



حوليات جامعة الجزائر 2 المجلد (الأول) العدد (الأول)
شوال - جوان (1442 هـ / 2021م)
جامعة أبو القاسم سعد الله - الجزائر 2

*Les réseaux routiers terrestres en Tunisie du
XIX ème siècle aux premières années du protectorat français*

*Terrestrial road networks in Tunisia from
XIXth century in the first years of the French protectorate*

*Elaboré par Soukeyna Issami
Docteur en histoire
Université De Sfax
Faculté des lettres et sciences humaines
Laboratoire LERIC
issamisoukeyna@gmail.com*

تاريخ النشر: 2021/01/01

تاريخ القبول: 2020/12/10

تاريخ الارسال: 2020/11/05

الملخص: تعتبر الطرق والمسالك التجارية ركيزة الحياة الاقتصادية للدول، وتساهم في ازدهار الحياة الاقتصادية وتعمل على توسع المدن ونمو العمران، وهذا في حال توفر شروط وخصائص معينة تعمل على أجل تجسيد هذا التفاعل بين الإنسان ومحيطه تحت ظروف سياسية قاهرة، عرفتها تونس في القرن التاسع عشر
الكلمات الدالة: تونس، الحماية، الطرق التجارية، القوافل، الأمن

Abstract

Roads and trade routes are the pillar of the economic life of countries, and they contribute to the prosperity of economic life and work on the expansion of cities and the growth of urbanization, and this is in the event that certain conditions and characteristics are available that work to embody this interaction between man and his surroundings under compelling political conditions, which Tunisia knew in the nineteenth century

Key words: Tunisia, protection, trade routes, convoys, security

Introduction

Depuis l'Antiquité, les réseaux terrestres en Tunisie garantissent le déplacement des passagers ainsi que le transport des marchandises malgré leur situation primitive, c'est sont encore des pistes. Au cours de quelques années, les réseaux terrestres parviennent à jouer un rôle crucial dans le développement de certains secteurs qui y sont liés. Pour l'ensemble de ces motifs et grâce à l'évolution associée à son architecture, son aménagement et son entretien, le projet de la création des réseaux routiers est devenu un projet important, voire vital.

Le développement rapide du réseau des routes goudronnées, des pistes entretenues (qui répondent aux différents besoins de la plupart des villes) explique l'essor de la circulation routière en Tunisie. De même, les conditions climatiques ont été extrêmement favorables pour contribuer énormément à la mise en place d'un secteur routier qui témoigne des réalisations importantes et des exploits inédits.

À partir du XIX^e siècle, les réseaux routiers en Tunisie se sont développés remarquablement à la faveur d'un déploiement énorme des moyens du transport. Lors de l'époque coloniale, on venait de consacrer une part importante du réseau routier terrestre qui répondrait essentiellement aux intérêts de la puissance française.

Au XIX^{ème} siècle, l'autorité beylicale a accordé une grande importance aux réseaux routiers de la régence dans un but de maintenir un certain équilibre. L'importance des réseaux routiers se manifeste essentiellement à travers deux dimensions majeures ; politique et stratégique (sans oublier la dimension économique). Pendant cette période, les déplacements s'effectuent généralement au sein d'un réseau de pistes caravanières où la traction animale constitue un élément de base.

Dans le but de faciliter les déplacements de ses fonctionnaires (la Mahalla) dans toutes les régions du pays, le « Makhzen » a contribué extrêmement à l'élargissement du réseau routier. C'est un élargissement qui a permis de garantir un transport rapide de ses fonctionnaires et une fluidité liée à l'exécution de leurs missions. Certainement, ce service incarnait le pouvoir central, maintenait la puissance de la régence et accomplissait plusieurs autres tâches comme la collecte des impôts, le contrôle des frontières, le règlement des différends... etc. Face à ces nécessités politiques et ces objectifs stratégiques, le « Beylik » était obligé de trouver les solutions convenables pour améliorer les fonctionnements de ses services.

Dans ce contexte, nous avons trouvé plusieurs décrets dans les dossiers de l'archive nationale de Tunis. Nous avons constaté que le Bey demandât à tous ses fonctionnaires de contrôler les routes dans toutes les régions pour signaler toutes les lacunes et les obstacles dont le pouvoir

central peut faire face. De cette façon-ci, les routes dans le XIX^e siècle étaient plus structurées.

