H I S T O R I Q U E

Dans l'antiquité, le commerce maritime de la Tunisie fut intense. Carthage était surtout une puissance maritime par sa flotte de guerre et de transport.
Les vestiges des ports de Carthage, de Kélibia (antique Clupéa), d'Hadrumète, de Thapsus, de Mahdia, de Gyghtis, etc., témoignent encore de l'importance de l'activité maritime passée ; celle-ci cessa avec les invasions vandales.

Cette activité se réveilla avec l'arrivée au pouvoir de la dynastie Husseinite, sous laquelle la piraterie diminua et finit par disparaître.
Mais les échanges par voie de mer étaient peu importants. Les ports tunisiens se prêtaient d'ailleurs mal aux besoins d'un cabotage cependant peu exigeant, effectué par des voiliers de petit tonnage et de faible tirant d'eau.
Quelques quais sans profondeur avaient été établis à Bizerte, Porto-Farina, La Goulette, Sousse, Sfax. Ils étaient devenus vite inutilisables par ensablement, faute d'entretien, et servaient à l'accostage des petites embarcations par lesquelles étaient transbordées les marchandises des navires demeurant mouillés au large.

Une mention spéciale doit toutefois être accordée aux deux ports qui jouèrent sous les Beys un rôle prépondérant, tant au point de vue militaire qu'au point de vue commercial : Porto-Farina et La Goulette.

Porto-Farina prit son développement dans la deuxième moitié du XVII èeme siècle. Le lac qui porte ce nom, et qui n'a guère, aujourd'hui, plus qu'un mètre de profondeur, en avait alors une dizaine, si l'on en croit la tradition. Cette profondeur n'aurait même commencé à décroître qu'au commencement du XIXème siècle il et certain que les frégates accédaient autrefois à pleines voiles dans le lac, et que, sous Mustapha Bey et Ahmed Bey, des travaux importants y furent faits pour l'établissement d'un arsenal, le seul que possédât alors la Tunisie

Mais la principale place maritime de la Tunisie fut, au début du XIX siècle, La Goulette. Les Beys y résidaient six mois de l'année.
C'est vers la fin du XVIIIème siècle, sous le règne de Hamouda Pacha, que fut commencée la construction de la vielle darse et des quais et qui doivent être comblés pour gagner les terrains nécessaires à la construction du port.
Hamouda Pacha rêvé d'amener, par un canal, les navires jusqu'à Tunis ; mais il dut se contenter de la darse de la Goulette, où les navires calant cinq mètres pouvaient accéder en tout temps.

Pour l'entretien des profondeurs de la darse, le Gouvernement beylical acheta successivement trois dragues qui furent assez rapidement hors d'usage.

En 1835, furent établis à la Goulette les magasins actuellement enclavés dans l'atelier naval de la Régie des Ports de Commerce et qui constituaient l'arsenal maritime des Beys. En 1860, furent construits l'atelier des machines, celui des forges et de la fonderie.

Les détails dans lesquels nous sommes entrés montrent bien que l'objectif du Gouvernement des Beys dans les travaux de ports était la préparation de la guerre

beaucoup plus que la satisfaction des besoins du commerce. Celui-ci, comme il est dit d'ailleurs plus haut, n'avait qu'une importance très restreinte.

D'après certains renseignements statistiques qui ne remontent pas au delà de 1875, on peut estimer que le tonnage effectif de l'ensemble des ports de la Régence ne dépassait pas, aux entrées et sorties réunies, 200.000 tonnes dans les années de très bonnes récoltes. La plupart des transactions se faisaient avec l'Italie et par petits voiliers. Les vapeurs ne servaient guère qu'aux relations postales avec la France et l'Angleterre.
Rappelons seulement ici que c'est en 1847 que fut crée le premier service régulier à vapeur mettant la Tunisie en relations bi-mensuelles avec la France et l'Algérie.
En 1885, ce service devint hebdomadaire.
En 1873 seulement fut crée un service direct entre La Goulette et Marseille.

A des besoins aussi restreints, un outillage rudimentaire pouvait suffire et rien n'incitait à améliorer un état de choses qui se trouvait en harmonie avec les conditions économiques générales du pays et avec la production dont il était susceptible.

Après l'établissement du Protectorat, la Direction Générale des Travaux Publics mit à l'étude la construction de ports correspondant à la mise en valeur de la Régence.

En 1886 une campagne de dragages fût entreprise dans le vieux port de Bizerte
Des travaux au port de Tunis. commencèrent en 1888 et le port fut déclaré ouvert au commerce le 28 mai 1893. De cette époque date la création, du port de Tunis, situé à 9 Kilomètres à l'intérieur des terres.

A Sousse, l'Etat construisit, de 1885 à 1893, un quai accostable à 2m50, de 200 mètres de long, et un chenal d'accès.
Tous ces travaux se révélaient insuffisants avant même leur achèvement
Aussi des projets plus vastes furent peu après mis à exécution sous le régime de la concession à des Sociétés privées.

Le 17 Février 1890, la construction et l'exploitation du port de commerce de Bizerte (amorce et démarrage du port de guerre) furent concédés.
Le 12 Avril 1894, une solution analogue intervint pour l'achèvement des ports de Tunis et de Sousse et la construction du port de Sfax. Les concessionnaires se substituèrent la Compagnie des Ports de Tunis, Sousse et Sfax.

Les travaux réalisés par les concessionnaires, sous le contrôle de la Direction Générale des Travaux Publics, suivant les plans approuvés par le Conseil Général des Ponts et Chaussées, devaient permettre l'accès des navires calant six mètres de tirant d'eau à Tunis, Sousse et Sfax. Ces ports, dès 1900, disposèrent respectivement de 900,450 et 600 mètres de quais.

Sous le régime de ces concessions, les ports de Bizerte, Tunis-Goulette, Sousse et Sfax acquirent la configuration et atteignirent le développement commercial qu'ils avaient à la veille de la première guerre.

Le rachat des concessions fut réalisé par l'Etat à compter du 1er Janvier 1938 pour les ports de Tunis, Sousse et Sfax, et du 1er mai 1942 pour celui de Bizerte.

L'Administration de ces quatre ports fut confiée à un Etablissement public, **l'Office des Ports** jusqu'au 1er Avril 1947, date à laquelle fut créée la Régie des Ports de Commerce, à budget autonome.

Cependant, dès avant la guerre, les ports principaux et secondaires ne répondaient plus aux besoins du commerce et de la navigation.
Des études avaient été entreprises pour leur modernisation ; la guerre de 1939-1945 ne devait pas permettre leur réalisation.

D'ailleurs, des conditions nouvelles : accroissement des tonnages, accélération de la rotation des navires, motorisation de la pêche, etc., introduisaient des besoins nouveaux et conduisaient à réviser les projets conçus avant la guerre.

D'autre part, la guerre avait causé de graves destructions dans les ports. La reconstitution des ouvrages et de l'outillage détruit justifiant une transformation hardie qui serait apparue moins nécessaire si les ports étaient sortis indemnes de la campagne de Tunisie

Après cette guerre et avant l'indépendance la chaîne portuaire tunisienne se composait de 5 ports de commerce à savoir Tunis, La Goulette, Bizerte, Sousse et Sfax.

En 1965 fût crée l'O.P.N.T. , Office des Ports Nationaux Tunisiens, chargé du fonctionnement, de l'entretien et du développement des ports de commerce tunisiens.