

Il reste maintenant à obtenir du Parlement français la contrepartie de cet acte, c'est-à-dire les plus larges facilités pour l'écoulement en France des produits tunisiens. C'est à cette condition seule que la colonisation agricole et industrielle, enfermée par le tarif de douane dans l'exploitation de 3 ou 4 produits, pourra prendre un nouvel essor dans la Régence, en étendant le champ de ses opérations.

Répudiant des idées économiques étroites, la France comprendra que la politique la plus habile qu'elle puisse suivre envers sa colonie consiste à lui donner les moyens de devenir prospère. Elle ne peut manquer de bénéficier du crédit et du bon renom dont son enfant jouira dans le monde. Ses intérêts matériels ne seront pas sacrifiés pour cela, car plus elle lui achètera de produits agricoles qui lui manquent, plus elle lui vendra d'objets manufacturés. Elle trouvera dans la Tunisie, l'une des rares colonies où elle puisse placer avec avantage ses émigrants et ses capitaux. C'est ainsi qu'elle montrera à ses rivaux et à ses envieux qu'elle est capable de fonder des établissements coloniaux florissants et unis à elle par les liens indissolubles d'intérêts économiques appuyés sur un commun patriotisme.

LE LAC DE BOU-GRARA ET LA PÉNÉTRATION

Par M. **Eusèbe VASSEL**,

Ancien capitaine d'armement et de navigation au Canal de Suez,
Secrétaire général de l'Institut de Carthage.

Communication présentée par M. FABRY, président.

Au fond du golfe de Gabès, la *Syrtis minor*, entre le continent africain et Gerba, l'île des Lotophages, l'antique Meninx, un chenal étroit, long et sinueux, appelé Canal d'Ajim, praticable en son état actuel aux bâtiments d'un tirant d'eau de trois mètres, donne accès à une admirable nappe d'eau calme de 350 ou 400 kilomètres carrés de superficie. C'est le *Bahiret-el-Bou-Grara* des cartes hydrographiques, la *mer de Bou-Grara* des instructions nautiques. Du côté de l'Est, le bras de mer d'un mille et demi de largeur qui sépare Gerba de la terre ferme n'est navigable que pour les embarcations ; à mer basse, les chameaux le passent à gué, et les Romains l'avaient coupé d'une jetée aujourd'hui détruite en partie.

Dans ce lac si bien abrité, les fonds supérieurs à neuf mètres occupent une surface énorme et les millions en feraient un formidable port de guerre, assez vaste pour recevoir toutes les flottes du monde. Mais ce n'est pas à ce point de vue que nous nous en occuperons aujourd'hui, quoique les mesures infiniment plus modestes dont nous allons faire ressortir l'utilité puissent être considérées comme un acheminement lent vers l'appropriation de Bou-Grara à la défense de la Tunisie et même de la Métropole.

Relier ensemble nos possessions africaines, tel est le but auquel doivent tendre tous nos efforts ; et nos gouvernants, c'est justice à leur rendre, paraissent pénétrés de cette idée. Malheureusement, la pratique, en cela comme en d'autres choses, retarde sur la théorie.

Pour aller de nos possessions barbaresques au lac Tchad ou Tzadé, la route la plus courte de beaucoup est celle qui part du littoral tunisien entre Gabès et le ras Ajdir et qui passe à Rhadamès. Elle est relativement facile, car elle côtoie sans y pénétrer l'Erg ou mer de sable, la région du Sahara la plus aride, la plus desséchée, la plus désolée ; elle ne sort pas de la sphère d'influence qui nous est reconnue.

A la vérité, dans notre hinterland tunisien, les Turcs détiennent Rhadamès et Rhat, où touche la route en question, ainsi que Derdj : ce sont là faits accomplis, sur lesquels il faut passer condamnation. Mais il doit être bien entendu que la Porte n'a aucuns droits en dehors de l'enceinte même de ces trois oasis ; et toute tentative d'empiètement de sa part, improbable d'ailleurs, serait, nous y comptons, immédiatement et vigoureusement réprimée.

