

Les fortifications défensives sur les côtes tunisiennes à l'époque moderne et contemporaine

The Defensive Fortifications on the Tunisian Coastline in Modern and Contemporary Times

Ramzi Tej*, (Institut Supérieur des Langues de Gabès), ramzi.tej@yahoo.com

Reçu	07-10-2020	Accepté	22-01-2022
-------------	-------------------	----------------	-------------------

Le résumé

Cette étude vise à clarifier l'importance des bases défensives et des fortifications militaires qui ont été créées sur les côtes tunisiennes, depuis l'ère moderne jusqu'aux dernières années de la présence française, ainsi que leur rôle dans la répression des assauts, qu'elles soient locales ou étrangères, qui avaient toujours constitué une menace pour la sécurité du pays et pour la stabilité de la population indigènes.

Mais malgré les efforts consentis par les autorités locales et coloniales afin d'affermir ces bases pour assurer la protection des côtes ouvertes, en particulier pendant les saisons de pêche et de commerce maritime, la réalité des côtes tunisiennes est restée inchangée avec la poursuite des activités de contrebande et de piraterie

Mots Clés: Bases défensives; contrebande; commerce maritime; fortifications côtières; Mécanismes de transgressions.

Abstract

The present study seeks to clarify the importance of defensive bases and military fortifications which had been created along the Tunisian coasts from the modern era until the last years of the French presence. The Tunisian defensive bases and military fortifications had significant roles in the repression of *attacks*, whether local or foreign, which constituted threats to national security and the stability of the indigenous population. Despite the efforts made by the local and colonial authorities for the consolidation of these bases to ensure the protection of open shorelines especially during fishing seasons and maritime trade, the reality of Tunisian coasts has remained unchanged with the pursuit of smuggling and piracy activities.

Keywords: Defensive bases; Coastline fortifications; smuggling; maritime trade; Transgression mechanisms.

* auteur correspondant

Introduction

Les fortifications côtières ont été les premières bases défensives à conjurer le danger provenant des façades de mer surplombant le bassin méditerranéen en raison de la présence des principaux centres de transit, des stations d'atterrissage, des points de chargement et de déchargement dans des zones ouvertes.

De ce point de vue, la protection des frontières repose essentiellement sur le principe de la fortification et du renforcement des lignes défensives, qui ont fait l'objet d'attaques et de raids sur les routes maritimes depuis longtemps, car la sûreté des bases et des points de passage commerciaux passe par une sécurité adéquate aux frontières et par la mise en place de points de contrôle régulière. C'est ce que la Tunisie s'est efforcée de soutenir dans ses eaux territoriales (Peyssonnel & Desfontaines, 1838, p.18-19) depuis la fin du XIX^{ème} siècle jusqu'au début de la seconde moitié du XX^{ème} siècle.

A cet égard, le système de défense érigé sur les côtes tunisiennes était-il suffisamment important pour pouvoir repousser les attaques navales ? Quelles étaient les fortifications les plus importantes dont la Tunisie a été témoin à l'époque moderne et contemporaine ? Comment la France a-t-elle profité des fronts côtiers comme base arrière pour y pénétrer ?

I. Les fortifications côtières dans les eaux territoriales tunisiennes et l'occupation française de l'espace maritime

1. Les bases tunisiennes de défense navale

La plupart des ports tunisiens jouissaient d'un rôle défensif en raison des considérations stratégiques basées sur le principe de protection des grandes villes, qui représentaient la première destination des différentes puissances colonisatrices qui ont profité des rapports et des mesures effectués par les routards lors de leurs visites sur les côtes tunisiennes à propos de la structure défensive de ces ports.

Ainsi, les ports de Ghar El-Melh, Bizerte, Sfax, Sousse, Monastir et la Goulette étaient toujours considérés parmi les plus importantes installations maritimes tunisiennes, car la planification de l'occupation ou de l'invasion maritime ne pouvait se faire qu'à partir des grandes villes jusqu'à atteindre le reste du territoire afin de faciliter le processus de contrôle, même si les centres eux-mêmes étaient peu fortifiés (Malouf, 1986, pp.511-513).

Le mérite de ces fortifications érigées sur les côtes tunisiennes est dû au rôle joué par les Ottomans, remarquablement intéressés par le domaine militaire depuis le XVI^{ème} siècle, surtout après la stagnation de l'ère hafside, qui a coïncidé avec les attaques croissantes de pirates contre les villes côtières.

La ville de Tunis jouissait de la plus grande partie des fortifications de défense en raison de sa position stratégique entre le lac et le marais « Al-Sidjoui » (Service Historique de l'Armée de Terre, Série 2H32, Document N°6, 1882). Par contre ce rôle a commencé à décliner dès la fin du XVIII^{ème} siècle après l'abolition de la piraterie, ce qui a conduit à la suspension de la plupart des opérations de fortifications à cause du déficit des ressources financières provenant principalement de la piraterie (Manlau, 1964, pp.67-68).

