

**Le commerce extérieur de la Tunisie sous le protectorat français
(1881-1956)**

The Tunisian external trade under the French protectorate: 1881-1956

Tej Ramzi

Enseignant chercheur – Maître Assistant
Institut supérieur des Langues de Gabès
Email : ramzi.tej@yahoo.com

Reçu le 17.10.2020	Révisé le : 21.10.2020	Accepté le : 22.10.2020
--------------------	------------------------	-------------------------

Résumé

Le processus de la modernisation administrative a toujours été une source d'inquiétude pour les caciques des activités commerciales dans les eaux territoriales tunisiennes au début de l'époque moderne, et même avec l'établissement du protectorat français. Ces inquiétudes sont dues en grande partie aux abus et aux violations qui ont marqué ce processus, tels que les méthodes de fraudes et de conversions suivies par les grands commerçants et les propriétaires des moyens de transport, et ce malgré les tentatives successives de restructuration de ce secteur. Cette situation alarmante a poussé les superviseurs des affaires commerciales à élaborer un plan de sauvetage afin de résoudre les problèmes de la décrépitude qui ont caractérisé le bassin méditerranéen, et en particulier le domaine maritime tunisien.

Mots clés : Marine marchande, commerce maritime, échanges commerciaux, lois de dissuasion commerciale, système administratif douanier.

Abstract

The process of the administrative modernization had always been a source of worry to the caciques commercial activities in the Tunisian territorial waters at the beginning of the modern epoch, and even with the establishment of the French Protectorate. These worries were principally due to abuses and violations that marked this process such as fraud methods and the conversions followed by great traders and the means of transport owners, and this, in spite of the successive attempts to restructure or reorganize this sector. This alarming situation led the supervisors of the commercial affairs to elaborate a safety plan in order to solve the problem of the decrepitude or the collapse that characterized the Mediterranean basin, in particular the tunisian maritime field or domain.

Keywords: Merchant Navy, Marine trade, Trade exchange, Commercial deterrence laws, the administrative customs system.

E-mail de correspondance : ramzi.tej@yahoo.com

Introduction

La question du commerce extérieur en Tunisie à l'époque moderne et contemporaine a soulevé de nombreuses interrogations, notamment de la part des spécialistes tels que les géographes et les historiens, pour clarifier les vraies raisons du retard enregistré dans ce secteur, ce qui nous a poussés à choisir ce sujet bien qu'il ait été abordé à plusieurs reprises.

De même, l'importance de ce sujet réside dans l'incohérence enregistrée dans la plupart des études, tant locales qu'orientalistes, et par conséquent, il est nécessaire d'identifier les causes de cette contradiction et de définir les caractéristiques des changements survenus dans ce domaine.

A cet égard, nous mentionnons que de nombreux voyageurs ont eu lors de leurs visites exploratoires en Tunisie des impressions positives à propos du rôle commercial de ce pays à la fin du XVII^{ème} siècle, et ils l'ont décrit comme étant la plus importante plateforme maritime dans l'Ouest de la Méditerranée.

En plus, la Tunisie et grâce à sa position géographique stratégique, est devenue la première station de transit et le centre de la mobilité commerciale de diverses nationalités. Ce pays a tiré l'essence du dynamisme et de l'importance du commerce dans l'espace méditerranéen de la diversité de ses relations avec le monde chrétien, tels que les Français, les Anglais.

A travers ce qui précède, quelles sont les raisons les plus importantes qui ont fait que le commerce extérieur de la Tunisie souffre d'une sorte de stagnation, et n'a pas pu suivre le rythme de l'évolution depuis la fin de la période moderne jusqu'aux périodes avancées de son histoire contemporaine ?

Par conséquent, cette étude vise à tracer la voie de la modernisation du secteur du commerce extérieur en Tunisie pendant ses périodes les plus difficiles, notamment celles qui ont coïncidé avec l'occupation française, en plus des difficultés les plus marquantes auxquelles ce projet a été confronté.

1. Le commerce maritime tunisien et les conflits européens en

Méditerranée

1.1. La situation du commerce maritime tunisien à l'époque précoloniale

Les entreprises françaises ont eu jusqu'aux années quarante du XIX^{ème} siècle une présence remarquable dans le domaine du commerce avec le monde islamique (CHAGRAOUI, 1997 : 258), et elles ont dépassé à ce niveau la concurrence britannique (FREMEAUX, 1991 : 24-25).

