



## Full Length Research Article

### L'AMBIGUÏTÉ DE LA MÉDITERRANÉE

**\*Ramzi Tej**

Docteur en Histoire Contemporaine et Membre au Laboratoire LERIC, Sfax, Tunisie

#### ARTICLE INFO

##### Article History:

Received 26<sup>th</sup> March, 2016  
Received in revised form  
08<sup>th</sup> April, 2016  
Accepted 11<sup>th</sup> May, 2016  
Published online 30<sup>th</sup> June, 2016

##### Key Words:

Souveraineté maritime,  
Conflit européen,  
Corridors commerciaux,  
Base navale stratégique,  
Aléas maritimes,  
Contrebande.

*Copyright©2016, Ramzi Tej. This is an open access article distributed under the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.*

#### ABSTRACT

La seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle était considérée comme étant la période la plus volatile dans l'histoire de la Méditerranée, en raison des fluctuations successives après l'intensification du conflit à propos du principe de la souveraineté maritime entre les puissances européennes afin d'imposer la domination absolue sur les principaux corridors commerciaux, et les points militaires stratégiques. En effet, le domaine maritime tunisien faisait partie de ce conflit après la controverse européenne en ce qui concerne l'occupation de la base militaire de Bizerte. En outre, la Méditerranée était le théâtre d'un certain nombre d'incidents ennuyeux et variés selon les circonstances qui l'entourent, soit en raison des conditions climatiques difficiles, d'actes de représailles ou à cause de la pratique d'activités illégales sur les côtes tunisiennes isolées à cause de l'absence des moyens de dissuasion juridique.

#### INTRODUCTION

Diverses sont les circonstances qui ont emmené à des affrontements sanglants dans le bassin méditerranéen à partir de la seconde moitié du XVII<sup>ème</sup> siècle, date de la transmutation des visions et des attitudes des grandes puissances concernant le principe de la possession de l'espace maritime, ainsi que les rivalités d'intérêts, à savoir les conflits de souveraineté entre l'islam et la chrétienté<sup>1</sup> qui a dominé une grande partie de l'histoire de la Méditerranée. Ce désaccord entre le monde européen et le monde maghrébin était considéré comme l'une des branches des antagonismes méditerranéens qui a monopolisé l'attention des historiens qui ont immortalisé le processus de la Méditerranée, après la domination maghrébine sur les activités maritimes et les voies commerciales. Il y avait en parallèle une croyance enracinée chez de nombreux peuples que la navigation maritime était limitée aux zones côtières. Toutefois, la défaillance du système de cabotage fait – il nécessaire de reconsidérer

certains problèmes liés à la faisabilité de compter sur un réseau de transport de faible rentabilité et de modeste performance, après le déficit qui a accompagné son chemin tout au long de la période moderne et jusqu'au début de l'émergence de nouvelles activités, plus rentables et plus efficaces. La mobilité de la Méditerranée est restée confinée à des zones restreintes en raison de la prédominance des problèmes locaux, sauf dans le cadre des transactions commerciales qui ne reconnaissent pas de limites, ce qui a conduit progressivement à surmonter ces difficultés, et tenter l'ouverture aux communautés d'outre – mer. Quelles étaient les caractéristiques de la navigation maritime dans le bassin méditerranéen sous le poids des antagonismes européens? Peut – on parler d'une mobilité maritime en Méditerranée au temps de l'expansion coloniale?

#### Les antagonismes méditerranéens

#### La Méditerranée et le mouvement colonial

La plupart des répondants et des historiens se sont intéressés à l'étude des circonstances entourant le bassin méditerranéen qui a été submergé par la contradiction et les contrastes. Il y avait une prolepse évidente dans les points de vue entre le monde occidental et le monde oriental à propos de la légitimité de la possession de l'espace méditerranéen. L'orientation musulmane considère le dialogue islamo – chrétien comme

**\*Corresponding author: Ramzi Tej**

Docteur en Histoire Contemporaine et Membre au Laboratoire LERIC, Sfax, Tunisie

<sup>1</sup>- CHEVALLIER (Michel): *Système de la Méditerranée*, Paris, 1832, p.124.

une lutte entre la "Maison de jihâd"<sup>2</sup> et la "Maison de la guerre"<sup>3</sup>, tandis que les européens ont adopté une tendance de mépris envers les maghrébins, décrits en tant que peuples sauvages, ou pays des voleurs et des pirates, afin d'éliminer les entités politiques du Maghreb, après leurs suprématies sur les côtes occidentales de la Méditerranée, dès les années trente du XIX<sup>ème</sup> siècle<sup>4</sup>.

La période qui s'étend de 1710 jusqu'à 1812 était caractérisée par l'intensification de la présence européenne sur les côtes maghrébines, sous les prétextes des problèmes de sécurité, d'où les ports d'Alger, de Tunis et de Tripoli avaient reçu un nombre assez important des flottes européennes, dont la France avait la plus grande part d'entre eux, afin de créer des points d'appuis pour soutenir sa présence et pour éviter tout contact direct avec d'autres puissances navales qui souhaitent atteindre les mêmes objectifs, en particulier, la Grande Bretagne qui a dominé le détroit de Gibraltar depuis 1704 et Malte à partir de 1800, et qui refuse de la faire retourner en dépit des conditions de paix imposées à "Amien"<sup>5</sup>. Ce refus a été considéré comme une déclaration de l'avènement d'une nouvelle phase de transmission de la souveraineté maritime pour le bénéfice des européens, et, en contre partie, les maghrébins ont perdu leurs droits de contrôle et de surveillance des principales voies de communications et de commerces dans la Méditerranée. Dans le même contexte, la France a refusé, à son tour, de céder ses positions méditerranéennes stratégiques devant l'intransigeance anglaise de garder Malte, malgré les décisions prises<sup>6</sup>. Par conséquent, la Méditerranée a vécu une présence bilatérale, provoquant un conflit direct entre les deux puissances et des clivages dans leurs relations, à cause des contradictions à propos de l'avenir de la Méditerranée: les français qui étaient anti – piratage et les anglais qui le soutiennent malgré ses répercussions néfastes sur la scène de navigation<sup>7</sup>. L'effondrement de l'Empire espagnol, l'abolition de la piraterie, ainsi que la chute de Napoléon I<sup>er</sup> en 1814, ont accordé à la Grande Bretagne la supériorité pour dominer le bassin méditerranéen, d'imposer son contrôle sur les activités maritimes et la nomination de ses agents dans la plupart des villes maghrébines au sein d'un système, mis en place en Méditerranée, basé sur le respect de ses alliées<sup>8</sup>. La Grande – Bretagne considère l'expansion coloniale comme étant une nécessité, afin d'assurer des points d'appuis pour la navigation commerciale<sup>9</sup>, et servir en tant que