Il convient de souligner également que la nature a aussi doté la ville de Tunis de mécanismes répulsifs impénétrables malgré la régression enregistrée dans son rôle défensif. Etant donné qu'il était difficile de percer le champ d'eau du port sans approcher d'une distance d'environ 12 miles, ce qui n'était pas impossible face à la faiblesse de la profondeur de l'eau, de sorte que les forces d'invasion soient obligées d'accoster à 15 miles du port, ce qui a rendu les côtes relativement à l'abri des attaques soudaines (Pellisier, 1980, p.55).

Pendant la période du règne de « Hammouda Pacha » et sous la supervision du gouvernement néerlandais, le port de la Goulette a été témoin de quelques tentatives d'amélioration à partir de l'année 1796 visant plus particulièrement à retrouver sa mobilité. Cependant, le conflit en Méditerranée a dans un premier temps empêché l'achèvement des travaux jusqu'au 9 mai 1802, ce qui a provoqué une rupture définitive entre les deux pays (Vankrieken, 1988, pp.223-225) et la déclaration de guerre aux bateaux portant la bannière hollandaise suite à l'échec du projet.

La même caractéristique s'est appliquée sur le port de Sfax, où le manque de profondeur d'eau avait constitué une barrière empêchant les bateaux de s'approcher. En plus des clôtures dont ils étaient périodiquement entretenus, des forteresses et des tours construites ont accru le rôle défensif de la ville. Ces tours et forteresses avaient un double rôle, d'une part elles représentaient une sorte de barrière pour repousser l'avancée des ennemis, et d'autre part, elles limitaient les soulèvements des Bédouins venant de l'intérieur (Ayadi, 1983, p.162).

Au total, la ville de Sfax contient 62 forteresses, dont la plupart remontent à la période de « Hammouda Pacha » à la fin du XVIII^{ème} siècle et au début du XIX^{ème} siècle, qui représentait l'apogée de la piraterie et du commerce maritime (Archives National de Tunisie, Série Historique, carton 464, document 131, 27 juin 1881).

Partant de ces observations, nous pouvons déceler que les côtes tunisiennes ont connu plusieurs fluctuations critiques, qui ont révélé dans leur intégralité la faiblesse des fortifications et l'incapacité d'affronter les forces maritimes étrangères durant la période hafside et jusqu'à la fin de l'occupation française.

A partir de cela, bien que les données naturelles aient été initialement considérées comme la première barrière de défense pour les villes, elles ont ensuite provoqué la reculade du rôle défensif, et, par conséquent, la bénédiction de la nature s'est transformée en une malédiction qui a détruit toutes les tentatives de modernisation.

2. Les façades côtières et leur rôle à l'époque de la colonisation française

Les autorités françaises ont profité des violations répétées des tribus tunisiennes du Nord-ouest de la frontière algérienne (Marechal, 1957, p.17) pour prendre la décision d'imposer une ingérence en Tunisie en recourant à la force militaire (Vitry, 1900, p.17) invoquant le refus du Bey de prendre les mesures nécessaires pour les dissuader (Bardin, 1979, p.89).

En outre, la décision d'imposer la souveraineté fut imputable à des raisons de sécurité à la suite de violations des frontières répétées, qui ont initialement nécessité une intervention militaire menée par le chef militaire de l'Algérie du 31 mars au 1^{er} avril 1881, puis par une campagne disciplinaire menée par Jules Ferry, qui a déclaré que l'insurrection tribale devait être freinée et que le gouvernement français devait poursuivre ses missions (Martel, 1965, p.208).

Partant de ces constats, nous soulignons que les forces navales françaises entendaient renforcer leurs positions militaires à l'Ouest du bassin méditerranéen en contrôlant les côtes du pays depuis le 1^{er} avril 1881 (Geneviève, 2005, p.29) et les escarmouches à la frontière tuniso-algérienne ne furent que de faibles prétextes destinés à étendre le contrôle des points stratégiques côtiers les plus importants à la frontière algérienne.

Dès l'intervention directe en Tunisie, les autorités françaises ont voulu couper la voie aux ambitions coloniales européennes, italiennes et anglaises et limiter leur contrôle en Méditerranée en amassant les bases défensives sur les côtes tunisiennes.

L'intervention française incarnait l'incapacité des partis locaux à gérer les affaires du pays en raison de la domination de la violence et du chaos, et donc une intervention militaire soumettrait les tribus rebelles (Service

Historique de l'Armée de Terre, série 2H34, Dossier N°1, Document N°12, 1881). De là, il est clairement évident que l'idée d'acquérir l'espace maritime tunisien par la France n'était pas le résultat d'escarmouches tribales, mais plutôt du fait des ambitions coloniales croissantes visant à annexer les façades côtières à l'Ouest du bassin méditerranéen à la zone de son extension et à renforcer ses bases de défense en exploitant celles-ci pour repousser d'éventuelles attaques.