Toutefois, les relations commerciales entre la France et la Tunisie ont vécu une sorte d'apathie avec l'arrivée d'Ali Bey au trône de la Tunisie, ce qui a mis fin aux accords commerciaux entre ces deux pays, surtout après la déclaration de la société française «*La*

Société Royale en Afrique» de son intention d'occuper le port de Tabarka pour développer son volume de commerce ainsi que le contrôle de cette activité dans toute l'Afrique du Nord (FREMEAUX, 1991 : 24-25).

La rupture des relations commerciales entre les deux pays n'a cessé de s'accroître jusqu'à l'année 1768. Dès lors, une nette amélioration des relations commerciales a été enregistrée, ce qui a conduit à l'octroi de la concession de la pêche du Corail à Tabarka aux Français et la création d'une nouvelle agence commerciale à Bizerte au cours de la même période.

Cependant, une nouvelle crise a éclaté entre les deux parties après le refus du Bey de reconnaître la souveraineté de la France sur la Corse, ce qui a conduit à la déclaration de la guerre entre les deux pays, et ce jusqu'à l'année 1770, date de la conclusion de l'armistice de paix et du retour des marchands français à leurs activités (FREMEAUX, 1991 : 24-25).

Lors de son arrivée au pouvoir, Hammouda Pacha a pris des mesures sévères contre les commerçants européens, qu'ils soient résidents dans le pays ou engagés aux activités de commerce avec les ports Tunisiens. Malgré les procédures suivies avec les différents pays européens, un certain nombre d'entre eux, en particulier, la France et la Grande Bretagne sont restés jusqu'à l'année 1787 privilégiés par rapport aux autres nations, surtout au niveau des réductions des impôts. Néanmoins, cette situation n'a pas duré longtemps, en raison des relations tendues avec la France à partir de 1807 pendant le blocus économique imposé par l'Angleterre (SOUISSI, 1999 : 84).

A partir du XVIII^{ème} siècle, le commerce des pays maghrébins s'est développé avec certains pays européens, tels que la France, l'Espagne et les Etats Unis d'Amérique, et les échanges commerciaux ont connu une mobilité remarquable dans le bassin méditerranéen suite à l'évolution du taux de l'exportation comme les céréales, le blé, l'orge, l'huile d'olive, la laine, le cuir et le sel ((SOUISSI, 1999 : 85-86). En dépit de cette mobilité, il est difficile de parler d'une marine marchande tunisienne à une période où la piraterie était l'activité maritime dominante (Anonyme, 1788 : 19-20).

A ce propos, les écrits des orientalistes portaient beaucoup de distorsions sur la question de la piraterie maritime, qu'ils considéraient comme le principal soutien de l'économie locale pour les pays d'Afrique du Nord dès la première moitié du XVII^{ème} siècle jusqu'à la fin du XVIII^{ème} siècle.

Ces études ont négligé le rôle vital joué par les secteurs de l'agriculture et du commerce, et les raisons qu'elles invoquent ne sont que de faibles prétextes pour se préparer à une intervention coloniale (BOUBAKER, 1997 : 64-65).

Est-il alors possible de parler d'une marine marchande tunisienne en dépit des circonstances critiques qui ont caractérisé l'économie de ce pays ?

1.2. La marine marchande tunisienne et les circonstances de sa création

Il est difficile d'admettre qu'il y ait eu une sorte de rapport de force entre la navigation maghrébine et celle étrangère sur les deux rives du bassin méditerranéen jusqu'au début du XIX^{ème} siècle (BONO, SD : 13-14) malgré le rôle joué par l'activité de piraterie relativement dans ce domaine pour conjurer le danger des puissances occidentales qui limitaient la portée de l'expansion du commerce maritime islamique (BENSAMOUN, 2007 : 25).

En effet, avant l'occupation française, la composition de la flotte navale tunisienne maintenait le modèle traditionnel des voiliers (DUNNANT, 1975 : 87), dont la majorité appartenait à des propriétaires privés et à des personnes influentes comme Muhammad al-Jalouli et Muhammad al-Kayyasi, et ce qui restait appartenait à l'Etat (MALOUF, 1986 : 533).