centres de ravitaillement pour sa marine, et des bases pour ses opérations militaires<sup>10</sup>. C'était la même attention des français dans un communiqué de "Jules Ferry" qui considère que la possession de la Tunisie reflète l'octroi d'une forteresse défensive en Méditerranée. Ce désir s'est manifesté suite à l'évolution des républiques maritimes dans le but de maintenir leurs positions après la recrudescence du conflit de la souveraineté<sup>11</sup>. De même, l'Italie n'a pas caché sa volonté de s'emparer d'une partie du butin, essentiellement, dans l'Afrique de l'est, pour posséder des points défensifs sur la rive orientale de la Méditerranée et à Tripoli<sup>12</sup>. L'objectif primordial commun des différentes puissances européennes est de repousser la volonté italienne de transformer la Méditerranée en un "*lac italien*"<sup>13</sup>, malgré la différence des principes entre le souci de sécurité britannique<sup>14</sup>, qui s'est prolongé jusqu'à les années soixante – dix du XIX<sup>ème</sup> siècle, et le rôle directif des Français concernant l'avenir de la Méditerranée. C'était le même but à l'époque de "Napoléon I<sup>er</sup>" et aussi avec "Napoléon III". Ainsi, il était inévitable que la Méditerranée deviendra un "*lac français*"<sup>15</sup>. Néanmoins, cette déclaration est une simple éloquence d'expression et de parole; et à l'exception de cet objectif, la politique britannique considère que l'adhésion avec les alliances nuisent à la guerre.

La complicité entre l'Allemagne et la Grande Bretagne sous la supervision du chancelier allemand "Bismarck" était dans le cadre du processus d'échange pour permettre aux anglais de s'emparer de Chypre, de détourner l'attention des Français vers la zone du "Rhin" et de diriger leur attention vers de nouvelles régions coloniales en Afrique du Nord<sup>16</sup>. En effet, c'est ce qu'ils voulaient les allemands qui étaient convaincus que l'initiative française va entrer en collision avec les intérêts anglo – italiens, ce qui affaiblit la force navale française sur les frontières avec l'Allemagne. Les droits du maintien de transit dans la Méditerranée orientale et occidentale étaient parmi les premières préoccupations de l'Angleterre. Elle a rejeté donc la présence italienne sur les frontières tirées de sa souveraineté. En contre partie, elle a facilité la tâche de la France en Tunisie, en abandonnant le conflit, contrairement à l'Italie qui refusait toute intervention française en Tunisie<sup>17</sup>.

<sup>10</sup>- MONROE (E.): *Les enjeux politiques en Méditerranée*, traduit de l'anglais par BERNARD VERNIER, librairie Armand Colin, Paris, 1939, p.63.

<sup>11</sup>- BARRAULT (Emile): *Occident et Orient, études politiques, morales, religieuses pendant 1833 – 1834 de l'ère Chrétienne, 1249 – 1250 de l'Hégire*, Paris, Dessart éditeur, 1835, p.243.

<sup>12</sup> *Ibidem*.

<sup>13</sup>- CONSOLO (Vincenzo) et CASSANO (Franco): *La Méditerranée italienne*, série les représentations de la Méditerranée, sous la direction de Thierry FABRE et Robert ILBERT, Maisonneuve, Paris, 2000, p.224.

<sup>14</sup>- «La guerre en Méditerranée 1939 – 1945», *comité d'Histoire de la 2<sup>ème</sup> guerre mondiale*, Actes de colloque international tenu à Paris du 8 au 11 avril 1969, éditions du Centre National de la Recherche Scientifique, Paris VII<sup>ème</sup>, 1971, pp.23 – 24.

<sup>15</sup>- FABRE (Thierry): «La France et la Méditerranée: Généalogie et représentations», in, *la Méditerranée française*, Jean – Claude IZZO et Thierry FABRE, les représentations de la Méditerranée, sous la direction de Thierry FABRE et Robert ILBERT, Maisonneuve et la Rose, S.D., p.117.

<sup>16</sup>- STORA (Benjamin) et ELLYAS (Akram): *Les 100 portes du Maghreb: L'Algérie, le Maroc, la Tunisie, trois voies singulières pour allier Islam et Modernité*, les éditions Ouvrières, les «éditions de l'Atelier», Paris, 1999, p.279.

<sup>17</sup>- GANIAGE (Jean): *Histoire contemporaine du Maghreb de 1830 à nos jours*, librairie Arthème Fayard, 1994, pp.286 – 287.

<sup>2</sup>- ZAKI (M'barek): *Le Maroc et la Méditerranée: Etudes d'histoire*, Université Mohammed V – Souissi, Institut Universitaire de la Recherche Scientifique, Rabat, 2003, pp.147 – 165.

<sup>3</sup>- LIAUZU (Claude): *L'Europe et l'Afrique méditerranéenne de Suez (1869) à nos jours*, publication par le Fonds d'Aide à l'édition de la communauté française, éditions Complexe, 1994, pp.215 – 216.

<sup>4</sup> *Ibidem*.

<sup>5</sup>- CHATER (Khélifa): *Dépendance et mutations précoloniales: La Régence de Tunis de 1815 à 1857*, publication de l'université de Tunis, faculté des Lettres et Sciences Humaines de Tunis, 4<sup>ème</sup> série: Histoire, Volume XXXIII, Imprimerie Officielle, Tunis, mars 1984, p.227.

<sup>6</sup>- Méditerranée, mer ouverte, *Actes du colloque de Marseille (21 – 23 septembre 1995)*, tome: XIX<sup>ème</sup> et XX<sup>ème</sup> siècle, sous la direction de Christian Villain – GANDOSSO, Louis DURTESTE et Salvino – BUSUTTIL, publication de l'international fondation – MALTA, 1997, pp.907 – 908.

<sup>7</sup> *Ibidem*.

<sup>8</sup>- CHATER (Khélifa): *Dépendance et mutations...op.cit.*, pp.228 – 230.

<sup>9</sup>- FREMONT (A.): *La Frenchline face à la mondialisation de l'espace maritime*, Paris, Economica, 1998, pp.3 – 6.

L'intensification du conflit entre les puissances européennes était un catalyseur vers la course aux armements et le développement des flottes, pour faire face aux circonstances, qui peuvent survenir dans la Méditerranée<sup>18</sup>. Depuis 1890 jusqu'à 1913, l'armement était à son apogée et les cas d'alerte étaient soulevés pour suivre le rythme des tensions, qui menacent par des affrontements sanglants prévu après avoir soulevé la question des frontières maritimes continentales qui n'était pas abordée au cours de la période 1915 – 1918, contrairement aux frontières terrestres qui étaient réglées au cours de la même période<sup>19</sup>. Le résident général français en Tunisie "Alapetite" a déclaré que des précautions doivent être prises pour protéger les frontières des côtes tunisiennes, afin de préserver la sécurité des eaux territoriales<sup>20</sup>, après des plaintes répétées dans les zones côtières, en raison de la volonté de certaines forces navales d'occuper des positions stratégiques au sud – est du pays<sup>21</sup>. Les eaux territoriales tunisiennes restèrent même après la Première Guerre Mondiale un champ immobile d'expériences des cuirassées européennes<sup>22</sup>. Le décret présidentiel français, publié le 19 mars 1926<sup>23</sup>, a confirmé la souveraineté française sur les pays du Maghreb pour assurer la sûreté et la sécurité des ses côtes<sup>24</sup>. Les principes anti – guerre se sont propagés pour faire face aux antagonismes et aux rivalités qui ont marqué le XIX<sup>ème</sup> siècle, ce qui a conduit, à plusieurs reprises, à l'émission des décrets condamnant l'utilisation d'armes prohibées, tels que la déclaration de "Saint – Pétersbourg", le 11 décembre 1868, et la conférence de "La Haye", tenue durant la période 1899 – 1917, ainsi que les accords de paix ultérieurs, tels que le Traité de "Versailles" en 1919, qui prévoit de déterminer la taille des forces navales des pays vaincus dans la guerre<sup>25</sup>.