La volonté française d'occuper les côtes tunisiennes était ainsi inscrite dans un plan préparé à l'avance (Julien 1981, p.21). Puisque les forces présentes en Algérie ont pénétré sous forme de bataillons qui se partageaient les rôles selon lesquels ; le premier assumait la tâche de subjuguier les tribus rebelles sous le commandement du général Delbac, tandis que le second était confié au général Logerot pour couper le contact entre les tribus du Nord et du Sud, pendant que Forgemol assumait le haut commandement de l'armée d'occupation (Service Historique de l'Armée de Terre, Série 2H23, Dossier N°1,1881).

Les armées françaises ont continué à traverser les frontières selon un plan qui stipulait la mise en œuvre de la politique échelonnée dans laquelle la première étape s'étendait du début avril à la fin mai et comprenait l'appropriation des tribus frontalières, puis la soumission du Kef, Ain Draham, Mater et Béja dans un second temps (Chérif, 1983, pp.227-230). En outre, la dernière phase revenait aux forces maritimes durant la période qui s'étendait de juillet 1881 à mai 1882 (Service Historique de l'Armée de Terre, Série 2H34, Dossier N°3, Document N°7, 1882) et elle comprenait l'occupation des villes surplombant la mer.

Ces forces militaires ont franchi les frontières le 24 avril 1881 par voie terrestre par l'intermédiaire d'un bataillon de 35 000 hommes (Service Historique de l'Armée de Terre, Série, 2H34, Dossier N°15, Document N°911, 1888). D'autre part, les unités de l'Orient ont occupé la plupart des régions et des points centraux à travers les routes maritimes (Karoui, 1984, p.405).

Ce rôle joué par les forces navales a contribué à l'avancement des unités terrestres, notamment sur les frontières côtières. A cet égard, le programme d'occupation exigeait que la tâche des forces navales fût immédiatement après le franchissement des frontières tuniso-algériennes pour soutenir le progrès des unités terrestres. En revanche, malgré le rôle tardif assigné à la flotte navale, son impact fut positif et ce en facilitant essentiellement le progrès des éléments terrestres (Institut supérieur du Mouvement National., archives de l'armée terrestre, bobine S-254, carton NS-9, document N°1, 9 avril 1881).

Par ailleurs, les opérations militaires ont commencé par le bombardement des forteresses de Tabarka le 25 avril 1881 et ont abouti à des opérations de débarquement le 27 du même mois. De l'autre côté, les tribus frontalières ont repris la défense de la ville en bloquant les approvisionnements en provenance d'Algérie, dirigée par le général Vincendon (Institut supérieur du Mouvement National., archives de l'armée terrestre, bobine S-254, carton NS-9, document N°1, 9 avril 1881).

Ces tribus frontalières se sont portées volontaires pour défendre les régions de Mater et de Bizerte dans le but d'arrêter la marche des unités maritimes que celles-ci ne pouvaient assiéger la ville de Sfax et l'empêcher de pénétrer dans le pays. Mais les résultats ont été désastreux et la dévastation s'est répandue dans toute l'île après que les unités navales aient reçu des instructions de brûler la ville et de détruire tout ce qui s'est trouvé sur leur chemin, et ce jusqu'au 3 mai 1881, date à laquelle les forces militaires ont reçu l'ordre d'agir (Karoui, 1983, p.80).

De ce point de vue, il est probable que Tabarka ne serait qu'une station de débarquement (*Service Historique de l'Armée de Terre*, Série 2H3, Dossier N°2, Document N°117, 1881) pour la marine française en extrapolant les données précitées, car le succès du processus d'occupation passait par la subjugation de la ville de Bizerte comme le pont entre la mer et le reste des villes du pays et l'accès qui assurait le succès de la stratégie française (Perisse, S.D, p.4).

Après avoir soumis l'île de Tabarka, des mesures ont été prises pour explorer la ville de Bizerte et effectuer des débarquements qui soutenaient la progression des unités terrestres (Le Poitier, 1958, p.88). Cependant, l'ordre d'occupation de la ville a été donné aux unités situées à Annaba le 8 avril 1881, dirigées par le colonel Conrad (Sbitli, 1985, p.28).

Après la chute de Bizerte, une atmosphère de tension régnait dans le pays en raison des informations fréquentes selon lesquelles la force navale française était prête à occuper la ville de Sfax, étant donné l'importance qu'elle représentait en tant que première forteresse défensive pour les villes du Sud (*Service Historique de l'Armée de Terre*, Série 2H32, Dossier N°2, 1883). Cette atmosphère de turbulences a poussé le général français Roustan à chercher du soutien pour apaiser l'anarchie dans la ville (Ayadi, 1983, pp.170-174). De ce fait, grâce à l'état d'alerte dans lequel se trouvait la ville, la population était prête à bloquer la progression des forces françaises.

