

L'Introduction du chemin de fer en Tunisie

31-12-2008

Par Hamdi Raissi Au XIX^{ème} siècle la Tunisie a vu la mise en place d'un certain nombre de réformes visant à sa modernisation. Ces changements ont été initiés afin que la Régence suive l'essor des pays industrialisés. Ainsi Ahmed Ier Bey (1806-1855) tenta d'industrialiser le pays en établissant quelques fabriques (manufacture de draps à Tebourba, tannerie près de la Médina, minoterie à Jdeida, poudrerie à El Jem). Son successeur Mohammed Bey (1811-1859) accorda le pacte fondamental en 1857 qui devait amener la proclamation de la première constitution du monde africain et arabe en 1861 par son successeur Sadok Bey (1813-1882).

Cependant ces réformes restèrent sans objet pour la plupart. Les principales raisons de cet échec sont la corruption généralisée de l'entourage du Bey et l'absolutisme du souverain.

On peut aussi mentionner les schémas surannés auxquels obéissait la population tunisienne de l'époque (cf l'article traitant de la révolte de la Mejsa en 1864). Les évolutions de la Tunisie de la deuxième partie du XIX^{ème} siècle ont également été une conséquence de l'influence grandissante des nations européennes. En effet à cette époque l'Angleterre, la France et l'Italie se disputaient une place prépondérante au sein de la Régence qui pouvait ouvrir à une colonisation du pays. C'est ainsi que les Bey dans l'incapacité de mener les réformes nécessaires furent amenés à accorder des concessions aux compagnies de ces trois nations dans divers domaines de l'économie.

Nous allons évoquer le rôle du développement du chemin de fer dans cette pénétration économique subie par la Tunisie durant cette période.

La première ligne de chemin de fer en Tunisie fut construite par la compagnie anglaise "Tunis Railways Compagny". Cette compagnie remporta la concession de lignes de chemins de fer reliant Tunis à ses banlieues en 1871 profitant de la défaite française contre la Prusse la même année. Ce fut les débuts du TGM (Tunis-Goulette-Marsa). De ce fait l'Angleterre était en mesure d'assurer une présence économique de premier plan au centre du pouvoir de la Régence.

Ce premier réseau de voies ferrées comportait 16 km de Tunis à La Goulette, 5 Km de La Goulette à La Marsa, 7 km d'El Aouina à La Marsa et 5 km de Tunis au Bardo. Ces voies furent construites de 1872 à 1875 de façon bâclée en minimisant les coûts, l'exploitation de ces lignes fut ainsi rapidement déficitaire.

Entre temps la France voulait recouvrer l'influence perdue pendant les années suivant la défaite de 1870-71. Installée en Algérie depuis la première moitié du XIX^{ème} siècle elle obtint pour la « Société de Construction des Batignolles » la concession de la voie ferrée de Tunis à la frontière algérienne en 1876. En réaction l'Italie et l'Angleterre favorisèrent la chute de Khéreddine Pacha accusé selon elles d'avoir favorisé la France pour l'obtention de ce contrat. Victime de complots de palais et entré en disgrâce auprès de Sadok Bey à qui il soulignait son train de vie dépensier, le premier ministre démissionna le 22 juillet 1877. La ligne de la frontière algérienne à Tunis fut reprise par la « Compagnie Bône-Guelma » qui remporta par la suite le droit de construire et d'exploiter une voie ferrée entre Tunis et Hammam-Lif en 1880.

Ce dynamisme français à la veille du protectorat bénéficia du retrait anglais des affaires de la Régence. En effet suite au congrès de Berlin en 1878, l'Angleterre, qui avait jusqu'alors contrecarré de manière efficace les entreprises de ces concurrents italiens et français, s'intéressa au bassin oriental de la méditerranée et la route des Indes. Le gouvernement italien tenta de réagir à la montée en puissance de l'influence française.

La célèbre affaire du TGM en est une illustration. En 1879 suite au désintéressement de Londres pour la Tunisie la « Tunis Railways Compagny » lourdement déficitaire offrit à la « Compagnie Bône-Guelma » de racheter la ligne TGM. Cette dernière parfaitement informée des difficultés financières de la compagnie anglaise préféra jouer à la baisse. Devant la stratégie de la compagnie française, la « Tunis Railways Compagny » se tourna vers la compagnie italienne « Compagnia Rubattino » avec qui elle entra en négociation.

La « Compagnie Bône-Guelma » surenchérit sur l'offre italienne. Finalement, la justice anglaise saisie de l'affaire se dirigea vers la solution d'une vente aux enchères.

La « Compagnia Rubattino » emporta finalement pour plus de 4 million de francs-or et devint propriétaire d'une ligne de train de banlieue déficitaire et construite au rabais. Bien évidemment l'enjeu se situait ailleurs. La « Compagnie Bône-Guelma » obtint de nouvelles concessions pour la construction de lignes dans le nord du pays les années précédant la mise en place du protectorat. Cependant ces concessions furent annulées par Sadok Bey suite à l'intervention du consul italien.

D'une manière générale les entrepreneurs italiens souffraient d'un manque de capitaux face à la puissance financière de leurs concurrents français. Cet ascendant économique et la proximité de l'Algérie occupée ont permis à la France de s'imposer dans la course à la colonisation de la Tunisie face à l'Italie et ce malgré l'importance de la population italienne dans la Régence. Par la suite le réseau de chemin de fer continua d'être développé pendant le protectorat pour mieux exploiter le pays. Ainsi les contingents tunisiens purent être acheminés dans les plus brefs délais vers les champs de bataille européens. Les productions agricoles ainsi que les minerais étaient exportés vers les différents ports de la Tunisie, le plus souvent par le rail. Par exemple la ligne Gafsa-Sfax a été construite pour exporter le phosphate tunisien vers la métropole notamment.

En conclusion on peut dire que le développement des chemins de fer en Tunisie a d'abord servi l'introduction des grandes puissances dans un pays qui n'a pas su réagir face à la modernité. Les tunisiens ont été que les spectateurs de cette évolution technologique qui modifia profondément de nombreux

de pays au siècle de la révolution industrielle.

Références:

Bourguiba, H., Ma Vie, Mon &oeuvre 1929-1933. Plon 1985

Martin, J-F., Histoire de la Tunisie Contemporaine. De Ferry à Bourguiba 1881-1956. L'Harmattan 1993.

Sebag, P., Tunis Histoire d'une ville. L'Harmattan 1998.

Archives nationales de France à propos des activités de la société "Société de Construction des Batignolles"

<http://www.archivesnationales.culture.gouv.fr/camt/fr/inventairesaq/89aq.html>