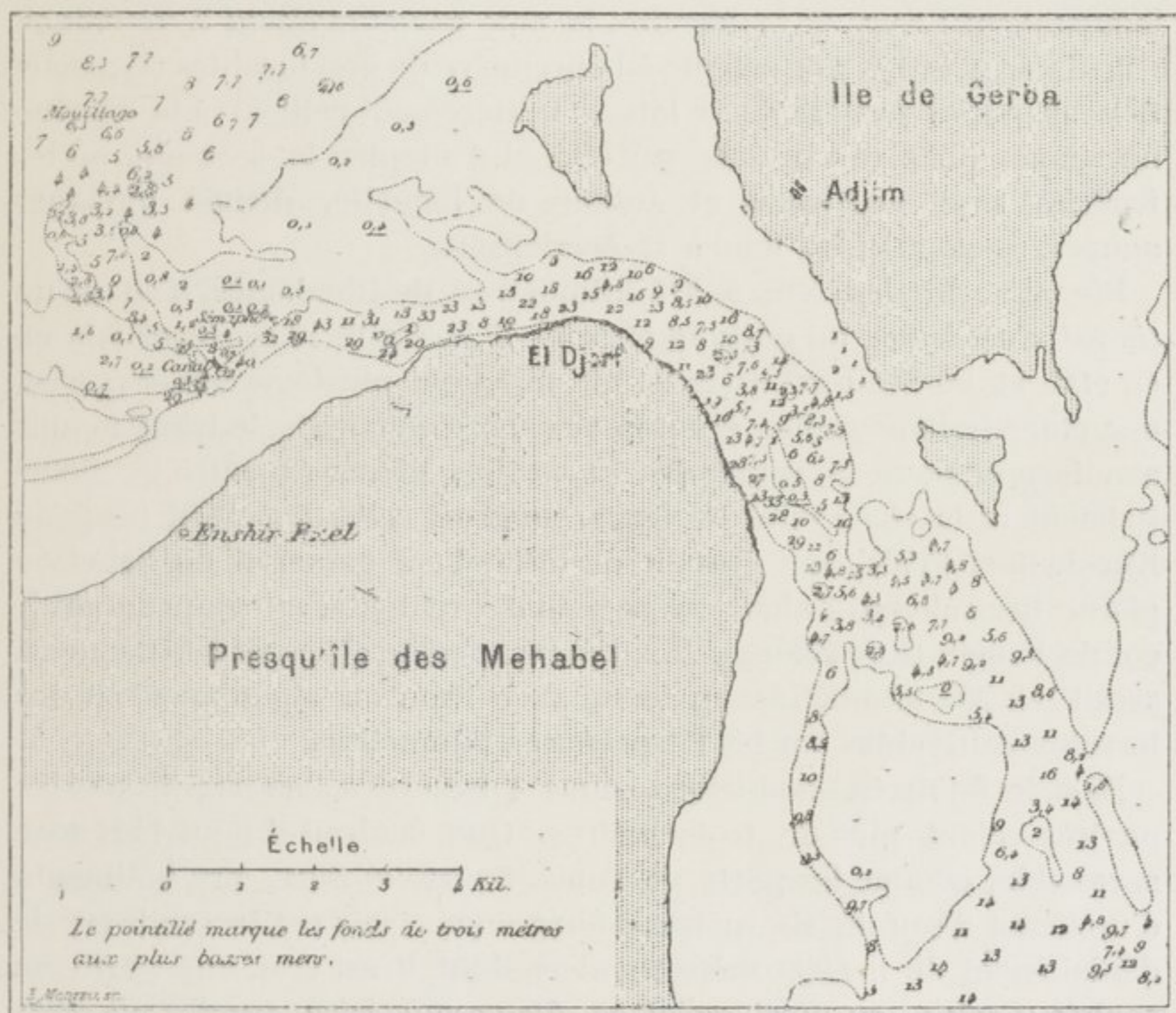
Dans ces conditions, il est possible, facile même (abstraction faite des Touareg, dont nous deviendrons les maîtres le jour où nous y seront fermement résolus, notre présence à Tombouctou en est garante) de contourner Rhadamès et Rhat et d'aller au Tchad sans sortir de chez nous. A la première halte, on substituerait Sidi-Mâabed, petite oasis à trois kilomètres dans le nord-ouest de Rhadamès ; ou, pour éviter toute chance de collision entre nos caravanes et celles de la Tripolitaine, Toukout, point d'eau à 25 kilomètres à l'ouest de la ville ottomane. Rhat serait remplacé par Barakat, petite localité à quatre kilomètres plus à l'Ouest, si bien indépendante des Turcs qu'on y fait, dans les mosquées, la prière au nom du sultan du Maroc (1).

Cette route, quel port allons-nous lui donner comme tête ?

(1) LIEUTENANT-COLONEL REBILLET : *Les relations commerciales de la Tunisie avec le Sahara et le Soudan*. Nancy, 1896. p. 28.

« Lorsque Gabès, dit Elisée Reclus, pourra recevoir les navires d'un fort tirant d'eau, nulle ville des possessions françaises n'offrira plus d'avantages pour devenir le point de départ d'une voie ferrée transsaharienne vers le lac Tzadé. »

A l'époque où l'éminent géographe écrivait ces lignes, Bou-Grara n'était pas découvert et il était encore question de doter Gabès d'un



bassin en eau profonde, situé d'ailleurs (ô ironie !) à dix-sept kilomètres au nord de cette ville, à l'embouchure de l'oued Melah. Le projet est dans l'eau, comme on dit, avec la fameuse utopie de la mer intérieure, et Gabès reste un mouillage très déféctueux, où la tenue est bonne, mais où les communications avec la terre sont fréquemment difficiles et parfois impossibles (1).

(1) L. MANEN ET G. HÉRAUD : *Instructions nautiques sur les côtes de Tunisie*. Paris, 1890, p. 88.

A Zarzis, les opérations sont moins pénibles ; toutefois, ce n'est encore qu'un ancrage en pleine côte.