La stratégie de l'occupation de la ville de Sfax reposait sur un plan d'incursion sur deux fronts dont les tâches étaient assumées par trois

bataillons : celui de droite dirigée par le colonel Jamais et visant le centre de la ville, les bataillons de gauche sous le commandement des chefs Marques sac et Miot dont leurs tâches était le contrôle de la clôture (Service Historique de l'Armée de Terre, Série 2H3, Dossier N°2, Document N°261, 1882).

Les bombardements ont commencé de manière lente et systématique, ciblant les forts et les maisons. L'attaque avait causé de lourdes pertes matérielles, ainsi qu'un certain nombre de victimes et près de quarante blessés (Kassab, 1976, p.20).

La stratégie d'invasion navale poursuivie par les forces françaises était, en outre, basée sur l'occupation de la Rive Est, à partir du point où se trouvait la flotte française, après avoir réglé la question des côtes occidentales. En fait, La côte de Sfax a été le noyau des opérations militaires, étant donné la proximité qui la séparait des villes de Gabès (Service Historique de l'Armée de Terre, Série 2H3, Dossier N°2, 1882), Djerba et Zarzis (Maslah, 2001, p.79)

En somme, le programme adopté pendant l'occupation des côtes tunisiennes est dû à plusieurs facteurs dans lesquels la politique de subordination passait exclusivement par les centres jusqu'à atteindre l'intérieur du pays. Cela nous conduit à l'étude des mécanismes de contrôles frontaliers que nous aborderons dans la section suivante.

II. Les mécanismes de contrôles frontaliers

1. Les défaillances des fortifications défensives côtières

Les activités illégales ont dominé le domaine maritime tunisien et sont devenues un lourd fardeau qui pesait sur les autorités chargées d'assurer la sécurité des frontières pour contrer l'avancée des produits entrant dans le pays de manière illicite, ce qui a nécessité l'élaboration de plusieurs mesures strictes.

En ce sens, la question des frontières côtières violées a suscité de nombreuses interrogations à propos de la sécurité des frontières et la capacité des acteurs à couper avec de telles pratiques qui concernaient notamment les habitants des côtes à une époque où les méthodes traditionnelles dominaient l'appareil administratif.

La seconde moitié du XIX^{ème} siècle a coïncidé avec l'escalade et l'intensification des plaintes des garde-côtes concernant les transgressions de la communauté européenne sur les acquisitions locales et l'incapacité des

mécanismes de fortification côtière à conjurer les dangers et à freiner les abus fréquents, en particulier les activités de contrebande (Archive National de Tunisie., Série Historique, carton 36, dossier 427, document N°69, 1864).

Avec l'intensification de la crise de la gouvernance centrale, l'activité de contrebande a trouvé le terrain propice à la propagation et à l'essor compte tenu de l'absence de moyens de dissuasion de nature juridique, de l'inefficacité des personnes chargées de la surveillance ainsi que les faibles méthodes adoptées pour lutter contre les contrebandiers et les fraudeurs (Larguech, 2001, pp.30-31). Par conséquent, la seule issue restante alors était de faire appel aux représentants des consuls pour qu'ils se dressent face à ce flux qui a épuisé les autorités régionales et a fait perdre au pays une grande partie de ses ressources financières après que les revenus de son commerce aient diminué en raison de la pression que les contrebandiers exercent sur le secteur commercial. Cependant, les rapports de sécurité indiquaient la complicité de certains représentants dans certaines opérations de contrebande, ce qui rendait difficile le fait de compter sur leur soutien consulaire (Larguech, 2001, pp.30-31).

Au cours de la même période, le système de sécurité différait d'une ville à l'autre, où l'on retrouvait un premier système basé sur un certain nombre d'officiers, et qui a été introduit en 1861, visant principalement à sécuriser la ville de Tunis et le port de La Goulette et ses institutions affiliées. Quant à la police municipale s'est engagée à assurer la sécurité des côtes de la capitale avec l'appui d'équipes militaires réparties sur cinq grands centres, et Vingt-deux autres points côtiers (Larguech, 2001, pp.30-31).

Les répercussions de la contrebande ont été évidentes en raison de la succession d'empiètements durant les années soixante et soixante-dix du XIX^{ème} siècle, malgré les efforts déployés pour les éviter et après l'échec des méthodes des dialogues tenus avec les consuls européens. Il était impossible que ce rôle soit joué par des militaires qui manquaient de compétence, d'audace et de sécurité face aux dures conditions de vie. Leur rôle est devenu formel dans les centres comme à l'intérieur du pays. En plus, ils sont devenus vulnérables aux violences et aux attaques qui clarifiaient la maîtrise des parties extérieures sur les côtes les plus importantes telles que Zarzis, Jerba, Mahdia, Monastir, Sousse et Tabarka.