<sup>18</sup>- BERNERON – COWENHES (Marie – François): «Les révolutions technologiques des XIX<sup>ème</sup> et XX<sup>ème</sup> siècles et la puissance sur mer», in, *la puissance maritime*, Actes de colloque international tenu à l'institut catholique de Paris (13 – 15 décembre 2001), sous la direction de Christian Buchet, Jean – Meyer et Jean – Pierre Poussou, Presses de l'Université Paris VI – Sorbonne, 2004, p.261.

- Voir aussi:

• REUSSNER (A.): «Les répercussions techniques, politiques, économiques et sociales de l'application de la vapeur à la navigation», in, *les origines de la navigation à vapeur*, sous la direction de M. Mollat Du Jourdain, Paris, 1970, pp.9 – 12.

<sup>19</sup>- BESSIS (Juliette): *La Méditerranée fasciste: L'Italie Mussolinienne et la Tunisie*, édition KARTHALA, Paris, 3<sup>ème</sup> trimestre 1981, pp.103 – 104.

<sup>20</sup>- Archive National de la Tunisie: journal "Anahdha", N°5030, 19 juillet 1939, p.1, le rôle des sous – marins dans les guerres modernes.

<sup>21</sup>- *Ibid.*, série E, carton 440 A, dossier 18, sous – dossier 33, document N°2 et 4 – 04 mars 1918, polices des frontières pendant la période de guerre.

<sup>22</sup>- Institut Supérieur du Mouvement National: Archive du ministère des affaires étrangères, bobine 136, carton NS – 245, dossier 1, série – Tunis – 1917 – 1940, document N°43 et 45 – 11 juin 1921, les navires de guerre européen dans les eaux territoriales tunisiennes.

<sup>23</sup>- Archive National de la Tunisie: série E, carton 468, dossier 2, document 19 – 11 mars 1926, le commandement supérieur au Nord Afrique.

<sup>24</sup>- *Ibid.*, série SG5, carton 103, dossier 27, document N°1 et 2 – 1950 – 1954, les fonctions militaires.

- Voir aussi:

• Institut Supérieur du Mouvement National: Archive du ministère des affaires étrangères, bobine 136, carton NS – 245, dossier 1, série – Tunis – 1917 – 1940, document N°80 – janvier 1887 – décembre 1929, les commandements militaires en Tunisie.

<sup>25</sup>- MIEGE (Jean – Louis): *Navigations et migrations en Méditerranée de la préhistoire à nos jours*, Centre National de la Recherche Scientifique, Centre Régional de publication de Marseille, Collioure française d'histoire maritime,

La Charte de la Société des Nations a insisté sur la réduction des armes au minimum pour assurer la sécurité nationale en conformité avec les décisions de la Conférence de Washington en 1922, qui a identifiée l'arrangement des Etats maritimes et le nombre de leurs flottes. Les décisions de la Conférence à propos du désarmement tenu à Washington ont eu des résultats désastreux sur la marine française<sup>26</sup>. Plusieurs accords, visant à freiner l'escalade des tensions, suite à la cascade d'événements, étaient tenus comme la Convention de Paris en 1947, mais les résultats étaient à l'opposé de ce qui était attendu, de sorte que la politique de désarmement comprenait les pays vaincus dans la guerre dont l'Italie<sup>27</sup>. Les événements ont pris un tournant décisif dès le début de la seconde moitié du XX<sup>ème</sup> siècle, et le conflit s'est accentué dans la Méditerranée entre la Grande – Bretagne et les Etats – Unis d'Amérique à propos de la question de la conduite de cet espace. Les pourparlers tenus au siège de l'Office britannique des Affaires étrangères entre les américains et les anglais n'ont pas pu donner de résultats, en raison de l'intransigeance manifestée par le côté anglais concernant la question du contrôle de la flotte des alliés<sup>28</sup>. Cette situation a abouti à un nouveau désaccord au cours de la période 1954 – 1955 dans laquelle l'équilibre de pouvoir était renversé en faveur des Alliés avec une présence assez faible de la marine française au niveau des événements, contrairement à l'Italie qui s'est relativement libérée des restrictions militaires imposées suite à son adhésion à l'OTAN en 1951<sup>29</sup>.

### Le conflit de souveraineté dans le domaine maritime tunisien

L'emplacement stratégique de Bizerte a attiré les ambitions européennes avant même l'établissement du protectorat français en Tunisie, surtout la cupidité anglaise, depuis la première moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, après les notes et les rapports de l'amiral anglais "Sprat" en 1845, qui comprenaient un résumé des ses expéditions dans le bassin méditerranéen, tout en expliquant le statut exceptionnel de Bizerte sur la carte marine, tant au niveau commercial que militaire, en raison de son positionnement sur le lien routier entre le bassin oriental et occidental de la Méditerranée, ce qui la donne le privilège de commandement et de contrôle du détroit de Sicile, que certains l'appellent "le détroit de Bizerte", parce qu'il forme le noyau du mouvement de la Méditerranée<sup>30</sup>. La ville de Bizerte a tiré son importance de sa situation géographique au nord – est de la Tunisie. Elle est bordée par la mer au nord et à l'est et par le lac Ichkeul à l'ouest, et par conséquent, elle était considérée depuis longtemps l'anneau de liaison entre la Méditerranée occidentale et orientale<sup>31</sup>. Après l'occupation française de la

Editions du Centre National de la Recherche Scientifique, France, 1990, p.409.

<sup>26</sup>- *Ibidem*.

<sup>27</sup>- Institut Supérieur du Mouvement National: Archive du ministère des affaires étrangères, bobine 444, carton NS- 32, dossier 1, série – guerre 1939 – 1945, document non numéroté – 9 juillet 1940, les provocations britanniques de l'armée française.

<sup>28</sup>- Archive National de la Tunisie: journal "Asabeh", numéro 387, 9 mai 1952, p.1, le commandement de la flotte des alliés dans la Méditerranée.

<sup>29</sup>- *Ibid.*, journal "Albalag", numéro 11, 3 septembre 1954, p.2, les flottes occidentales: étude comparée.