Heureusement, Bou-Grara s'ouvre là fort à point. C'est sur lui que se portera infailliblement le choix de tout marin : or, il se trouve que c'est la voie la plus courte ; on gagne 4 à 5 kilomètres sur Zarzis et 63 ou 64 sur Gabès.

Le point de départ des caravanes peut être placé indifféremment à Sidi-Salem-bou-Grara, l'ancienne Gigthis, ou à Hassi-Chérif. D'après le lieutenant Lecoy de la Marche, la voie romaine allant à Cydamus (Rhadamès) avait son origine à la première de ces localités (1) ; mais il nous paraît préférable de laisser entièrement celle-ci à la marine française, qui a des projets sur elle, et d'adopter la seconde, où les facilités sont suffisantes et autour de laquelle, depuis quelques années, la population tend à se condenser.

Bien que Bir-Jeneien, à 210 kilomètres de Rhadamès, n'ait qu'un *thmed*, c'est-à-dire un puits tarrissable (à la vérité récemment mis en état et où l'eau est assurée, dit-on, pour plusieurs années), c'est une étape indispensable. D'après nos renseignements, le tracé le plus avantageux pour la route des caravanes passerait entre le djebel Rehache et la chaîne des Ouderna, longeant celle-ci à l'Est jusqu'au Khechem-el-Frida, son éperon méridional ; il passerait du Sahel ou plaine littorale au Dahar ou penchant occidental en empruntant le col de l'oued Oum-Zouggar. La distance de Hassi-Chérif à Bir-Jeneien serait de 230 kilomètres environ, avec l'eau en abondance et des terrains cultivables sur les 175 premiers kilomètres.

Mais le Bahiret-el-bou-Grara, nous l'avons vu, ne reçoit pas les navires calant plus de trois mètres. Que faudrait-il pour le rendre accessible, comme les ports de Tunis, Sousse et Sfax, aux bâtiments d'un tirant d'eau de six mètres ? Supprimer trois petits seuils par le déblaiement de 100.000 mètres cubes, dont, il est vrai, une partie en rocher. Certes, ce n'est point là dépense à faire reculer un Etat qui veut avoir une politique coloniale.

Toutefois, les six mètres ne nous paraissent indispensables en aucune façon. De notre temps, tout le commerce du Sénégal, qui n'était pas sans importance, se faisait par des trois-mâts de Bordeaux atteignant rarement le tirant d'eau de quatre mètres.

Ces quatre mètres, nous avons dit ailleurs (2) comment, à Bou-

(1) *Revue tunisienne*, janvier 1897, p. 122.

(2) EUSÈBE VASSEL : *Les ports de Bou-Grara*, Paris, 1896. — *Bou-Grara port de commerce*, Tunis, 1896.

Grara, on pourrait les avoir à mi-marée, moyennant un dragage insignifiant, n'allant pas à 3.000 mètres cubes. Nous avons également donné le détail des quelques installations nécessaires pour que les paquebots à qui leur tirant d'eau interdirait l'entrée pussent utiliser l'excellent mouillage situé devant la passe nord du Canal d'Ajim.

Le tout coûterait peut-être 250.000 francs, qui seraient simplement placés, car indépendamment du trafic avec l'intérieur par Hassi-Chérif et Sidi-Salem, du jour où une ligne régulière de vapeurs ferait escale au mouillage susdit, elle accaparerait, vu la difficulté des opérations à Houmt-Souk, tout le mouvement de ce port, qui a été en 1897 de 8.734 tonnes de marchandises et 7.581 passagers (1) et qui se développerait sans retard en changeant de lieu.

LE CHEMIN DE FER DE BIZERTE AU KEF ET A LA VALLÉE DU SARRATH (2)

Par M. **Eusèbe VASSEL**, ancien capitaine d'armement et de navigation
au Canal de Suez, secrétaire général de l'Institut de Carthage.

(Résumé.)

L'auteur expose que dans l'intérêt de la défense nationale, il est nécessaire que Bizerte soit relié à l'Algérie par une voie ferrée plus occidentale que celle qui passe à Mateur. Il est indispensable que cet arsenal possède un dépôt de charbon très considérable et constamment renouvelé.

Les deux faits se réaliseront de façon économique si l'on choisit Bizerte pour la sortie des phosphates de chaux de l'est de la Kroumirie, dans le nord-ouest de la Tunisie.

Des voies ferrées proposées en vue de cette exportation, celle qui aboutit à Bizerte est la plus avantageuse pour le constructeur, pour l'exploitant des phosphates et pour la Tunisie en général.

Le mémoire conclut en demandant que le gouvernement français désigne, pour étudier sous toutes ses faces la question, qui est d'intérêt national, une Commission d'ingénieurs, de militaires, de marins, d'économistes n'ayant dans la Régence aucune attache ni rien à attendre de personne.

(1) *Ports, navigation et pêches maritimes. Tableaux statistiques et renseignements divers au 31 décembre 1897.* Tunis, 1898. p. 20 et 21.

(2) Voir *Revue de Géographie*, n° février 1899.