De plus, la question du commerce extérieur tunisien soulève le rôle important de ces commerçants privés, qu'ils soient locaux ou étrangers, joué pour combler le déficit au niveau des bateaux, ce qui a relativement amélioré le rendement et les performances, mais cela a coûté au budget de l'Etat des ressources financières supplémentaires.

Cette situation de la flotte tunisienne s'est aggravée avec la fin de l'ère de l'activité de piraterie, et surtout après sa destruction à plusieurs reprises, dont la première date de 1820 et la seconde après avoir participé à la bataille de Navarrine en 1827 (Dictionnaire de Marine, 1831 : 38).

Et jusqu'au début de la seconde moitié du XIX^{ème} siècle, la Tunisie possédait un nombre très limité de bateaux, pas plus de douze, répartis en six unités, dont la plupart étaient consacrées à la garde des convois commerciaux et à la surveillance des côtes (DE PRADEL, 1956 : 352-353), ce qui les rendait loin de constituer une flotte commerciale pouvant concurrencer les grands pays.

A cet égard, de nombreux accords ont été conclus dans le but de renforcer la marine avec de nouveaux bateaux capables d'augmenter les capacités du commerce tunisien, mais l'affaire est restée telle quelle malgré la mise à disposition des capacités matérielles nécessaires, et par conséquent, les marchands et courtiers d'armes sont entrés dans le domaine des appels d'offres de bateaux dans le but de les acheter à des prix bien inférieurs à ceux dépensés pour les acquérir.

Compte tenu des capacités limitées et du caractère aléatoire des options, le rôle de la flotte navale tunisienne s'est limité au transport de ravitaillement aux soldats dans les régions du sud et à certains voyages pour transporter les pèlerins tunisiens, ce qui l'a empêchée de surmonter les obstacles qui caractérisaient la plupart des étapes et mécanismes de modernisation.

Malgré cette situation, le début du XIX^{ème} siècle a été marqué par les premières tentatives de construction d'une flotte commerciale tunisienne et la présence de sa bannière dans les divers ports européens (PANZAC, 2004 : 13). La signature de la Convention du 8

août 1830 a ouvert une nouvelle ère pour la navigation maritime puisque les ports tunisiens sont devenus parmi les meilleures destinations des différentes communautés (CHATER, 1984 : 177-178). Au début de la seconde moitié du XIX^{ème} siècle, la concurrence s'est accentuée entre les grandes puissances européennes pour monopoliser les échanges commerciaux tunisiens (CROUZET, 2008 : 7-8).

En 1860, la France, l'Italie et l'Angleterre ont ainsi fourni près de 92% du total des spéculations tunisiennes, comme ils ont engagé leurs navires afin d'assurer une grande partie du transport côtier entre les différents ports (GANIAGE, 1959 : 50). En revanche, une présence modeste de certains navires Grecs, Scandinaves, Autrichiens et Ottomans, ainsi qu'un nombre très limité des navires Tunisiens a été enregistrée dans le reste des ports côtiers.

En raison des politiques antérieures, et face aux ressources et aux équipements limités confiné à la région méditerranéenne, le commerce maritime tunisien était incapable de dépasser les cadres étroits.

La navigation sur les côtes tunisiennes était alors modeste, et comptait principalement sur le cabotage (DHINA, S.D : 356), et à l'exception des grands ports, tels que celui de Sfax, de Tunis, de la Goulette, de Sousse et de Bizerte, le reste des ports mineurs était connu sous le nom des «*petits ports de cabotage*» selon le rapport publié par la Chambre du Commerce et de l'Agriculture Mixte.

En effet, les différentes installations portuaires tunisiennes n'ont pas été en mesure d'élever le niveau des échanges du commerce extérieur en raison de leur caractère traditionnel, de leur modestie et de leur manque d'éléments de modernité pour réaliser l'amélioration attendue avec les pays occidentaux (FAUCON, 1893 : 201-202). Cette faible rentabilité des ports tunisiens est liée au budget limité alloué à la restauration, à l'entretien et à la modernisation, qui était beaucoup moins que prévu, et malgré cela, il a pesé sur l'Etat tunisien (Résidence générale de la République Française, 1922 : 116-117).

Depuis la période moderne et jusqu'aux premières années du protectorat français, les échanges commerciaux tunisiens étaient basés sur l'importance des importations par rapport aux exportations, en raison des ressources modiques. Les produits exportés comprenaient essentiellement les céréales, les dattes, l'huile d'olive et le sel ; en contrepartie les importations comprenaient les produits industriels, comme le tissu, la soie, et les métaux précieux (FAUCON, 1893 : 256-257).