<sup>30</sup>- ABIS (Sébastien): *L'Affaire de Bizerte: Une crise dans les relations franco – tunisienne*, sud édition, Tunis, mars 2004, pp.22 – 24.

<sup>31</sup>- ABIS (Sébastien): *L'Affaire de Bizerte...op.cit.*, pp.22 – 24.

Tunisie en 1881, l'Italie a considéré les fortifications françaises dans le port de Bizerte un assaut sur une propriété héritée depuis l'Antiquité, de même qu'en raison de sa proximité géographique de la ville de Sicile. De plus, l'Italie était effrayée de la politique expansionniste française cherchant à l'isoler de la communauté maritime internationale<sup>32</sup>. En cas de la transformation de Bizerte en un port militaire, elle constitue une menace pour l'Italie ainsi que pour la paix européenne<sup>33</sup>. Cette alerte européenne a incité la France à déclarer qu'entre les mains d'une nation qui possède une forte Marine, Bizerte sera une grande exception, contrairement aux italiens qui cherchent à dominer la Méditerranée tout entière<sup>34</sup>. C'est la même attitude adoptée par les ministres des Affaires étrangères de la France qui ont jugé que le but des français est de transformer le port de Bizerte à un centre commercial, mais l'Italie n'a pas prêté attention à cette déclaration et elle a condamné toute sorte de fortifications dans le port de Bizerte qui pouvaient menacer le détroit de Sicile<sup>35</sup>.

Les puissances internationales qui ont décidé précédemment d'accorder la Tunisie comme un don de consolation à la France à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle ont protesté les méthodes de traitement de la France avec ses possessions coloniales, en particulier, l'Allemagne qui a déclaré que, si la base de Bizerte s'est transformée en un point militaire, elle sera complémentaire de la base de Toulon, ce qui donne à la France plus de puissance pour contrôler le bassin méditerranéen<sup>36</sup>. L'objectif du projet de modernisation du port de Bizerte, au début de 1881, est de répondre aux exigences militaires et commerciales de la marine française, ce qui a provoqué les engagements européens et a obligé le gouvernement français à camoufler la réalité de la nature militaire de son projet<sup>37</sup>. Dans une tentative de limiter les réactions résultant de la question de la fortification du port de Bizerte, la France a nié son intention de transformer Bizerte en une base militaire, mais, en parallèle, elle a inauguré des configurations afin de céder le passage aux navires de guerres dans le but de fournir des centres d'arrêt pour ses navires, afin de renforcer sa défense en Méditerranée<sup>38</sup>. Le début du XX<sup>ème</sup> siècle a représenté un

tournant radical dans l'histoire de la région de Bizerte où le port s'est transformé officiellement en un point stratégique des opérations militaires, pour jouer pendant trois décennies le rôle des plus grandes bases militaires françaises. Bizerte est devenue l'un des quatre bases françaises. Elle a occupé une position assez importante avec la base de Mers El kébir en Algérie, ainsi que Brest et Toulon<sup>39</sup>. La période entre 1914 et 1918 a connu une nette amélioration de la performance du port militaire de Bizerte, et ses fonctions ont été réparties entre ce qui est commercial, à savoir le contrôle des stations et la réparation des navires, et ce qui est militaire parce qu'il représente un refuge pour les bateaux en temps de guerre. Cependant, la force de défense n'était pas au niveau souhaité, en particulier, la ville de Mateur qui était exploitée par le général américain "Bradley" pour attaquer la ville en mai 1943<sup>40</sup>, et la chute de la ville a révélé des lacunes dans les fortifications<sup>41</sup>.

La soumission de l'Europe continentale sous le contrôle des puissances de l'Axe avait un effet néfaste sur le cours des événements mondiaux, en particulier, le niveau commercial. Et, si la Grande – Bretagne était convaincue de cette menace, la France était restée figée dans l'illusion de la défense de son prestige<sup>42</sup>. La perte de la base militaire de Bizerte au profit des Etats – Unis et de la Grande Bretagne a provoqué la France devant le refus des britanniques et des américains de renoncer à la base de Bizerte<sup>43</sup>. Les années quarante du XX<sup>ème</sup> siècle ont connu une mobilité remarquable sur le niveau des fortifications des bases militaires marines, et les tactiques défensives dans le bassin méditerranéen ont occupé une place très importante pour le monde occidental afin de faire face aux conditions internationales critiques en vertu de la politique expansionniste de la plupart des puissances européennes<sup>44</sup>. Dans le même contexte, la France se précipita à la création d'une variété de fortifications militaires dans la plupart des colonies d'Afrique du nord, comme arrière base pour la protection de leur position, après la fréquence des informations sur la pression internationale croissante lors de la montée du régime fasciste au pouvoir qui n'a pas caché son hostilité envers la France à propos du droit d'occuper la Tunisie qui représente un prolongement naturel de l'île de Sicile<sup>45</sup>. La force aérienne allemande a pu percer les défenses de la ville de Bizerte le 12 novembre 1942, en dépit des préparatifs de défense français, et elle avait fait ses premiers débarquements au port aérien de Sidi Ahmed. La marine française était forcée, ainsi, de remettre la direction le 7 décembre 1942<sup>46</sup>. La base

<sup>32</sup>- MARSDEN (Arthur): *British Diplomacy and Tunis, 1875 – 1902*, Edinburg, Scottish Academic Press, 1971, p.147.

<sup>33</sup>- Institut Supérieur du Mouvement National: Archive du ministère des affaires étrangères, bobine 231, carton NS – 279, série – Tunisie 1885 – 1916, document N°195 – février 1892, le port militaire de Bizerte.

<sup>34</sup>- *Ibid.*, document N°88 – 10 mars 1894, les fortifications du port militaire de Bizerte.

<sup>35</sup>- MARSDEN (Arthur): *British Diplomacy...op.cit.*, p.147.

- Voir aussi:

• DOUGUI (Noureddine): *Les intérêts économiques et militaires Français dans le port de Bizerte (1890 – 1918)*, mémoire pour le certificat d'aptitude à la recherche en histoire contemporaine, université de Tunis, Tunis, 1977, pp.16 – 18.

• VENIER (Pascal): «Défense impériale et politique ses points d'appui de la flotte (1898 – 1905)», in, *comité d'histoire de l'Armement, les bases et arsenaux français Outre – mer, du second Empire à nos jours*, Paris: Lavauzelle, 2002, pp.99 – 101.

<sup>36</sup>- Institut Supérieur du Mouvement National: Archive du ministère des affaires étrangères, bobine 231, carton NS – 270, série – Tunisie 1885 – 1916, document N°91 – 10 mars 1894, l'importance stratégique de la port de Bizerte.

<sup>37</sup>- PERKINS (Kenneth): «The transformation of Bizerte, 1882 – 1914: The razing of traditional Tunisian community and the razing of modern French Naval Base», in, *Revue d'histoire Maghrébine*, N°74, Zaghouan, mai 1994, pp.236 – 237.