Après l'établissement du protectorat français en Tunisie, la direction des travaux publics s'est chargée du service des ponts et des chaussées. C'est ainsi que plusieurs travaux ont été entamés dans le secteur des réseaux routiers malgré la dominance des travaux consacrés au rail. La consultation des documents propres à la période coloniale nous a permis de remarquer que la plupart des historiens se sont concentrés sur l'aspect quantitatif des travaux réalisés pendant cette période : la longueur des routes construites ou entretenues, les nombres des véhicules utilisés, les dépenses... etc. C'est une analyse qui réussit à démontrer efficacement l'évolution des structures tout en observant précisément les détails de cette progression.

Nous entreprenons aussi de suivre l'évolution de routes au cours de premières années de la période coloniale, on la débute par une étude descriptive ou nous redimensionnons la structure primitive dotée et les premières tentatives faites pour moderniser les réseaux routiers sous le règne des beys. On l'a subséquent par une nouvelle étude basée sur des statistiques de la période coloniale qui nous ont permis de s'avérer les initiatives qui étaient prises par les autorités françaises pour améliorer les routes en Tunisie, en suivant un ordre chronologique pour les statistiques introduites.

I- Les réseaux routiers terrestres en Tunisie au XIX^{ème} siècle

Pour assurer une efficacité du déplacement et de mobilité, il s'avère nécessaire que le cadre géographique et naturel dût être favorable. Dans la zone désertique où il y avait beaucoup de dunes qui cachaient le traçage de la route, les voyageurs étaient obligés de compter sur un guide expert de la région¹ ou bien des marques exposées sur les côtés de la route comme dans Chott El Djerid².

La structure géologique et l'abondance des cours d'eau dans la zone ouest du pays constituaient un obstacle qui empêchait la mobilité et diminuait les réseaux routiers contrairement à la zone orientale qui était favorable pour le déplacement depuis longtemps³. De même, les marais et les chotts constituaient des entraves au déplacement ; à titre d'exemple, le gouvernement était obligé d'intervenir pour faciliter le passage sur le marais El Kalbia et celui de Sidi El Heni après le blocage de la route du Djerid et du Sahel⁴.

En Tunisie, la présence des réseaux routiers dépendait aussi des conditions climatiques. Le décalage climatique et météorologique entre les régions expliquait cette discrimination. Dans les zones où les précipitations étaient plus importantes, l'abondance de la boue et les routes qui s'écroulaient fréquemment et compliquaient le déplacement.

Dans un bon nombre de cas, ces conditions défavorables causaient la difficulté du passage de la Mahalla⁵. De même, elles ont engendré un recul en matière du transport des céréales à Tunis (à cause de la chute de neige⁶ ou des quantités importantes de pluie)⁷.

En revanche, dans le sud-ouest du pays, les dunes et les tempêtes (avec une absence totale des barrières) provoquaient l'effacement du traçage des routes (c'est un incident qui aurait pu la cause de la mort de Bey de la Mahalla⁸). De même, la chaleur endommageait les routes tout en provoquant des pentes et des fractures. Pour résoudre ce dernier problème, le gouvernement allouait des dispositions financières afin d'aménager ces routes en été par les jets de l'eau⁹.

La Tunisie est dotée d'un réseau routier qui remontait à des époques lointaines. Monchicourt parlait des trois routes romaines qui existent jusqu'à nos jours dans le nord-ouest du pays exactement dans la région du Kef ; route de Carthage à Sicca Veneria par le Krib, le Kalakh et le Bahra ; route de Carthage à Theveste par Borj El Messaoudi, à l'ouest Es-Souani, les plaines de Lorbeus et de Zouarine ; route de Krib à Zouarine par Assuras¹⁰.

Les voies transversales reliaient Theveste à Carthage, Hadrumète et Tacapes, alors que les autres voies permettaient de relier les régions de production à l'ouest et les régions de commercialisation à l'est. Malgré le développement de la circulation maritime à cette époque et du cabotage¹¹ particulièrement, nous pouvons constater que le littoral oriental véhiculait aussi un rôle important tout en permettant de se rendre d'un port à un autre (surtout à Carthage).

