'essor rapide à la colonisation.

A ce point de vue, l'œuvre de la France depuis 1880 est sans précédent dans l'histoire coloniale d'un peuple.

Un concours de circonstances favorables dû à la réelle richesse du pays, est venu seconder les efforts de notre protectorat. Une population nombreuse, paisible, intelligente, nous a été une auxiliaire précieuse. Les facilités de communication avec la Métropole ou l'Italie, en même temps que l'existence de terres facilement exploitables, ont, dès la première heure, appelé l'attention aussi bien des colons français que des émigrants italiens, avec la distinction suivante à faire entre les deux éléments, que, alors que les seconds étaient en général peu fortunés et ne venaient dans la Régence que comme ouvriers ou petits commerçants, les premiers au contraire jusqu'à ces dernières années ont été généralement des capitalistes plus ou moins importants qui ont tout de suite engagé dans la colonie des sommes élevées. Cet apport n'a pas été sans aider beaucoup au développement rapide de la Tunisie qui, de son côté, n'a d'ailleurs, jamais favorisé la petite émigration et n'a jamais distribué de concessions gratuites. Elle a suivi en cela la méthode contraire à celle de l'Algérie et en fin de compte, a pu ainsi rattraper et même dépasser parfois cette dernière dans son évolution économique.

Les colons de la première heure s'attachèrent presque

exclusivement à l'exploitation du sol, en faisant notamment dans les régions du Nord, des céréales et des vignes. Ces produits qui avaient fait la fortune de Carthage, de la Maurétanie romaine ou de la Bysacène semblaient les premiers indiqués pour la culture du pays.

Puis peu à peu l'intérêt fut appelé sur la rénovation d'une autre ancienne richesse de la Tunisie d'aujourd'hui, l'olivier, dont un peu partout et particulièrement dans la région maritime méridionale, on retrouve encore de fort beaux échantillons qu'on fait remonter aux temps de l'antiquité. Petit à petit cette création de l'oliveraie absorba tous les territoires de Sousse à Sfax sur près de 150 kilomètres de longueur et autant de largeur, et aujourd'hui, soit par l'intermédiaire des sociétés ou des colons européens, soit par les indigènes eux-mêmes, il a été créé une forêt dont l'exploitation est une véritable fortune.

Cette colonisation de la Tunisie du sud était une seconde étape dans la mise en valeur du pays, en même temps que quelques pionniers plus hardis essayaient, avec un succès plus ou moins effectif, l'introduction des cultures de céréales dans la région des plateaux ou du Bled tunisien. Enfin, à cette même époque, le commerce des oasis, encouragé par l'activité commerciale due à l'occupation française, se développait aussi, et les dattes du Djerid prenaient sur le marché, une réputation justifiée.

Nous arrivons maintenant à la troisième période, celle qui s'est poursuivie, depuis qu'il y a une quinzaine d'années la reconnaissance et la mise en valeur successive de richesses minérales inestimables, est venue, presque renverser les connaissances que l'on avait des possibilités productives du pays. La Tunisie que l'on croyait être un pays essentiellement agricole, semble devoir maintenant, être encore plus développée par l'exploitation minière que par l'agriculture, encore que cette dernière ne cesse de s'accroître chaque année.

En dehors de la richesse que l'exploitation minérale

produisait par elle-même, une de ses plus heureuses conséquences, est d'avoir en même temps exigé et procuré à la colonie, le grand instrument colonisateur indispensable à tout pays neuf, les chemins de fer et les voies de communications qui se sont trouvés, répondre en même temps aux nécessités des exploitations minières et favoriser aussi le développement agricole en ouvrant à la colonisation, des territoires, que leur manque d'accès économique vers les ports d'embarquement fermait à l'activité des colons.

Les richesses minières découvertes et mises en œuvre un peu partout, sur une région relativement limitée, ont demandé dès la première heure, la constitution d'un réseau complet et homogène, que nous étudierons plus loin et qui a été et sera bien plus dans l'avenir, un bienfait pour la mise en valeur intégrale de la Tunisie.

La Tunisie couvre environ 130.000 kilomètres carrés de terrain. Les deux cinquièmes de cette espace sont occupés par les lacs, les cours d'eau, les dunes du Sahara et du Littoral, les bois et les forêts, les mines, les alfas, les routes et les chemins de fer, les villes et villages et autres parties habitées. Le reste, soit 8 millions d'hectares, est affecté à l'agriculture et à l'élevage du bétail.