<sup>38</sup>- Institut Supérieur du Mouvement National: Archive du ministère des

affaires étrangères, bobine 239, carton NS – 291, série – Tunisie 1885 – 1916, document N°1 – 6 juin 1888, les fortifications défensives de Bizerte.

<sup>39</sup>- ABIS (Sébastien): *L'Affaire de...op.cit.*, p.29.

<sup>40</sup>- Institut Supérieur du Mouvement National: Archive du ministère des affaires étrangères, bobine 239, carton NS – 291, série – Tunisie 1885 – 1916, document N°1 – 6 juin 1888, les fortifications défensives de Bizerte.

<sup>41</sup>- PERKINS (Kenneth): «*The transformation of...op.cit.*», pp.236 – 237.

<sup>42</sup>- Générale de Gaulle, *Mémoire de guerre: L'Unité 1942 – 1944*, tome II, livre de poche, Paris, 1967, p.54.

<sup>43</sup>- Institut Supérieur du Mouvement National: Archive du ministère des affaires étrangères, bobine 577, carton NS – 14, dossier 1, document N°1 et 2 – 15 janvier 1945, le conflit à propos la base militaire de Bizerte.

<sup>44</sup>- Institut Supérieur du Mouvement National: Archive du ministère des affaires étrangères, bobine 577, carton NS – 14, dossier 1, document N°1 et 2 – 15 janvier 1945, le conflit à propos la base militaire de Bizerte.

<sup>45</sup>- *Ibidem*.

<sup>46</sup>- *Ibid.*, Archive de l'Armée de terre, bobine S.514, carton NS – 352, dossier

de Bizerte était l'une des plus importantes bases navales françaises d'outre-mer après la Seconde Guerre Mondiale. Elle a représenté, parallèlement à ses installations militaires, la base la plus fortifiée jusqu'à la fin de la première moitié du XX<sup>ème</sup> siècle en fonction de son emplacement stratégique<sup>47</sup>, mais elle était imprégnée de plusieurs lacunes qui ont dû être restaurées, ce qui a attiré l'attention de la France depuis le début de l'année 1945<sup>48</sup> pour renouveler ses bases, mais en vain à cause des pressions matérielles qui ont suivi la Seconde Guerre Mondiale, ce qui a causé la récession de la base navale de Bizerte au cours de la période 1947 – 1951<sup>49</sup>. Mais, la fin des années quarante a confirmé la dimension stratégique de cette base, en parallèle avec l'éclatement de la guerre froide entre les camps de l'ouest et de l'est<sup>50</sup>. L'approche expansionniste a eu plusieurs causes, à savoir les facteurs idéologiques, tels que l'expansion italienne qui a évoqué l'image de la Rome antique et la Grande-Bretagne qui était basée sur l'illusion de la mission culturelle, contrairement à la France qui était attachée aux idées des grands principes<sup>51</sup>. L'objectif primordial des diverses puissances expansionnistes était centré sur les facteurs stratégiques, depuis que le bassin méditerranéen est devenu la première zone d'intérêt dès la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle lors de l'ouverture du canal de Suez à la navigation internationale en 1869.

### La dispersion méditerranéenne

Les expressions d'exagération et de généralisation ont caractérisé la quasi-totalité des études intéressées à l'histoire de la Méditerranée. Ainsi, la vérité reste basée sur des conjectures, et les résultats souhaités demeurent incomplets. En ce sens, il est inévitable de repenser ces questions pour décrypter leurs ambiguïtés et déterminer leurs répercussions sur les communautés maritimes depuis la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle jusqu'aux années cinquante du XX<sup>ème</sup> siècle. Quelles étaient les calamités maritimes les plus importantes qui ont bouleversé le domaine maritime tunisien? Comment ces incidents ont-ils contribué à façonner le paysage de la navigation en Méditerranée?

### Les aléas de la navigation dans le domaine maritime tunisien

Depuis la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, la recherche dans les questions relatives aux zones navales est restée limitée aux aspects des

conflits et à l'exclusion de certains sujets tels que les accidents maritimes et la dégradation de la surveillance côtière. Le contraste entre les communautés européennes, qui étaient habituées à pratiquer diverses activités dans le domaine maritime tunisien, telles que la pêche ou le transport maritime selon la coutume, ou en vertu des accords convenus, a entraîné de nombreux accidents<sup>52</sup>. Ces communautés étaient les victimes d'accidents maritimes, en raison de la pratique de la majeure partie de leurs activités subrepticement et sans respect aux droits maritimes<sup>53</sup>. Les habitants se sont protestés contre l'afflux des étrangers vers leurs côtes, ce qui réduit leurs privilèges et les met en confrontation directe avec eux. Ainsi, certaines personnes agissent selon les exigences de la situation, et parfois, s'abstiennent de renoncer aux navires qu'ils les trouvent en mer comme signe de protestation, tel est le cas du bateau italien "Bella Rosina" qui appartient à Valenza Giovanni<sup>54</sup>. Il y avait aussi des incidents similaires comme celui qui est arrivé au bateau italien "Batista" qui était noyé sur la rive Nord des frontières tunisiennes après sa collision des roches marines<sup>55</sup>.

L'incident du 5 juin 1907, dans la région de Ben Guerdane, était le plus choquant et qui est encore présent dans la mémoire de la population locale. Il a laissé un nombre élevé de victimes qui étaient forcées par le gouverneur militaire d'arrêter un bateau de contrebande chargé de poudre à canon et des armes<sup>56</sup>. Certains accidents maritimes étaient associés aux conditions climatiques, le principal responsable de nombreuses catastrophes, essentiellement, à une époque où les communautés locales et les navigateurs étrangers comptaient sur le cabotage pour transporter les passagers et les voyageurs. C'était le seul moyen disponible pour rassurer les opérations de transport dans les courtes distances, ce qui les rend une cible facile face aux facteurs naturels, en raison de l'absence du contrôle périodique de ces activités<sup>57</sup>. La plupart des incidents de ce genre se sont coïncidés avec la période de la Seconde Guerre Mondiale, à cause du conflit européen, qui a eu lieu au sein du domaine maritime tunisien, et les autorités françaises ont indiqué dans leurs rapports adressés à la résidence générale en Tunisie que la majeure partie des victimes étaient des Italiens et des Allemands après le conflit entre les unités anglaises, italiennes et allemandes en 1941<sup>58</sup>. Les côtes de Sfax étendues de la région de Mahrès jusqu'à l'île de Kerkennah ont vécu les phases de la deuxième Guerre Mondiale. En effet, du 26 mars au 13 décembre 1941, le

352, 1943, document N°138 – 15 janvier 1945, les bases militaires dans les pays nord africains.

- Voir aussi:

• *Ibid.*, document N°123 et 124 – 1945, le rôle de la base militaire de Bizerte dans la Deuxième Guerre Mondiale.

• *Ibid.*, document N°6 et 7 – 9 décembre 1943, le commandement supérieur en Tunisie, la base stratégique de Bizerte.