Cette phase de stagnation s'est poursuivie jusqu'à la publication de la décision du nouveau régime douanier au cours de la période allant du 13 octobre 1889 au 12 octobre 1890, ce qui a réduit relativement le volume des importations et a contribué à l'augmentation du taux d'exportation (FAUCON, 1893 : 257) En effet, le rythme des exportations tunisiennes s'est accru régulièrement au cours de la décennie 1883-1893.

Tableau n°01 : Produits exportés vers la France en 1891

Les produits	Valeur (Franc)
Cuir	2.569.832
Soie	2.387.612
Sucre	1.361.974
Tissu en laine	828.552
Tissu en coton	693.326
Les matériaux de construction	542.003
Papier	472.160
Vins	542.003

La source : (FAUCON, 1893 : 262)

Dès lors, il était nécessaire d'arrêter ce flux continu de l'ingérence étrangère dans les affaires maritimes tunisiennes liées aux échanges commerciaux, et la restructuration des aspects administratifs de ce secteur pour pouvoir prendre les formalités nécessaires, telle que la décision du Bey datée du 31 décembre 1899, qui s'est intéressée à identifier la nationalité des navires naviguant dans les eaux tunisiennes pour freiner les abus des commerçants étrangers.

Ainsi, Il était prévu d'enregistrer une amélioration des taux des changes avec l'achèvement des conditions de navigation dans le domaine maritime tunisien. Néanmoins, la répartition géographique des activités commerciales était déséquilibrée, et la balance commerciale a enregistré un déficit de 3,70% dans le sud tunisien au cours de la période 1886 – 1909 (MARTEL, 1964 : 116).

Ces procédures ont coïncidé avec les règlements édictés par les autorités françaises en 1914, qui ont aboli la loi du libre-échange du 2 mai 1898, ce qui a réduit les importations des pays étrangers, y compris la France avec la fin de la Première Guerre Mondiale (KASSAB, 1976 : 190).

La fin des années trente du XX^{ème} siècle était considérée comme étant la période la plus importante et la plus dynamique au niveau des échanges commerciaux entre la Tunisie et les autres pays, surtout ceux qui sont liés à l'exportation de phosphates, qui a connu un développement remarquable. Ainsi, la Tunisie a occupé la deuxième place mondiale dans ce domaine après les Etats Unis, et la première place en Afrique du Nord (CHARTIER, 1952 : 201).

Les années quarante du XX^{ème} siècle ont connu une baisse des rendements du transport commercial en Méditerranée occidentale, en raison des répercussions de la guerre italienne, ce qui a eu un impact négatif sur le commerce tunisien en particulier dans le sud (CELERIE, 1934 :558-559).

La raison de cette situation, selon ce qui a été indiqué dans les rapports français, est en relation avec la morphologie des terrains où on remarque une abondance des chaînes montagneuses qui réduit la quantité de précipitations, et nuisent à la rentabilité de la production, outre le manque de la main d'œuvre locale et la mauvaise infrastructure depuis les années vingt du XX^{ème} siècle (JEAN, 1929 : 80-81).

La situation vécue par la Méditerranée a poussé la France à renoncer à certains principes pour rétablir l'équilibre du commerce maritime, en donnant quelques privilèges aux entreprises italiennes, et ce pour répondre aux besoins du transport commercial (ALAIN, 1958 :287-288).

Les concessions des autorités françaises dans ce domaine n'ont pas duré longtemps puisqu'après avoir surmonté les problèmes de transport, la France a cherché à redonner vie à la décision du 3 mai 1945, qui interdit l'abus des activités commerciales dans les ports tunisiens sans autorisation préalable, ce qui a été considéré de la part de l'Italie comme une violation des clauses du libre-échange international. D'ailleurs, cette loi est restée en vigueur jusqu'aux années cinquante du XX^{ème} siècle (ANONYME, 1948 :35-38).

La disparition de la petite bourgeoisie dans les grandes villes tunisiennes a été parmi les séquelles de la politique française au niveau du commerce maritime, telles que la transformation des grands propriétaires en des travailleurs suite à la monopolisation des zones commerciales vitales par les capitalistes français. L'état de déclin économique que la Tunisie a connu a eu un impact profond sur les indigènes, et a engendré une situation sociale critique à la fin des années quarante.