Les carences qui existaient au niveau des fortifications défensives ont attiré l'attention du gouvernement français, en particulier celles des frontières orientales, où les opérations de contrebande étaient actives en coordination entre les fraudeurs anglais, maltais et Arabes rebelles pendant les périodes de troubles. Cela les a incités à soutenir les zones ciblées avec des navires de guerre armés qui sont restés en contact direct avec toute l'armée stationnée sur

les côtes (Institut supérieur du Mouvement National., archives du Ministère des Affaires Etrangères, bobine 321, carton NS-61, 1882).

La plupart des activités de contrebande étaient liées aux saisons de pêche, ce qui rendait les tâches des observateurs plus difficiles, étant donné que les eaux tunisiennes sont devenues un champ libre pour les différentes nationalités qui se livraient autrefois à ce type d'activité. Dans le même contexte, des autorisations ont été délivrées aux navires de guerre pour faire face aux activités de contrebande ; en plus des ordres reçus par les personnels des services frontaliers d'inspecter tous les bateaux sans tenir compte des pavillons qu'ils portaient (Institut supérieur du Mouvement National., archives du Ministère des Affaires Etrangères, bobine 328, carton NS-70, 1882).

Dès le premier jour de mobilisation, la France a cherché à focaliser les barrières défensives dans le port de La Goulette afin de soutenir les voies de transit menant au pays. Elle a prévu pour cette mission deux pièces d'artillerie et les place sur la rive Nord du canal, et l'une de ses tâches était d'empêcher toute tentative d'entrer dans la force.

Son rôle de défense s'est poursuivi jusqu'au 28 septembre 1914, date à laquelle le gouvernement français a décidé de les annuler, sauf que l'escalade des événements en Méditerranée, à partir de l'année 1915, ait contraint les forces navales françaises à restructurer le secteur de la défense sur les côtes en installant d'autres artilleries aux points de passage les plus importants, comme l'exige la situation (Drevet, 1922, p.355).

La structure défensive du golfe de Tunis comprenait cinq artilleries, dont deux sur la plage du côté Ouest du port, une troisième sur la partie Est, et une quatrième à l'Ouest du port de La Goulette, tandis que la dernière prenait sa position sur la rive de Hammam-Lif, le tout jusqu'en janvier 1919 (Drevet, 1922, pp.355-356).

En extrapolant la stratégie du gouvernement français adopté sur les côtes tunisiennes nous pouvons clarifier la finalité des initiatives visant à établir des fortifications défensives sur la frontière orientale, car les points susdits constituaient, d'une part les principales voies de transit, ce qui en a fait la première destination des contrebandiers et des fraudeurs, et empêchaient, de l'autre, les tentatives de franchissement des différentes forces maritimes visant à envahir ces frontières.

Cependant, malgré la politique frontalière que la France cherchait à mettre en place, l'activité de contrebande s'est développée, ses proportions ont

augmenté et ses formes ont différé, en raison de l'absence de structures permettant de freiner les transgressions illégales.

Les modifications qui comprenaient le système de surveillance n'ont pu changer la réalité des côtes tunisiennes ni contrer l'empiètement des activités de contrebande jusqu'aux années vingt du XX^{ème} siècle, et toutes les tentatives dans ce domaine ont été infructueuses, même celles qui ont été entreprises par l'administration tunisienne des finances dans le but de renouveler la flotte navale militaire (Institut supérieur du Mouvement National., archives du Ministère des Affaires Etrangères, bobine 135, carton NS-244, 1917).

2. Infraction des mécanismes de contrôle frontaliers

Les puissances occidentales se sont donné le droit de biaiser davantage le champ maritime maghrébin marqué par la fragmentation et la volatilité du fait de sa soumission à une puissance qui devait son existence à l'oppression et aux relations sociales chaotiques. Cela a fait de son extension une violation des principes qu'elle avait œuvré à consolider pour restructurer la réalité tendue de la navigation maritime en préconisant des conférences et en concluant des traités, mais en vain.

La situation dont la Méditerranée a été témoin après le déclenchement de la guerre de souveraineté maritime a ouvert la voie aux méthodes de détournement et d'abus d'activités qui a violé les lois de la navigation, et qui ont grandement affecté le domaine maritime tunisien le long des côtes Nord et Sud où la présence étrangère, en particulier maltaise-sicilienne (Donato, 2002, p.80), s'est intensifiée, du fait de leur accoutumance aux principes du banditisme et de la contrebande maritime.

Pour eux, le commerce organisé était moins présent que la pratique de la contrebande, qui prenait la forme d'établissements s'étendant au-delà des grandes villes vers les régions du centre et du sud de la Tunisie, ainsi que les tribus du sud de l'Algérie (Ganiage, 1959, pp.51-52).

Les formes de contrebande dans la plupart des ports variaient entre ce qui était bilatéral entre les villes européennes et la Tunisie dans le cadre de relations droites reliant Marseille et la capitale en premier lieu, et avec un certain nombre de ports anglais et italiens dans une moindre mesure. D'autre part, la seconde apparaissait sous la forme d'un commerce caravanier d'un port à l'autre au cours de voyages en mer, malgré l'adoption des méthodes dissuasives pour empêcher cette activité de s'enraciner dans les coutumes locales (Boubaker, 1987, p.190).