Le système du transport en Tunisie était au début primitif la circulation s'effectuait par un réseau des pistes caravanières où la traction animale constituait un élément indispensable jusqu'à XIX^{ème} siècle. La Tunisie et le Maghreb ne découvraient pas le transport routier et l'utilisation de « Al-araba » (conduite à cette époque par les italiens) qu'avec l'arrivée des Turcs. La charrette sicilienne (la Caritta) restait peu répandue en dehors du nord et du Sahel où elle était utilisée dans des trajets plus courts¹².

Les différents réseaux routiers actuels remontent à une époque récente. Ils se développaient avec l'installation de la circulation automobile suite à la deuxième Guerre mondiale (malgré l'existence de voies empruntées qui étaient aussi anciennes que l'occupation romaine). Notant aussi que la structure spatiale des réseaux de voies terrestres a varié avec les déplacements des centres de gravité démographiques et économique¹³.

La migration des foyers de peuplement et même d'activité économique vers l'est et le nord engendrait naturellement une migration des principaux carrefours routiers. À l'époque romaine, les régions les plus peuplées et prospères étaient situées dans le nord (le long de la vallée de Medjerda), au Nord Ouest et dans les bassins intramontagnards de la dorsale

où la forte densité favorisait le développement des grandes villes comme Sufeitula et Theveste qui constituaient de grands carrefours stratégiques et commerciaux.

Pour les Romains, la route représentait, en outre, un moyen de communication, de conquête et de domination militaire. D'ailleurs, on trouvait les traces de ces voies au Chott El Jerid, le revers du Dhahar. Ces voies reliaient une série des fortifications militaires qui longeaient les « limes » tripolitanus¹⁴. Par la suite, elles devenaient des voies de drainage des contributions de l'intérieur vers les ports et des stockages du littoral oriental. À ce niveau, les voies romaines du Nord répondaient aux besoins de cette économie de drainage de produits agricoles (les céréales et l'huile spécialement).

Cette structure spatiale de la population romaine faisait donc de la Tunisie littorale un espace de transit de la population coloniale vers l'intérieur et des produits agricoles vers l'extérieur. À l'état embryonnaire, elle représentait l'espace d'interaction sociale et économique qui se développait de la migration des foyers humains et économiques du pays vers l'Est et par la suite vers le Nord-Est¹⁵. Cette évolution commençait avec la conquête arabe et la fondation de Kairouan (qui était le produit d'un nouveau carrefour des réseaux routiers et constituait le principal centre caravanier). Les anciens itinéraires constituaient une étoile des pistes qui partaient de Kairouan vers toutes les directions dont la plus importante et la plus grande était la piste méridienne par laquelle on allait directement de Gabès à Tunis. Elle était une grande voie de transhumance pour les nomades de tous les temps, une route d'invasion des conquérants arabes, une voie politique, une porte ouverte sur l'orient, un passage économique à travers lequel on apportait les marchandises du sud, les esclaves et l'ivoire du Soudan, les fruits variés et les tissus de soie de l'oasis de Gabes.

Au cours du X^{ème} siècle, les facteurs naturels et humains délimitaient les traits des échanges commerciaux. Grâce à sa liaison avec le Sahara, le site de l'Ifriqiya et le Maghreb, en général, qui s'étendait sur les côtes de la mer de Rum et la mer de l'océan, avait un rôle important dans la consolidation des relations avec les pays voisins et même les pays lointains. Notant que le réseau routier et les routes diminuaient les difficultés de transport entre les régions intérieures et celles côtières en reliant les centres du Sahara et les principales régions du Maghreb.

Dans son étude « La littérature géographique arabe », Miquel affirmait que le X^{ème} siècle était le plus marquant au niveau de la géographie arabe ; c'est le siècle de la dominance, de l'autorité de transport caravanier et maritime dans les différentes sociétés islamiques¹⁶. On assistait à un réseau routier qui s'étendait sur l'Ifriqiya pour la relier avec les différentes régions proches ; l'orient, le Maroc, l'Andalousie...