En raison de l'absence d'une marine marchande, la Tunisie était incapable de se débarrasser des conditions imposées par les sociétés étrangères actives dans ce domaine, ce qui a engendré une dépendance commerciale jusqu'à la fin des années cinquante du XX^{ème} siècle. A l'exception de ce qui a été réalisé dans un nombre limité des villes côtières, les régions du sud tunisien étaient incapables de suivre la mobilité commerciale en raison de l'infrastructure modeste ainsi que du manque des investissements commerciaux.

2. Les mesures de dissuasion dans le domaine du commerce maritime

2.1. Le système administratif douanier

Les centres douaniers ont toujours été l'artère du trafic commercial en raison de leur rôle dans la structuration du travail des ports et dans le suivi des procédures de chargement et de déchargement des marchandises, ce qui les a placés au premier plan des préoccupations des dirigeants en raison des revenus qu'ils fournissent qui pouvaient couvrir toutes les dépenses, qu'elles soient militaires pour payer les salaires des soldats, ou sociales pour améliorer les conditions de vie des salariés.

Pour cette raison, les droits de douane en Tunisie sont divisés en deux catégories, formelles et informelles, le premier étant imposé aux moyens de transport maritime de

différents types et tailles, tandis que le second est établi en fonction du type et de la valeur des marchandises (Archive National de Tunisie, 1878).

Ce système a été établi après une série de consultations entre le gouvernement tunisien et les puissances européennes, telles que la Grande Bretagne, la France et l'Autriche. Ces consultations ont conduit à une réduction de 3% de la valeur fiscale des marchandises des pays qui ont approuvé la Loi douanière. Cette décision était appuyée par la conclusion de l'accord franco – tunisien le 21 mai 1824 (JEAN, 1934 :559).

Avec l'établissement du protectorat français en 1881, la Tunisie a joui d'une exonération fiscale qu'elle devait payer au cours de la période 1884-1890. Mais cette exception n'a pas duré longtemps surtout après l'émission de la loi du 19 juillet 1890, qui a imposé les mêmes procédures fiscales suivies avec tous les autres Etats sur toutes les marchandises tunisiennes (KASSAB, 1976 : 135).

Le gouvernement français a été proactif dans le contrôle du domaine du commerce extérieur en Tunisie pour des considérations stratégiques basées sur le principe de la monopolisation des échanges, qui était l'objectif primordial de la colonisation. La France a pris l'initiative d'intégrer la Tunisie depuis 1890 dans une union douanière afin d'être exemptés des droits à l'exportation. Toutefois, cette procédure a contribué à la supériorité française dans ce domaine au détriment des autres pays (FAUCON, 1893 : 256-257).

La France a également renoncé dans le cadre de sa politique de prévarication au principe de l'égalité des privilèges tarifaires avec tous les autres Etats signataires des mêmes accords commerciaux avec le gouvernement tunisien, ce qui lui a permis de gagner plus de grandeur en plus de la dislocation de l'indépendance douanière de la Tunisie, et elle a publié une ordonnance datée du 2 mai 1898 dans le but d'éliminer la concurrence européenne (FAUCON, 1893 :265).

Par conséquent, l'initiative française a reflété son impérialisme économique ainsi que la confirmation de la soumission du commerce extérieur tunisien aux fondements et aux principes de la politique française.

Cette politique s'est poursuivie même après la Première Guerre Mondiale, et elle a répondu aux appétences de sa communauté appelant à la nécessité d'établir une union douanière tuniso-française, et ce bien que l'appel a été rejeté et n'a pas reçu l'unanimité des concessionnaires d'alcool.

Les autorités françaises ont adopté la demande de la majorité en publiant une décision au mois de mars 1928, approuvant la nécessité d'établir une union douanière fondée sur des bases françaises, et qui donne à ses marchandises le privilège du non-paiement des taxes. En revanche, les exportations tunisiennes n'ont pas augmenté, et elles ont maintenu les mêmes taux depuis 1904 jusqu'à la fin des années trente du XX^{ème} siècle (KASSAB, 1976 : 184).