A côté de cela, malgré l'intensification des efforts pour lutter contre les activités illégales telles que la piraterie, les mers sont restées un champ de contrebande et de distribution de produits et de marchandises difficiles à échanger par voie terrestre (Larguech, 2001, p.27). De là, les mers n'étaient pas seulement un champ de commerce organisé et de navigation militaire, mais aussi un marché noir pour se livrer au commerce de marchandises qui contredisaient le droit de la navigation.

Ce changement dans les activités de navigation maritime a fait de la contrebande une forme de résistance économique aux systèmes fiscaux et douaniers imposés par l'Etat et un nouveau type de coutumes sociales adopté par les classes marginalisées (Larguech, 2001, p.35). Les produits passés en contrebande à travers les frontières maritimes tunisiennes ne se limitaient pas aux produits habituels, mais incluaient également les matières interdites telles que le vin, le sel et notamment le tabac, en raison de la multiplicité des nationalités européennes qui pratiquaient cette activité (Larguech, 2001, pp.30-31). Le commerce de contrebande était soumis à des arrangements spécifiques de sorte que le commerce du tabac et des armes visait à violer les systèmes juridiques et à contourner les dispositions relatives aux crimes économiques, tandis que la question différait avec le commerce du sel, qui était inclus dans la stratégie de promotion des groupes marginalisés.

Dans ce sens, le Code pénal a été promulgué en 1861, suite à la grande mobilité de l'activité de contrebande, dans le but d'arrêter de telles pratiques, mais il a été ordonné de soutenir le Trésor public en imposant des amendes financières aux contrebandiers, ce qui a rendu ses rendements modestes et ses résultats limités et incapable à enrayer les méthodes de fraude qu'il pratiquait. Malgré la modification de la loi relative à la contrebande, en appliquant le programme de confiscation des marchandises de contrebande, la question est restée telle quelle (Larguech, 2001, p.183).

Parallèlement aux lois qui ont été adoptées, l'activité de contrebande avait pris de l'ampleur, rendant difficile pour les autorités locales et coloniales d'imposer leur contrôle sur la plupart des côtes, en particulier celles de l'Est, en raison des violations répétées des fraudeurs sous couvert d'activités de pêche (Institut supérieur du Mouvement National., archives du Ministère des Affaires Etrangères, bobine 328, dossier N°1, document N°22, 1882).

La plupart des rapports indiquaient que des pêcheurs grecs, maltais et siciliens étaient impliqués dans de nombreuses opérations de contrebande, s'appuyant sur des méthodes similaires à celles pratiquées par les voleurs, les bandits et les pirates (Archive National de Tunisie., Série E, carton N°394, dossier N°1, sous dossier N°7, document N°6, 17 mars 1886).

Le commerce noir a réussi à contourner les systèmes frontaliers imposés aux voies maritimes qui représentaient pour eux l'artère vitale de leur activité malgré le soutien apporté par la marine militaire française pour fortifier les zones de défense et les corridors commerciaux, car c'était un terrain de contrebande approprié pour eux après l'incapacité des routes terrestres à supporter le volume de leur commerce dû aux obstacles naturels, tels que les montagnes et les déserts (Kleindienst, 1974, p.30).

L'activité de contrebande sur les frontières sud-est était devenue une caractéristique qui les distinguait du reste des points côtiers en raison de la composition géographique dont jouissaient ces zones isolées, ce qui s'appliquait aussi à l'île de Djerba, où la contrebande sur ses côtes est considérée comme l'une des activités complémentaires du cercle commercial, en raison de la pénurie enregistrée en nombre d'agents de surveillance et de douane (Maslah, 2001, p.79)

En somme, la géographie de la Tunisie, ouverte sur le désert au Sud et sur la mer avec ses frontières nord-est, a rendu son domaine maritime difficile à surveiller malgré la coordination entre les responsables administratifs et militaires pour parer au danger des contrebandiers.

Conclusion

Depuis l'ère moderne jusqu'à la seconde moitié du XX^{ème} siècle, le domaine maritime tunisien a connu de nombreuses méthodes de fraude et de violation des systèmes existants, mais leur impact s'est accru avec chaque effort révisionniste lié aux lois de la navigation.

A vrai dire, les contrebandiers ont profité de la faible structure défensive des côtes tunisiennes, du manque d'expérience des cadres chargés des tâches de contrôle, de l'indifférence des consuls européens et de la négligence des autorités, aussi bien locales que coloniales, sous prétexte de l'absence de mesures capables d'arrêter ce flux auquel il était difficile de remédier, surtout après sa fusion dans les habitudes et les coutumes des communautés étrangères installées dans le pays.