Les géographes arabes identifiaient les principales routes terrestres du Maghreb. Parmi lesquelles, on trouvait celles qui passait par Ifriqiya et la première route terrestre commençait par Kairouan. Elle comportait trois tronçons qui se réunissaient à la Messila dans le Zeb centre de rencontre des routes terrestres intérieures au X^e siècle. Le premier tronçon commençait de Kairouan vers Tihart à l'occident. El Estarkhi signalait que cette route était remarquablement dure où l'on avait besoin de 36 étapes à dos des chameaux pour la traverser¹⁷ (alors que El Bakri parlait 19 étapes pour traverser cette même route). Le deuxième tronçon se situait au nord de la route terrestre principale qui reliait Kairouan à Messila en passant par Ketama à Arbes et il se dirigeait vers la ville de Thiges en passant par plusieurs villages jusqu'à la ville de Messila.

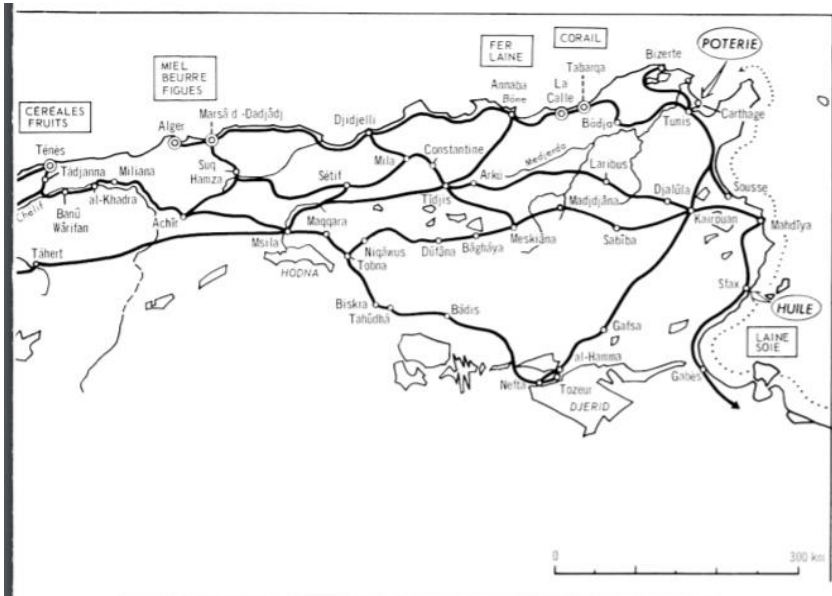
Le troisième tronçon (ou le tronçon du sud) reliait Kairouan à Messila en passant par les régions situées au sud de l'Auras qui étaient les régions des oasis et le Djerid. Cette route reliait aussi la Messila à Thyna, puis Thoutha et Badis qui sont situés sur les côtés de chaînes montagneuses d'Auras occidentales. Elle reliait aussi les villes de Zeb au sud de l'Auras comme Tamarit, Medala, Nefta, Kastiliya pour arriver à Gafsa. Les trois tronçons se terminaient de Kairouan à El Massila vers le Maroc.

La deuxième route terrestre reliait Ifriqiya avec le Maroc extrême. Elle passait par les oasis marocaines et Bled El Jerid qui devenait un nœud de liaison entre les différentes parties du Maghreb et à travers laquelle passaient les caravanes commerciales. EL Yakoubi parlait de cette route qui commençait de Kairouan et passait par les régions de Djerid puis Tahart et Sijelmasa. De même, Ibn Hawquel évoquait cette même route dont le point du départ était Sijelmasa, passant vers le Kairouan à travers Bled El Djerid. Les principaux centres commerciaux qui franchissaient cette route sont nombreux : Smata à Nefazaoua, Nefta, Kastiliya, Gafsa pour arriver à Kairouan (le passage de Sijelmasa à Kairouan durait deux mois¹⁸).