Cette phase englobe les périodes les plus sombres que la Tunisie a vécues depuis l'établissement du système d'union douanière, ce qui a eu un impact négatif sur le niveau de la balance commerciale, malgré le maintien du taux de croissance normale de 5% par an (KASSAB, 1976 : 190). Cette situation était due en grande partie à une contraction de la taille des investissements français en Tunisie, ainsi que la baisse des exportations du pays à partir de 1932 (KRAÏEM, 1984 : 99).

La succession des lois qui visent à structurer le système douanier a empêché la Tunisie de déterminer le sort de son commerce extérieur. A cet égard, une mesure a été prise le 5 juillet 1943 en vertu de laquelle le commerce tunisien a été mis sous la tutelle française.

La France a adopté cette même politique depuis sa présence dans le territoire tunisien, afin de garantir les intérêts de sa communauté sans prêter attention à la question du développement du commerce tunisien, en accordant à ses commerçants le droit à l'exonération d'impôt définitivement en janvier 1949, ce qui a aggravé l'état du commerce tunisien jusqu'à la fin des années cinquante du XX^{ème} siècle (KASSAB, 1976 : 194).

En somme, la plupart des efforts visant à élaborer une législation douanière claire qui s'applique à toutes les activités commerciales locales et étrangères ont échoué, et les décisions successives n'ont pas abouti à une structuration du commerce extérieur d'une manière qui rompt avec la fluctuation du contrôle des taux de douane.

2.2. Les lois de dissuasion commerciales

Les aspects juridiques de la dissuasion qui touchaient le commerce maritime en Tunisie ont été soulevés, en raison de la marginalisation qui a caractérisé ce domaine depuis l'époque moderne et même après l'établissement du protectorat français. Les questions de droit pénal qui ont été approuvées visaient à examiner les abus commis par les commerçants locaux et étrangers qui pratiquaient les activités commerciales dans le domaine maritime tunisien.

Depuis le XVII^{ème} siècle, des lacunes existaient dans le contrôle des points de transit marins, et la plupart des opérations de surveillance douanière ont été effectuées dans les grands ports, tels que celui de Tunis, de Bizerte, de Sousse et de Sfax, et au-delà de ces ports, il était interdit de pratiquer n'importe quel type d'activité commerciale. D'ailleurs, toute violation de ces formalités faisait l'objet de poursuites judiciaires telles que l'emprisonnement et la confiscation des marchandises (BOUBAKER, 1997 : 109).

Sous le poids des pressions des consuls, et en l'absence des moyens pour maîtriser les excès qui ont frappé le secteur du commerce maritime, la mise en place d'un cadre juridique était une nécessité, et ce afin de résoudre les conflits qui surgissent entre les sociétés de transport commerciaux, les personnels et les superviseurs techniques des ports tunisiens.

A la fin de la seconde moitié du XIX^{ème} siècle, sous le règne d'*Ali Pasha Bey*, le 31 décembre 1889, une décision a été prise pour obliger les agents responsables des ports de

vérifier les documents de propriété ainsi que la nationalité des bateaux qui naviguaient dans les eaux territoriales tunisiennes (KASSAB, 1976 : 135).

En cas de fraude avérée dans l'un des documents officiels, le contrevenant est passible d'une amende comprise entre cinquante et trois mille francs. La décision a pris soin de tout ce qui concerne les navires de commerce, les sanctions les plus importantes et elle a stipulé essentiellement les amendes imposées sans suivre l'intransigeance avec les commerçants, même si nécessaire, ce qui confirme l'absence de rigueur dans l'application des lois réglementaires (KRAIEM, 1984 : 99).

Les agents des douanes affectés au service des ports devaient jurer devant le tribunal de première instance avant de recevoir leurs tâches de contrôle et d'inspection. Cependant, les fonctions qui leur étaient confiées ne dépassaient pas le niveau d'examiner les rapports, les erreurs et les délits commis par les propriétaires des navires commerciaux, ainsi que l'application des dispositions de la justice française, tandis que les tribunaux français devaient répondre aux questions de ce genre, ce qui souligne le manque d'indépendance du pouvoir judiciaire tunisien dans la prise des décisions même dans les sanctions les plus simples (ROGER, 1955 :60-61).

Les années vingt du XX^{ème} siècle étaient considérées comme la période la plus importante en matière de révisions des lois commerciales maritimes, en particulier, celles relatives à l'ajustement des conditions de vente, d'achat et de transport selon les dispositions internes des ports tunisiens.