<sup>47</sup>- CORDIER – FERON (Damien): «La base stratégique de Bizerte: 1943 – 1961», *Association de sauvegarde de la Médina de Bizerte, colloque annuel "Bizerte à travers l'histoire"*, 2003 – 2004 – 2005, Première édition, SOTEPA GRAPHIC, Tunis, 2008, p.34.

<sup>48</sup>- *Ibid.*, p.37.

<sup>49</sup>- *Ibid.*, p.38.

<sup>50</sup>- Institut Supérieur du Mouvement National: Archive de l'Armée de terre, bobine S.515, carton NS – 354, 1951 – 1960, document N°22 – 10 avril 1956, la base militaire de Bizerte.

<sup>51</sup>- MIEGE (Jean – Louis): *Expansion Européenne et décolonisation de 1870 à nos jours*, Presses Universitaires de France, Août 1986, p.181.

<sup>52</sup>- Archive National de la Tunisie: série E, carton 393, dossier 1, sous dossier 1, documents N°6 – 21 et 37, 1883 – 1941, les accidents maritimes.

<sup>53</sup>- *Ibid.*, documents N°6 et 21, 4 juillet 1897, la disparition des marins européens.

<sup>54</sup>- Archive National de la Tunisie: série E, carton 393, dossier 1, sous dossier 1, document N°17, 28 août 1896, lettre de la part du consul italien au représentant du gouvernement tunisien.

<sup>55</sup>- *Ibid.*, document N°63, 28 décembre 1903, l'accident du bateau italien Batista.

<sup>56</sup>- *Ibid.*, document N°102, 19 juillet 1907, le désastre de 1907.

<sup>57</sup>- *Ibid.*, journal "Anahdha", N°5524, 27 février 1941, p.2, les accidents résultant des facteurs climatiques.

<sup>58</sup>- Institut Supérieur du Mouvement National: Archive de la Résidence générale, bobine R.340, carton NS – 2203, dossier N°2, documents N°985 – 986 – 1002 – 1012 et 1110, février 1941 – juillet 1942, les victimes de la Deuxième Guerre Mondiale.

nombre des cadavres retrouvés sur les plages ont atteint 323; la plupart d'entre eux étaient des Italiens<sup>59</sup>.

Souvent, les accidents maritimes étaient le résultat d'erreurs mécaniques ou à cause de mauvaises conditions météorologiques. Cependant, il y avait aussi des incidents de représailles, ou suite à des actes de sabotage ou en raison d'erreurs discrétionnaires tel que l'incident du bateau français "Parame" qui était soumis à des bombardements par un sous-marin non identifié à quelque vingtaine de kilomètres au nord de la ville de Bizerte, causant des dommages à la cargaison<sup>60</sup>. De même, on nomme l'accident du navire français "Alger", suite à des erreurs discrétionnaires lors des manœuvres effectuées par les autorités françaises, le 23 février 1939 sur les côtes de Bizerte, et qui a causé la mort de deux soldats<sup>61</sup>, alors que les accidents causés par des actes de sabotage restent rares tel que l'accident du bateau "Achille", qui s'est explosé dans le port de La Goulette, le 9 juin 1941<sup>62</sup>. Les autorités tunisiennes et françaises étaient forcées de prendre une série de mesures, en vue de faciliter les opérations d'aide dans la mer, et ils ont pris l'initiative de créer le comité tripartite régional, appelé le "Comité de sauvetage des navires naufragés"<sup>63</sup>. L'objectif de cette Commission est l'inventaire des bateaux perdus, et la préparation d'un programme spécial pour le sauvetage par la désignation d'un sous-comité dans les principaux ports<sup>64</sup>, mais les résultats, au cours de la période 1948 – 1953, étaient modestes. Les accidents maritimes, qui ont eu lieu dans le domaine maritime tunisien, se sont accentués pendant les années cinquante du XX<sup>ème</sup> siècle, et ont causé des pertes humaines et matérielles graves, et ils ont remué l'opinion publique.

Le port de Sfax avait vécu le plus grave désastre en 1952, où un énorme incendie s'est éclaté dans un entrepôt de stockage des produits, et tous les efforts ont échoué à l'éteindre. Les informations, qui ont circulé pendant cette période, ont confirmé que les causes étaient liées à des actes de sabotage<sup>65</sup>. La campagne comprenait également l'incident du siège de la Compagnie de Navigation au cours de la même année, après la tentative d'un inconnu de planter une bombe à l'entrée dans le but de l'exploser<sup>66</sup>. La Méditerranée était un théâtre de nombreux accidents maritimes, résultant, dans la plupart du temps, des mauvaises conditions climatiques, ou suite à des actes de vengeance, ou en raison d'erreurs discrétionnaires, et par conséquent, on ne pouvait pas limiter ces accidents autour du conflit de la souveraineté méditerranéenne uniquement,

<sup>59</sup>- Institut Supérieur du Mouvement National: Archive de la Résidence générale, bobine R.340, carton NS – 2203, dossier N°2, documents N°985 – 986 – 1002 – 1012 et 1110, février 1941 – juillet 1942, les victimes de la Deuxième Guerre Mondiale.

<sup>60</sup>- *Ibid.*, bobine R.143, carton NS – 1792, dossier N°2, document N°567, le bombardement du bateau français Parame de la part d'un sous-marin non identifié à 20 Km de la ville de Bizerte.

<sup>61</sup>- Archive National de la Tunisie: journal "Anahdha", N°4910, 26 février 1939, p.2, l'accident du navire de guerre français.

<sup>62</sup>- *Ibidem.*

<sup>63</sup>- *Ibid.*, journal officiel de la Tunisie, N°36, 26 avril 1946, le Comité de sauvetage des navires naufragés.

<sup>64</sup>- *Ibidem.*

<sup>65</sup>- *Ibid.*, journal "Asabeh", N° 318, 1 février 1952, p.2, incendie dans le port de Sfax.

<sup>66</sup>- Archive National de la Tunisie: journal "Asabeh", N°378, 27 avril 1952, p.2, bombe dans le siège de la Compagnie de navigation.

mais aussi en raison du manque de sensibilisation des marins qu'ils soient locaux ou européens, habitués à naviguer dans le domaine maritime tunisien.

### La contrebande maritime sur les côtes tunisiennes

Après le déclenchement du conflit européens, à propos de la souveraineté navale, la Méditerranée a connu un développement remarquable des activités de la contrebande sur les côtes nord et sud de la Tunisie, où s'était intensifiée la présence étrangère, en particulier, maltais et sicilien<sup>67</sup>, habitués aux principes du banditisme et de la contrebande maritime. Le commerce organisé était pour eux moins important que la contrebande qui a pris la forme des institutions bien structurées<sup>68</sup>. Le mouvement des activités illégales dans le domaine maritime tunisien, depuis la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, avait irrité les autorités responsables d'assurer la sécurité des frontières, ce qui a nécessité un double effort afin de réduire sa propagation. Plusieurs facteurs ont contribué à la diffusion de cette activité, dont la crise du gouvernement central, incapable de la dissuader et l'inefficacité des personnels affectés à la surveillance<sup>69</sup>, d'où les effets de la contrebande maritime étaient devenus clairs, suite à la succession des violations et le croisement de leurs taux, dans les années soixante et soixante – dix du XIX<sup>ème</sup> siècle, malgré les efforts déployés pour les éviter<sup>70</sup>.