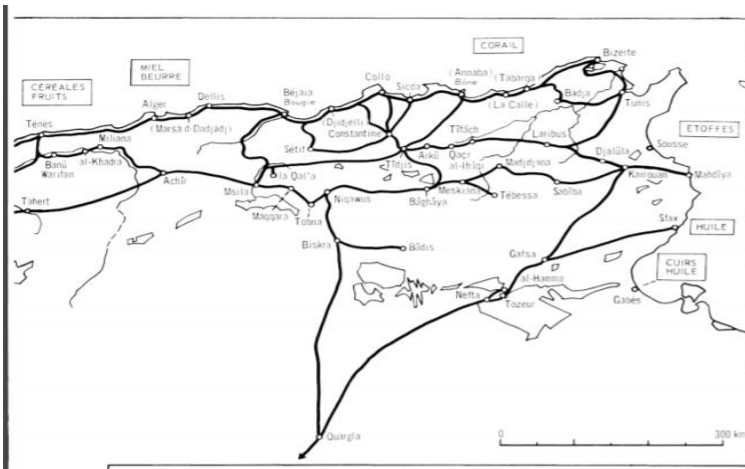
L'effondrement de Kairouan provoquait une désagrégation du réseau en question. En effet, il ne persistait que la route entre Gafsa et le Djerid qui est encore utilisée. Pour sa part, El Idrissi ne signalait aucune route qui partait de Kairouan vers Gabes, Sfax, Sousse et Tunis. Donc, il est évident qu'après l'année 1050 toutes les routes qui commençaient de Kairouan sont abandonnées. On notait, ainsi, un déplacement des routes vers le nord.

La série des cartes suivantes montraient les différents réseaux routiers en Ifriqiya et au Maghreb et leur évolution pendant les IX^{ème}-XII^{ème} siècles :

Carte N°1 : Routes de l'Afrique de Nord aux IX^e et X^e siècles



Vanacker (C.), Géographie économique de l'Afrique de Nord selon les auteurs arabes au IX^e siècle au milieu de XII^e siècle, In Annales. Economies. Sociétés. Civilisations, 28 années, N 3, 1973, p 664-670.



les auteurs arabes au IX^e siècle au milieu de XII^e siècle, In Annales. Economies. Sociétés. Civilisations, 28 années, N 3, 1973, p 664-670.

Carte N°2 : Les routes de l'Afrique de nord au XI^e siècle



on

les auteurs arabes au IX^e siècle au milieu de XII^e siècle, In Annales. Economies. Sociétés. Civilisations, 28 années, N 3, 1973, p 664-670.



Vanacker (C.), Géographie économique de l'Afrique de Nord selon les auteurs arabes au IX^e siècle au milieu de XII^e siècle, In Annales. Economies. Sociétés. Civilisations, 28 années, N 3, 1973, p 664-670.

La Tunisie possédait alors un réseau routier terrestre très important qui était relié, au début, à Kairouan la capitale politique, économique et religieuse¹⁹ : « *Point d'intersection de toutes les grandes routes qui coupent la Tunisie soit du nord au sud soit de l'est à l'ouest, Kairouan est destinée à devenir avant longtemps le plus vaste entrepôt de la Tunisie méridionale* »²⁰. Ce réseau routier était dynamique jusqu'à la fin du XIX^{ème} siècle malgré le changement du centre d'activités vers la ville de Tunis d'où l'apparition des nouvelles relations politiques et économiques exécutées à travers le réseau routier terrestre.

Dans ce cadre, on distinguait deux types de réseaux qui représentaient des axes principaux et des axes secondaires. Les axes principaux étaient reliés directement à la ville de Tunis du quelle ils rayonnaient sur tout le pays, notant que Tunis occupait toutes les activités politiques militaires et économiques. Tous les réseaux routiers sortaient et revenaient à cette ville donc elle constituait un nœud principal réunissant toutes les routes.

Au sein de ces axes principaux, on trouvait :

✓ **Les routes d'occidents**

Elles se caractérisaient par leur aspect stratégique et économique. C'est pourquoi les autorités françaises accordaient une grande importance à cette zone et la mettaient toujours sous leur contrôle. Ces routes étaient reliées à la capitale par des routes et des ponts qui facilitaient le transport de garnison et le transport des informations au pouvoir central. Ainsi, la ville d'El kef jouait-elle un rôle primordial et elle bénéficiait d'une grande attention du gouvernement et ses représentants militaires dans la ville²¹.

La ville de Béja constituait la deuxième base de la zone occidentale. Elle mettait en avant des relations profondes avec le pouvoir central et elle représentait un poste principal pour la Mahalla de l'été²².

✓ **La route Tunis-Béja**

Cette route était un axe de transport très important dans la régence. Le beylik El Housseini accordait une grande importance à son entretien. Cette route octroyée à la Mahalla de l'été s'étendait sur 97 km dont le voyage durait 7 jours²³.