Nous allons examiner maintenant tour à tour, les divers éléments de sa richesse, en faisant précéder cet examen de l'étude indispensable de l'appareil d'exploitation dont a été doté le pays, par ses travaux publics, et ses voies de communications.

II. Travaux publics. Lorsque les Français occupèrent la Régence, le gouvernement des Beys en dehors de quelques installations à Tunis et à la Goulette, ne s'était, en général, que peu préoccupé de doter le pays d'un outillage suffisant et des travaux publics nécessaires, non seulement à son développement économique, mais aussi à la vie sociale elle-même. C'est ainsi que l'alimentation en eau des centres, même des plus grandes villes, était très défectueuse, quand elle n'était pas totalement inexistante, que les bâtiments publics étaient dans un état de ruine générale, et que, sur

une étendue de près de 1.300 kilomètres, la Tunisie n'avait pour ainsi dire pas de ports en dehors des installations très insuffisantes de la Goulette.

L'effort fait depuis 25 ans a été des plus considérables, les grandes villes ont été non seulement assainies et embellies, mais aussi augmentées de nombreux quartiers dont la belle ordonnance ne le cède en rien aux plus belles citées européennes.

Partout, des bâtiments publics ont été construits et au point de vue urbain, l'on peut considérer aujourd'hui que la Tunisie possède les installations en rapport avec ses conditions actuelles.

C'est à cette œuvre, que s'est en grande partie, consacrée l'administration du protectorat pendant les premières années de son établissement, en même temps qu'elle préparait l'instrument financier qui allait permettre de réaliser les travaux magnifiques qui ont été effectués depuis 1890, soit par la construction des ports, soit par celle des chemins de fer et des routes, soit encore dans le domaine de la création des centres de colonisation.

La Tunisie a beaucoup fait pour développer ses ports. Elle en possède une vingtaine dont beaucoup, il est vrai, ne sont que des points de pêches, n'offrant aucune valeur maritime et commerciale. Jusqu'ici, elle ne s'est que peu occupée de ces derniers, aussi leurs installations sont presque nulles.

Les seuls ports qui présentent par leur situation ou leur outillage, une valeur réelle, sont, en allant du Nord au Sud, Bizerte, Tunis, Sousse, Sfax, et Gabès. Ce dernier n'est pas encore aménagé, mais une somme de 5 millions a été prévue pour le faire, au programme des Travaux publics de 1907. Le même programme prévoyait une somme de 1.300.000 francs pour les ports secondaires auxquels nous faisons allusion plus haut.

On a critiqué la Tunisie, d'avoir, en décidant la construction des quatre grands ports de Bizerte, Tunis, Sousse et Sfax, engagé des dépenses trop considérables qui auraient pu être plus utilement employées, en les consacrant à deux grands ports seulement, un pour le

Nord et un pour le Sud. Il est certain qu'à l'origine des travaux de construction, la critique avait du vrai, et serait peut-être encore juste si la Tunisie était restée un pays de production presque entièrement agricole. Mais depuis 1893, le développement inespéré qu'elle a pris au point de vue minier, a donné la raison d'être aux diverses installations maritimes, qui auront ainsi à l'encontre de ce que l'on voit le plus souvent précédé au lieu de suivre les besoins du pays. Quoi qu'il en soit, même actuellement, seuls les ports de Tunis et de Sfax sont dans une situation prospère, ceux de Sousse et de Bizerte attendent, pour être d'une utilisation réelle, que les chemins de fer en construction leur apportent les minerais à embarquer pour l'Europe.

Nous ne saurions entrer dans une étude détaillée des ports de la Tunisie et nous nous résumerons à quelques indications.

Les premiers efforts de l'administration française, en dehors de quelques améliorations et dragages apportés aux rades foraines de Sousse et de Sfax, ne portèrent que sur le port de Tunis, dont elle se préoccupa dès 1887.

Ce port, inauguré en 1893 avait coûté 13.500.000 francs qui avaient été employés à la construction d'un bassin de 12 hectares, profond de 6 m. 50 à 7 mètres, auquel on accède par un chenal de même profondeur creusé dans toute la longueur du lac de Tunis. Le port possède en outre, un bassin de radoub.