Liste Bibliographique

- Archive National de Tunisie, Série E, carton N°394, dossier N°1, sous dossier N°7, document N°6, 17 mars 1886, *les fraudeurs maltais, grecs et siciliens*.
- Archive National de Tunisie, Série Historique, carton 36, dossier 427, document N°69, 1863 – 1864, *les lacunes des mécanismes de contrôle côtiers*.
- Archives National de Tunisie, Série Historique, carton 464, document 131, 27 juin 1881, *la piraterie et le commerce maritime tunisien*.
- Ayadi Taoufik, (29, 30 et 31 mai 1983). *Les réactions citoyennes à l'occupation française de la Tunisie en 1881 et leurs limites*, Réactions à l'occupation française de la Tunisie en 1881 / Actes du 1^{er} séminaire sur l'Histoire du Mouvement National, série : histoire du mouvement national N°1, centre national universitaire de documentation scientifique et technique, Sidi – Bou – Saïd, Tunisie.
- Bardin Pierre, (1979). *Algériens et tunisiens dans l'Empire Ottomane de 1848 à 1914*, groupe de recherche et d'études sur le Proche – Orient Aix – en – Provence, Paris, éditions du Centre National de la Recherche Scientifique.
- Boubaker Sadok., *La régence de Tunis au XVII^{ème} siècle : ses relations commerciales avec les ports de l'Europe méditerranéenne, Marseille et Livourne – Zaghouan* (Tunisie), (C. E. R. O. M., 1987).
- Cherif, Mohamed Hédi, (29, 30 et 31 mai 1983). *Les réactions citoyennes à l'occupation française de la Tunisie en 1881 et leurs limites*, Réactions à l'occupation française de la Tunisie en 1881 / Actes du 1^{er} séminaire sur l'Histoire du Mouvement National, série : histoire du mouvement national N°1, centre national universitaire de documentation scientifique et technique, Sidi – Bou – Saïd, Tunisie.
- Commandant R. Drevet, (1922). *L'Armée tunisienne*, Editions Ch. Weber et C^{ie}.
- Donato Marc, (2002). *Rue des Maltais : la vie de la colonie Maltaise de Tunisie*, collection histoire des temps coloniaux, dirigée par Jean – Jacques JORDI, éditions Jacques Gandin.
- Ganiage Jean, (1959). *Les origines du protectorat Français en Tunisie (1861 – 1881)*, 2^{ème} édition, maison tunisienne de l'édition, Presses Universitaires de France.
- Geneviève Goussud- Falgas, (2005). *Tunis, la ville moderne : les origines et la période française*, Evocation, Alain Sutton, imprimerie du Grande Bretagne par Oakland Book Services Limeted, Gloucestershire.
- Institut supérieur du Mouvement National, archives de l'armée terrestre, bobine S – 254, carton NS – 9, document N°1, 9 avril 1881, *le rôle des forces navales et le franchissement des frontières côtières tunisiennes*.
- Institut supérieur du Mouvement National, archives du Ministère des Affaires Etrangères, bobine 320, carton NS – 60, série correspondances politiques, dossier N°1, document N°1287, 24 avril 1881, *les forces navales françaises*.

Institut supérieur du Mouvement National, archives du Ministère des Affaires Etrangères, bobine 321, carton NS – 61, série correspondances politiques, dossier N°1, documents N°225 et 226, 30 novembre 1882, *les mécanismes de défense côtiers*.

Institut supérieur du Mouvement National, archives du Ministère des Affaires Etrangères, bobine 328, carton NS – 70, série correspondances politiques, dossier N°1, documents N°225 et 226, 30 novembre 1882, *les mécanismes de défense côtiers*.

Institut supérieur du Mouvement National, archives du Ministère des Affaires Etrangères, bobine 135, carton NS – 244, série : Tunisie 1917 – 1940, dossier N°1, document N°8, 8 novembre 1921, *les tentatives entreprises par l'administration tunisienne des finances dans le but de renouveler la flotte navale militaire*.

Institut supérieur du Mouvement National, archives du Ministère des Affaires Etrangères, bobine 328, dossier N°1, document N°22, 30 novembre 1882, *les activités des contrebandiers sur les côtes Est tunisiennes*.

Julien Charles-André, (1981). *L'Affaire tunisienne : 1878 – 1881*, imprimerie et presses de la société d'arts graphiques.

Karoui Hachemi et Mahjoubi Ali, (1983). *Quand le soleil s'est levé à l'Ouest-Tunisie 1881-Impérialisme et Résistance*, 'Tunis : Cérès production.

Karoui Hachmi, (1984). La résistance populaire à l'occupation française (1881) chez les élites tunisiennes, *connaissance du Maghreb : sciences sociales et colonisation*, Centre de Recherche et d'études sur les sociétés méditerranéennes, collection « Recherche sur les sociétés méditerranéennes », éditions du Centre National de la Recherche Scientifique, Paris, 80-102.