✓ **La route Tunis- El kef**

El kef avait une place importante dans la route du commerce caravanier qui venait du Maroc vers « El Hadira » Tunis²⁴. D'ici parvenait l'importance stratégique et économique de l'artère dynamique qui reliait la troisième importante ville du pays²⁵ et le deuxième poste pour la Mahalla de l'été. La route Tunis-El kef s'étendait sur le double de celle de Tunis-Béja.

✓ **La route de la Mahalla de l'hiver**

Les détails liés à cette route n'étaient pas précis et sa détermination se différait entre les historiens et les documents archivistiques. Les documents de l'archive nationale mentionnaient que cette route est celle de la Mahalla de l'Aradh, utilisé pour atteindre le Sud-Est et le Sud-Ouest en passant par le sahel²⁶. De même, il y avait un autre itinéraire pour la Mahalla de l'hiver s'étendant de Tunis à Tozeur en passant par Gabès et de Tozeur à Tunis en passant par Kairouan.

✓ **La route côtière**

Les routes de la région côtière remontaient à l'époque romaine où les Romains installaient des réseaux routiers pour leurs roues. On découvrait plusieurs traces des sabots des animaux utilisés pour la mobilité et le transport²⁷. Cette route était temporaire pour la Mahalla de l'Aradh. Elle passait par le Kairouan, puis la Mahalla se détachait de celle de l'hiver pour aller au Sud-Est²⁸. Ce changement dans la stratégie de mobilité chez le Beylik s'expliquait par le poids économique et le dynamisme de la région côtière au XIX^{ème} siècle ainsi que le rôle important de ses ports par rapport au recul de la ville de Kairouan qui venait de perdre sa position économique. Pour assurer son approvisionnement, elle renforçait ses relations avec les villes côtières et ses ports surtout celle de Sousse, Monastir et la Mehdiya²⁹.

✓ **La route intérieure Tunis-Kairouan**

Reliée à la ville de Kairouan depuis le XVIII^{ème} siècle, la Mahalla de l'hiver sortait de cette route puis elle se dispersait vers l'Aradh et le sud ensuite vers le sud-ouest à Gafsa et le Djerid qui constituait sa base pour l'hiver³⁰. De même, le mouvement des caravanes commerciales se poursuivait durant son déplacement de Djerid et de Gabes vers Kairouan puis vers Tunis³¹.

✓ **La route de retour Tozeur-Tunis**

La Mahalla de l'hiver passait par la route côtière jusqu'à la ville de Gabes puis vers le Djerid après et se rencontrait avec les tribus de Nefzaoua. Par la suite, elle passait par le nord du Chott El Djerid suivant les étapes signalées pour arriver à Tunis³².

Généralement, ces axes principaux ont joué un rôle stratégique et économique très important et elles se sont considérées toujours comme les bases des routes qui existent jusqu'à nos jours.

Pareillement aux axes principaux, les axes secondaires étaient aussi diversifiés et importants :

✓ **Les réseaux du Tell**

Les villes de Tunis et Béja jouaient un rôle primordial dans la direction de ces réseaux qui reliaient les villes et les villages. Ces réseaux entamaient des relations plus étroites avec son environnement. Vu l'importance de cette région, il existait une route qui la reliait à la capitale et une deuxième route qui reliait Bizerte à Tunis et qui durait jusqu'à 15 heures

de marche³³. À côté de la Mahalla de l'été on trouvait la Mahalla du vent qui se dirigeait vers Matar et Tbourba d'où le nom de cette route ; « Rihiyet ».

De même il existait dans la région du Cap Bon des réseaux routiers qui reliaient ces villes et villages³⁴. Cette zone avait comme base la ville de Nabeul.

✓ **Les réseaux du milieu et la côte**

Ces « limes » se conformaient avec celle de la Byzacène³⁵. Cette région se caractérisait par un grand dynamisme et des travaux d'aménagement qui remontaient à l'époque romaine. L'existence de ces routes favorisait la stabilité, la construction, le mouvement et la prospérité de l'activité économique qu'avait connue la région depuis l'antiquité. Dans ce cadre, on peut citer trois routes dont la première reliait Hadrumète à Hora Coelia et Upenna et Tuburbo Majus, la deuxième route reliait Hadrumète à Ruspina, une autre vers le sud qui reliait Hadrumète à Lepimum civitae et une dernière qui s'étendait jusqu'à Thysdrus³⁶.