Lorsque furent achevés les premiers travaux de ce port de Tunis, la colonie, pour raisons financières, car elle ne disposait par elle-même que de peu de ressources, demanda de concéder à une compagnie, la construction des ports de Sousse et de Sfax et l'achèvement du port de Tunis. Cette compagnie recevait l'exploitation des trois ports pendant cinquante ans. Grâce à cette combinaison, des installations complémentaires pour 6 millions purent être faites à Tunis et des sommes de 5 millions et 2 millions et demi purent être dépensées à Sousse et à Sfax.

Le port de Bizerte, dès 1890, a été l'objet d'une conces-

sion à une compagnie spécialement créée pour sa construction et son exploitation.

On connaît l'immense intérêt qu'offre pour notre marine nationale le magnifique port de Bizerte. Jusqu'ici, l'utilisation stratégique du lac l'a emporté sur l'intérêt commercial du port, qui n'offrira pas aucun trafic important, jusqu'à ce que les minerais des Nefzas ou même de l'Ouenza y arrivent par chemin de fer. Le port de Bizerte depuis sa création en 1890, a déjà subi dès 1899, un remaniement considérable nécessité par les besoins de la marine de guerre. La passe a été très fortement élargie et le magnifique pont transbordeur qui y était élevé, a dû être démoli. Les sommes dépensées (non compris le port de guerre) pour le port de commerce et l'établissement du chenal entre la mer et le lac, s'élèvent à 18 millions de francs, dont près de 7 millions par la Régence ou la marine française. Jusqu'ici, l'affaire du port de Bizerte n'a pas été particulièrement brillante pour la Société. En 1907, le bénéfice n'a été que de 120.000 fr. On peut toutefois penser que la situation changera du fait de l'achèvement du chemin de fer de Bizerte aux Nefzas.

Afin qu'on puisse se rendre compte des progrès de l'utilisation des ports tunisiens, nous donnons ci-dessous pour 1900 et 1907, le tonnage de chacun d'entre eux :

	Tonnage total 1900	Tonnage total 1907
Tunis et la Goulette.....	1.390.401	2.197.623
Sfax.....	735.884	2.483.573
Sousse.....	533.763	777.747
Bizerte.....	"	567.889

Les progrès du port de Tunis sont surtout sensibles, depuis qu'en 1906, le chemin de fer a amené à l'embarquement les phosphates de Kaalat-es-Senam. On en prévoit encore aujourd'hui l'augmentation par suite de l'entrée en ligne de la production de minerais de fer de Djebel-Derissa et de la région du Kef. Ces derniers, d'ailleurs, pour éviter l'encombrement des quais de Tunis

même, vont aller se faire charger à la Goulette, au moyen d'une voie de raccordement en construction.

Le développement de Sfax qui se manifesta le premier est dû, on le sait, à l'exploitation des phosphates de Gafsa. Aujourd'hui et depuis deux ans surtout, il y a un trafic de plus en plus intense. Sfax, si on considère seulement le tonnage réel des marchandises, et non le tonnage de jauge des navires, est le premier port de la Régence.

Quant à Sousse, jusqu'ici, malgré quelques progrès, l'importance de son trafic ne s'est guère augmentée depuis 1900, mais d'ici peu, l'achèvement du chemin de fer d'Aïn-Moulares, en lui assurant une exportation minimum de 250.000 tonnes de phosphates changera de beaucoup sa situation actuelle.

Pour terminer ce paragraphe des travaux publics de la Tunisie, et en nous réservant de traiter séparément la question des voies de communications, nous allons dire quelques mots des télégraphes.

Quoique d'une construction peu difficileuse, les télégraphes n'en constituent pas moins les travaux publics qui ont un rôle important dans la voie économique et politique d'un pays.

La Tunisie de tous temps, bien avant l'occupation, s'en était préoccupée. C'est la France qui avait établi les télégraphes dès 1847 et, à cette époque, les premières installations furent aériennes. Ce n'est qu'en 1859, que les premières lignes électriques furent construites. En 1884, après la campagne (qui avait nécessité l'établissement de nombreuses lignes) il y avait dans la Régence, 1.967 kilomètres de ligne. En 1907, il y en a 3.954 kilomètres, ce qui correspond à 33 mètres par kilomètre carré.

III. Voies de c o m m u n i - cations.

Nous allons maintenant, passer à l'examen de l'état du réseau des voies de communications de la Tunisie.

Nous dirons tout de suite que la Tunisie qui n'a aucune rivière navigable, ne possède donc, de ce chef, aucune facilité, et que toutes les voies nécessitent la construction de chemins de fer ou de routes. Les diffé-