Il était impossible d'accomplir ce rôle en raison du manque de compétence et d'audace pour la majorité des soldats, outre les conditions de vie difficiles, et leur rôle est devenu défectueux dans les grandes villes côtières et même dans les provinces. En plus, ils sont devenus vulnérables à l'intimidation<sup>71</sup>. La France a découvert la situation désastreuse des fortifications côtières, surtout orientales, et cela était suite aux coordinations entre les trafiquants anglais, maltais et les arabes, en particulier, pendant les périodes d'agitations, ce qui l'a poussé à renforcer et à soutenir les zones ciblées par les navires de guerres armés qui restent en contact direct avec toutes les forces d'occupation stationnées sur les côtes<sup>72</sup>. Ces activités coïncident souvent avec les saisons de pêche, ce qui complique la tâche des contrôleurs parce que les eaux territoriales tunisiennes deviennent un champ libre pour les diverses nationalités, ce qui exige l'intervention des forces navales<sup>73</sup> françaises.

<sup>67</sup>- DONATO (Marc): *Rue des Maltais: la vie de la colonie Maltaise de Tunisie*, collection histoire des temps coloniaux, dirigée par Jean – Jacques JORDI, éditions Jacques Gandin, 2002, p.80.

<sup>68</sup>- GANIAGE (Jean): *Les origines du protectorat Français en Tunisie (1861 – 1881)*, maison tunisienne de l'édition, 2<sup>ème</sup> édition, Presses Universitaires de France, 1959, pp.51 – 52.

<sup>69</sup>- Archive National de la Tunisie: série historique, carton 36, dossier 427, document 69, 1863 – 1864, le mouvement de la contrebande sur les côtes tunisiennes.

<sup>70</sup>- LARGUECH (Dalenda): *Territoire sans frontière la contrebande et ses réseaux dans la Régence de Tunis au XIX<sup>ème</sup> Siècle*, centre de publication universitaire, 1<sup>er</sup> trimestre 2001, pp.30 – 31.

<sup>71</sup>- Archive National de la Tunisie: série historique, carton 161, dossier 735, document N°62, 1879, la surveillance côtière.

<sup>72</sup>- Institut Supérieur du Mouvement National: Archive des Affaires Etrangères, bobine 321, carton NS – 61, série – correspondances politiques, dossier 1, document N°358, 24 août 1881, le renforcement de la surveillance côtière.

<sup>73</sup>- *Ibid.*, bobine 328, carton NS – 70, série – correspondances politiques, dossier 1, documents N°225 et 226, 30 novembre 1882, la contrebande côtière.

La contrebande dans la plupart des ports côtiers a pris plusieurs formes, dont la plus importante est la forme bilatérale qui relie les villes européennes et la Tunisie, tandis que la seconde forme est celle des caravanes, d'un port à un autre<sup>74</sup>. En dépit des efforts afin d'enrayer le phénomène croissant de la contrebande telle que la piraterie, les mers restent un espace de trafic par excellence<sup>75</sup> et un espace de promouvoir des biens, ce qui a fait de la contrebande une forme de résistance économique contre le régime fiscal et douanier imposé par l'Etat, et un nouveau type d'habitude sociale des ordres marginalisées<sup>76</sup>. La mobilité des marchandises par voie maritime s'est accentuée, et ce trafic n'était pas limité uniquement aux produits ordinaires, mais aussi les produits interdits à savoir l'alcool, le sel et surtout le tabac<sup>77</sup>, malgré les tentatives d'arrêter leur écoulement. L'histoire de la contrebande a toujours été accompagnée avec la mobilité du commerce du tabac illégal qui était plus répandu que le reste des marchandises qui traversent les frontières maritimes tunisiennes dès 1861<sup>78</sup>. Ce commerce a dépassé la proportion des produits qui passaient exclusivement par le principal fournisseur, nommé par l'Etat à titre officiel, et il est devenu difficile de contrôler la situation qui s'est aggravée surtout après le refus des consuls européens d'aborder la question.

Ce problème avait forcé les autorités tunisiennes d'arrêter ces violations continues et d'imposer des lois spécifiques strictes, en particulier, après la fourche de ces activités à deux voies, la première en relation avec le commerce du tabac et de la poudre à canon, qui a formé un certains défi contre les systèmes juridiques qui ont réduit la zone de son extension, tandis que la seconde a abordé la question du sel qui a incarné dans son intégralité une stratégie de défense des groupes pauvres<sup>79</sup>. Le droit pénal a été publié en 1861, après la diffusion de la contrebande, comme le premier modèle judiciaire, afin de condamner toute sorte de commerce illégal, mais le défaut de cette loi, c'est qu'elle a été réalisée pour soutenir la trésorerie de l'Etat en imposant des amendes aux personnes qui abusent de cette activité. Cependant, les résultats ont été modestes et incapables de freiner les méthodes de fraude pratiquées par les commerçants de nationalités différentes. Cette loi a été révisée dont l'objectif et l'arrêt du système d'amendes et l'application du programme de confiscation des marchandises<sup>80</sup>, mais cette modification avait pour but l'atténuation des décisions aléatoires pour l'intérêt des personnes influentes. Les activités de contrebande se sont élargies, malgré les décisions prises, ce qui a rendu difficile aux autorités coloniales et tunisiennes d'imposer le contrôle sur les côtes orientales essentiellement, en raison des violations régulières des commerçants des eaux territoriales sous le prétexte des activités de pêche<sup>81</sup>.

<sup>74</sup>- BOUBAKER (Sadok): La régence de Tunis au XVIIème siècle: ses relations commerciales avec les ports de l'Europe méditerranéenne, Marseille et Livourne – Zaghouan (Tunisie), C. E. R. O. M., 1987, p.190.

<sup>75</sup>- LARGUECH (Dalenda): *Territoire sans frontière...op.cit.*, p.27.

<sup>76</sup>- *Ibid.*, p.35.

<sup>77</sup>- *Ibid.*, pp.30 – 31.

<sup>78</sup>- *Ibid.*, p.31

<sup>79</sup>- LARGUECH (Dalenda): *Territoire sans frontière...op.cit.*, p.183.