Dans ce cadre, la décision du 28 janvier 1922 avait pour but de définir les fonctions des parties tunisiennes et étrangères contractantes, et les situations qui pourraient être soumises au droit pénal sans les identifier, ce qui se prête à remettre en question les raisons de cette réticence (Roger, 1955 :61).

La décision publiée le 17 décembre 1926 a expliqué clairement les sanctions exhalées par les délinquants commerciaux, la valeur des péchés à payer et les cas dans lesquels les autorités judiciaires devaient prendre les procédures de détention préventive et l'emprisonnement, outre la détermination de la valeur et la durée de la peine en conformité avec les grades militaires dont jouissaient les détenteurs d'obligations de la surveillance (KRAIEM, 1984 : 99).

Les procédures de la détention préventive, les amendes et la prison disciplinaire étaient incapables de dissuader les abus commis par les navigateurs locaux et étrangers. La solution consiste à rompre avec ces pratiques nocives au secteur commercial et la nécessité de trouver une formule optimale pour surmonter les niveaux théoriques qui se sont révélées incapables, ainsi que la promulgation de lois plus strictes, tels que la pétrification de la navigation dans le domaine maritime tunisien pour les contrevenants, ou le retrait des licences qui les accordent le droit de naviguer dans les ports tunisiens.

La fin des années trente et le début des années quarante du XX^{ème} siècle n'ont pas vécu des changements radicaux en termes des procédures prises dans le domaine du

commerce maritime, et en contrepartie, les valeurs des amendes ont été réévaluées en cas de découverte d'escroqueries dans les informations concernant le genre, le poids, la valeur et les méthodes de transport approuvées.

Conclusion

Le domaine maritime tunisien a connu dans ses différents stades historiques de nombreux défis afin de surmonter l'état de dégradation et de décomposition vécu depuis l'époque moderne et jusqu'à l'établissement du protectorat français en 1881. En contrepartie, il y avait de nombreuses tentatives de restructurations qui visaient à améliorer la situation du commerce maritime dans la rive Sud – Ouest du bassin méditerranéen qui a longtemps souffert de nombreuses lacunes dans ce domaine.

La situation qui a caractérisé le domaine du commerce maritime tunisien durant ses premières phases a eu de nombreuses fluctuations, en raison des politiques volatiles adoptées par le gouvernement français, et qui se sont révélées incapables de changer l'état précaire et instable de ce secteur. En dépit de son relative mobilité au cours des années trente et quarante du XX^{ème} siècle, les résultats escomptés n'étaient pas au niveau souhaité.

Bibliographie :

Archive :

1. Archive National de Tunisie. Série historique. Carton 188. Dossier 1088. Sous-dossier 1. 1859-1881. Document N°49. 16 novembre 1878. Le mouvement des navires dans les ports tunisiens.

Les études (livres et articles) :

1. ANONYME. (1788), *Mémoire concernant le système de paix et de guerre que les puissances européennes pratiquent à l'égard des régences barbaresques*. Traduit de l'italien par le chevalier D'Henin. Sseconde édition. Venize : Formaleoni.
2. ATTELLAH, D. (s. d.), *Etats de l'occident Musulmans au XIII^{ème}-XIV^{ème} et XV^{ème} siècle : institutions gouvernementales et administratives*. Office des publications universitaires-Alger : ENAL.
3. BENSAMOUN, Y. K. (2007), *Le Maghreb de l'Empire Ottoman à la fin de la colonisation française*. Berlin
4. BONO, S. (s. d.), *Les corsaires en Méditerranée*. Traduit de l'italien par Ahmed Somaï. EDIF. Editions La Porte.
5. BOUBAKER, S. (1997), Les espaces maritimes de Tunis aux XVII^{ème} et XVIII^{ème} siècles. In : *Tunis cité de la mer*. L'Or du temps Tunis. pp.64-65.
6. CELERIER, J. (1934), Le commerce extérieur de la Tunisie. In : *Annales de Géographie*. t. 43. n°245. pp.558-559.
7. CHAGRAOUI, M. (1999), Tunis carrefour Méditerranéen d'après les voyageurs français du XVII^{ème} siècle, In : *Tunis cité de la mer*. Actes du colloque organisé dans le cadre des manifestations relatives au choix de l'UNESCO de Tunis. Capitale culturelle. Textes recueillis et publiés par Pr. Alia Baccar-Bournaz. Municipalité de Tunis et université de Tunis I. l'Ordre du Temps : Tunis, p.258.
8. CHARTIER, M. (1952), Phosphates de chaux tunisiens. In : *L'information géographique*. Volume 16, n°5. p.201.