Kassab Ahmed, (1976). *Histoire de la Tunisie : l'époque contemporaine*, société tunisienne de diffusion, Tunis.

Kleinien Raoul, (1974). *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.

Larguech Dalenda, (2001). *Territoire sans frontière la contrebande et ses réseaux dans la Régence de Tunis au XIX^{ème} Siècle*, centre de publication universitaire.

Le Poitier Contre-Amiral., (1958). Bizerte, base stratégique, *Revue de défense nationale*, tome I.

Malouf Limam Haïfa, (1986). Ports tunisiens et défense côtière : 1705-1814, *Revue tunisienne de sciences sociales*, N°84-87.

Manlau Jean, (1964). *Les Etats Barbaresques*, série Que suis – je ? N°1097, Paris : Presses Universitaires de France.

Marechal Julien, (1957). *Le Maghreb en feu, l'Académie française*, Librairie Plon, Les petits-Fils de Plon Nourit, Paris : imprimerie-Editeurs.

- Martel André, (1965). *Les confins saharo-Tripolitains de la Tunisie (1881-1911)*, tome premier, Tunis : Presses Universitaire de France, publication de l'université de Tunis, facultés des Lettres et Sciences Humaines, 4^{ème} série-Histoire-volume V, Paris VII^e.
- Maslah Amina, (2001). *Jerba à l'époque contemporaine : le rapport de l'île au continent de l'évitement à la confrontation*, Paris I, Panthéon-Sorbonne, Paris: Centre de Recherche Africaine.
- Pellisier E, (1980). *Description de la Régence de Tunis*, deuxième édition, Tunis : édition Bouslama.
- Perisse Jean, (S.D). *Importance militaire de chemin de fer tunisien : Bizerte, Aïn Draham, le Kef, Thala*, (imprimerie Chauv.
- Peyssonnel et Des fontaine, (1838). *Voyage dans les Régences de Tunis et d'Alger*, tome premier, librairie de Gide, Paris : Editeur des Annales des voyages.
- Sbitli M, (1985). *L'Histoire sociale de Bizerte et sa région (1881-1925)*, Paris VII, U. E. R de géographie, histoire et science de la société.
- Service Historique de l'Armée de Terre, Série 2H23, Dossier N°1, organisation militaire (1881 – 1882), corps d'occupation : 23 janvier – 17 août 1882, pièce N°187, *répartition du corps d'occupation*.
- Service Historique de l'Armée de Terre, Série 2H3, Dossier N°2, Document N°117 datée de 8 avril 1881, correspondance avec le ministre de la marine (3 décembre 1880 – 23 décembre 1882), *l'armée de l'occupation française*.
- Service Historique de l'Armée de Terre, Série 2H3, Dossier N°2, Document non numéroté, correspondance avec le ministre de la marine (3 décembre 1880 – 23 décembre 1882), *la répartition de l'armée française*.
- Service Historique de l'Armée de Terre, Série 2H3, Dossier N°2, Document N°261, correspondance avec le ministre de la marine (3 décembre 1880 – 23 décembre 1882), *l'occupation du territoire tunisien*.
- Service Historique de l'Armée de Terre, Série 2H3, Dossier N°2, Document non numéroté, correspondance avec le ministre de la marine (3 décembre 1880 – 23 décembre 1882), *les forces navales françaises*.
- Service Historique de l'Armée de Terre, Série 2H32, Document N°6, 1878 – 1882, *pièces à l'appui de l'historique de l'expédition de la Tunisie*.
- Service Historique de l'Armée de Terre, Série 2H32, Dossier N°2, Document N°148, histoire de l'occupation de la Tunisie 1881 – 1883, 3^{ème} partie, *histoire de l'occupation de la Tunisie*.
- Service Historique de l'Armée de Terre, série 2H34, Dossier N°1, Document N°1, *La compagnie de Tunisie rédigé à la section d'Afrique de l'Etat-major : Des causes et du but de l'expédition*.
- Service Historique de l'Armée de Terre, Série 2H34, Dossier N°15, Document N°911, compte des dépenses par le corps expéditionnaire de la Tunisie : 1881 – 1^{er} août 1888.

**Les fortifications défensives sur les côtes tunisiennes à l'époque moderne
et contemporaine**

Service Historique de l'Armée de Terre, Série 2H34, Dossier N°3, Document N°7, historique de la campagne de Tunisie, 3^{ème} partie.

Service Historique de l'Armée de Terre, série 2H34, Dossier N°1, Document N°12, la campagne de Tunisie rédigé à la section d'Afrique de l'Etat-major : Des causes et du but de l'expédition.

Vankrieken Gérard, (1988). Hammûda Basa et le port de la Goulette, *IBLA*, N°162, t 51.

Vitry Alexis, (1900). *L'œuvre française en Tunisie*, ouvrage honoré d'une souscription de protectorat, illustré de photogravures et précédé d'une préface de E.-E. THEODULE, imprimerie E. LEVEZIEL ACOMPIEGNE.