<sup>80</sup>- *Ibidem.*

<sup>81</sup>- Institut Supérieur du Mouvement National: Archive des Affaires

La plupart des rapports ont indiqué l'implication des marins grecs, maltais et siciliens dans des opérations de contrebande en se basant sur des méthodes similaires à celles pratiquées par les voleurs, les bandits et les pirates<sup>82</sup>. Ces activités représentent pour eux l'artère vitale, et elles ont pu briser les barrières frontalières, après l'incapacité des routes terrestres d'absorber le volume de leurs échanges, malgré le soutien apporté par la défense navale française pour fortifier les positions ouvertes et les routes maritimes<sup>83</sup>. Pour combler le déséquilibre causé par ces activités, la décision finale, qui exige l'interdiction du commerce des armes illégales, a été publiée le 18 janvier 1883<sup>84</sup>, et elle a reconnu la nécessité d'enregistrer les contrats de vente des armes, et le bénéficiaire reçoit par la suite un certificat de propriété si le commerçant tenait une nationalité étrangère, tandis que le marchand local devait avoir une licence obligatoire<sup>85</sup>. Les sanctions émises contre les accusés des crimes de droits communs, les bandits, les mendiants, les accusés de vol, de trahison, de violence, ainsi que les rébellions<sup>86</sup> peuvent être classés parmi les facteurs qui ont conduit à relever le défi contre ceux qui ont émis ces décisions. Ces condamnations n'ont pas été limitées au niveau local, mais elles comprenaient également l'arrestation et la confiscation des armes de certains européens qui résident dans la ville de Djerba, tels que Parienté et Boury<sup>87</sup>. Les autorités françaises ont déclaré que la contrebande d'armes et de la poudre à canon en Tunisie n'était pas inquiétante après la réduction du prix de vente dans une tentative de justifier son incapacité à faire face à ce phénomène. De plus, la poudre à canon en provenance de Malte et qui entre dans le pays par la frontière tuniso – libyenne fait de la Tunisie une zone de transit seulement en direction vers le territoire algérien<sup>88</sup>.

Les déclarations françaises ont été réfutées lors de l'évaluation des proportions du commerce des armes jusqu'au début du XX<sup>ème</sup> siècle, outre la décision du 18 mars 1913, qui a confirmé que le domaine tunisien n'était pas seulement une passerelle, mais un espace vital pour le commerce des armes, étant donné que les autorités chargées de surveillance ont empêché la circulation de ces échanges aléatoirement, et les tâches de vente étaient confiées à des sociétés spécialisées, ou à des sociétés de maintenance en fonction de la décision du 7 novembre 1908<sup>89</sup>. Le commerce des armes illégales demeure

Etrangères, bobine 328, dossier 1, document N°22, 30 novembre 1882, les activités de contrebande dans les eaux territoriales tunisiennes.

<sup>82</sup>- Archive National de la Tunisie: série E, carton 394, dossier 1, sous dossier 7, document N°6, 17 mars 1886, les voleurs et les pirates grecs, maltais et siciliens dans les eaux territoriales tunisiennes.

<sup>83</sup>- KLEINDIENST (Raoul): *Le port de Tunis dans l'économie de la Tunisie moderne*, thèse pour le doctorat d'Etat Es – Sciences Economiques, Université de Paris I – Panthéon – Sorbonne, Sciences Economiques – Sciences Humaines – Sciences Juridiques, 13 mai 1974, p.3.

<sup>84</sup>- Institut Supérieur du Mouvement National: Archive des Affaires Etrangères, bobine 119, carton NS – 12, série – Tunisie, février 1892 – décembre 1897, document N°67, 28 février 1894, projet final de l'interdiction du commerce des armes.

<sup>85</sup>- *Ibid.*, document N°68, 28 février 1894, le commerce des armes en Tunisie.

<sup>86</sup>- *Ibid.*, document N°69, article N°7, la contrebande des armes.

<sup>87</sup>- *Ibidem.*

<sup>88</sup>- *Ibid.*, documents N°171 – 173 – 183 – 184, 28 décembre 1895 – 18 mars 1896, la contrebande des armes dans le sud tunisien.

<sup>89</sup>- *Ibid.*, Archive de la Résidence Générale, bobine R.267, carton NS – 1966, dossier 1, série – Tunisie – mars 1926 – novembre 1935, document N°41, 18

jusqu'à les années trente du XX<sup>ème</sup> siècle, en particulier, dans le sud – est le centre de la contrebande, malgré la multiplicité des décisions émises à cet égard. De nombreuses plaintes ont été adressées au résident général français en Tunisie Marcel Peyrouton, en particulier, celle du gouverneur de Sfax, à propos de la nécessité d'arrêter les infractions commises sur les côtes de cette ville où il a été noté des activités suspectes de certains cuirassés Yougoslaves qui naviguaient en dehors des limites du domaine maritime tunisien afin de décharger leur cargaison d'armes<sup>90</sup>. Les activités de contrebande sur les côtes sud – est sont devenues une propriété qui a caractérisé ces côtes, à cause de la structure géographique dont jouissent ces zones isolées, étant donné qu'il est difficile d'atteindre ces parties "mortes"<sup>91</sup>, ce qui les rend loin de la dissuasion, à cause de la diminution enregistrée dans le nombre d'agents de contrôle. La composition géographique de la Tunisie ouverte sur le désert au sud et sur la mer au nord – est a facilité la pénétration des contrebandiers. Pendant les années quarante et cinquante du XX<sup>ème</sup> siècle, le rythme du trafic d'armes s'est accéléré, sous le prétexte de la défense de l'identité, créant ainsi un état d'agitation et d'instabilité, et par conséquent, l'accumulation d'armes. Il est évident que la contrebande sur les côtes tunisiennes a profité de la faiblesse de la structure de défense, de l'absence des lois réglementaires, de l'apathie des

consuls européens et la complaisance des autorités locales et coloniales pour imposer sa souveraineté sur le domaine maritime tunisien.

### Conclusion

La Méditerranée a vécu plusieurs défis depuis la découverte de son importance stratégique sur les niveaux militaires et commerciaux, à la fin de la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, date de la transmission de la mobilité économique de l'Atlantique à la Méditerranée, en parallèle avec l'ouverture du canal de Suez à la navigation internationale en 1869. Outre cette mobilité, il y avait de nombreux aspects cachés qui ont caractérisé la Méditerranée tout au long de sa période de développement, tels que les risques de navigation dans des conditions extrêmes, en raison de facteurs climatiques volatils, ou à cause du manque d'expérience de la plupart des navigateurs marins, ce qui provoque un nombre élevé d'incidents déplaisant. Le commerce illégal était considéré comme l'un des principaux éléments responsables des accidents maritimes, en raison de la non – conformité des lois réglementaires de navigation, et suite à l'absence de contrôle organisé sur la plupart des côtes tunisiennes menacées par les contrebandiers.

\*\*\*\*\*

mars 1913, article N°1, le trafic des armes.

<sup>90</sup>- Institut Supérieur du Mouvement National: Archive de la Résidence Générale, bobine R.267, carton NS – 1966, dossier 1, série – Tunisie – mars 1926 – novembre 1935, document N°89, 29 décembre 1934, la contrebande des armes sur les côtes de Sfax.

<sup>91</sup>- MSALAH (Amina): *Jerba à l'époque contemporaine: Le rapport de l'île au continent de l'évitement à la confrontation*, Université Panthéon – Sorbonne, Centre de recherche Africaine, Paris I, 2001 – 2002, p.79.