9. CHATER, K. (1984), *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^{ème} série : Histoire. Volume XXXIII. Tunis : Imprimerie Officielle.
10. CROUZET, F. (2008), *La guerre économique franco-anglaise au XVIII^{ème} siècle* : Librairie Arthème Fayard.
11. DE PRADEL DELMASE, M. (1956), La station navale française de Tunis. In : *Cahiers de Tunisie*. N°15. 4^{ème} année, pp.352 – 353.
12. DESPOIS, J. (1929), La structure et le relief de la Tunisie septentrionale. In : *Annales de Géographie*. t. 38, n°211. pp.80-81.
13. DUNNANT, H. (1975), *Notice sur la Régence de Tunis*. S. T. D. Tunis : Société tunisienne de Diffusion.
14. S. A. (1948), Evolution de la situation économique de la Tunisie de 1938 à 1947. In : *Etudes et conjoncture-Union française/Economie française*. 3^{ème} année. 1948, n°1. pp.35-38.
15. FAUCON, N. (1893), *La Tunisie avant et depuis l'occupation française : Histoire et colonisation*. Lettre-préface de M. Jules Ferry. Tome II. Colonisation. AUGUSTIN CHALLAMEL Paris : éditeur Librairie Coloniale.
16. FREMEAUX, J. (1991), *La France et l'Islam depuis 1789*. Paris : Presses Universitaires de France : 1^{ère} édition.
17. GANIAGE, J. (1959), *Les origines du protectorat Français en Tunisie (1861 – 1881)*. maison tunisienne de l'édition. 2^{ème} édition : France : Presses Universitaires de France.
18. HUETZ DE LEMPS, A. (1958), La situation économique de la Tunisie. In : *Cahiers d'outre-mer*. 11^e année, n° 43. pp.287-288.
19. KASSAB, A. (1976), *Histoire de la Tunisie : l'époque contemporaine*, Tunis : Société tunisienne de diffusion.
20. KRAÏEM, M. (1984), *Le mouvement social en Tunisie dans les années 30*. In : *Cahiers de Cérès*. Série histoire. Editeur Cérès, n°2, p.99.
21. LACOUR GAYET, J. (1950), *Histoire du commerce, le commerce de l'ancien monde jusqu'à la fin du XV^{ème} siècle* : éditions Spid.
22. MALOUF LIMAM, H. (1986), Ports tunisiens et défense côtière : 1705 – 1814. In : *Revue tunisienne de sciences sociales*. N°84-87, p.533.
23. MARTEL, A. (1964), Le commerce maritime du sud-tunisien 1885-1910. In : *Les Cahiers de la Tunisie*. n°47 – 48. 3^{ème} et 4^{ème} trimestre, p.116.
24. PANZAC, D. (2004), *La caravane maritime : Marins Européens et marchands Ottomans en Méditerranée (1680-1830)*, Paris : CNRS éditions.
25. PINTO, R. (1955), Les conventions du 3 juin 1955 entre la France et la Tunisie. In : *Annuaire français de droit international*. Vol 1, pp.60-61.
26. PLANTET, E. (1893), *Correspondance des beys de Tunis et des consuls de France avec la cour (1577-1830)*. T. 1. Paris : S. E.
27. Résidence générale de la République Française (1922). *Notice générale sur la Tunisie (1881-1921)*. Imprimerie du-centre-Toulouse.
28. SOUISSI, F. (1999), La piraterie dans la baie de Tunis pendant la guerre d'indépendance américaine : *Tunis cité de la mer : Actes du colloque organisé dans le cadre des manifestations relatives au choix de l'UNESCO de Tunis, capitale culturelle*. Textes recueillis et publiés par Pr. Alia Baccar-Bournaz. Municipalité de Tunis et université de Tunis I.

Les instruments de recherche (Dictionnaires et encyclopédies) :

1. Dictionnaire de Marine (1831). Avec Huit planches. Le Vice-Amiral WILLAUMEZ. Troisième édition : Paris. Bachelier. Père et Fils. libraires pour la Marine. QUAI DES AUGUSTINS, N°55.