Vers l'ouest se trouvait une longue route qui arrivait jusqu'à la ville de Sicca Veneria et qui passait par Aqua Regia, Sufetula, Maktaris. De cette route, elle sortait une autre précisément de la ville de Sbeitla vers Capsa en passant par Thelepte³⁷.

À l'orient en face de la façade côtière, s'étendait trois routes vers Sousse et arrivaient à Monastir, Mehdiya et Sfax. Au Sud et au Sud-Ouest se trouvait la route caravanière Kairouan-Gabès. La deuxième passait par Guamouda pour arriver au Djerid. La ville de Kairouan était reliée à son occident par des réseaux routiers dont le principal passait par Sbeitla et s'étendait vers la ville de Fes. Du Nord-Ouest, on pouvait arriver à la plaine de Medjerda moyenne et vers la ville de Béja³⁸.

Parmi ces réseaux routiers, on peut citer un autre réseau très important en fonction d'aménagement et maintien du territoire géographique du sud. Il favorisait le passage dans ce milieu et les activités économiques. On parle du réseau routier saharien :

✓ **saharien**

Cette région était le troisième territoire au niveau naturel et géographique, elle était considérée comme la plus étendue. Cependant, on trouvait beaucoup d'obstacles qui empêchaient le déplacement dans ce territoire comme les dunes, les chotts, les marais ainsi que les hautes régions montagneuses.

Malgré ces entraves, il y existait depuis longtemps une dynamique du déplacement. Cette région était un grand portail du pays qui favorisait l'épanouissement du commerce caravanier surtout avec le Soudan ainsi que le passage des caravanes de pèlerinage qui se dirigeaient vers l'orient (et leur retour).

Notant aussi de principales routes qui se trouvaient dans ce territoire et qui ont été citées par Bechevel :

- Sur Chott El Fejej se trouvait :
 - Le « Theniya Trafi » (la route Trafi) qui reliait Seftimi à Rhedir Mouila et on pouvait passer à Gafsa par Om Ali.
 - « Theniya Zradib » (la route zradib) elle se rencontrait avec la première au nord de Jebel Hchichina et elle arrivait à Menchia à sidi Bouzid.
- Sur Chott El Djerid se trouvait :
 - « Thniyet el Moncef » (route El Moncef) elle s'étendait sur 49 km et reliait le village de Dbabcha à Sedada.
 - « Thniyet Suada » (la route souada) elle permettait le passage Zarzine à Nefta à travers Chott El Jerid³⁹.
 - « Thniyet Touazriya » (route touazriya) qui était la plus active et la plus traversée, elle passait par le milieu du Chott el Djerid pour arriver à Dbabcha à Tozeur, cette route est susceptible d'être aménagée en une route pour les roues⁴⁰.

La base de la façade orientale était Gabes (qui était aussi la base de l'Aradh). C'est un point essentiel où se rassemblait beaucoup des routes qui sortaient de toutes les directions, parmi lesquelles les deux principales qui reliaient Tunis et « Frigua », la première côtière qui passait par Sfax, l'autre de l'intérieur qui traversait les steppes pour passer par la ville de Kairouan⁴¹. De l'occident, à côté de la route de la Mahalla de Gabès, à Tozeur et se poursuivait à Nefta, il y avait une autre route qui reliait la base de l'Aradh à la ville de Gafsa en passant par Oudhref, le Hamma, Bir zbouza, Bir mrabet et El Guettar⁴². Au Sud-Ouest, Gabes se reliait à Nefzaoua par la route qui passait au Sud du Chott El Djerid et pénétrait dans Nefzaoua jusqu'au village de Sabria et El Faouar.⁴³ Elle passait, également, entre Chott El Fajej, Jbel Tebaga, route Gabes-El Hamma-Kebili dont le passage ne posait pas des problèmes⁴⁴.

D'un autre côté, au sud, Gabes était associé à un réseau de routes qui liait entre les différentes marinas côtières. La route El Jorf passait par le Zarrat, Aram et Kourine ⁴⁵ et de laquelle se découlaient d'autres voies à partir d'El Joref à Medenine par Hassi Jerbi vers Zarzis, par Esmar et Hassi Cherif⁴⁶. Aussi on peut passer à Djerba vers Zarzis par la voie romaine connue aussi à l'époque moderne par la route des dromadaires « trik ejmel » qui se poursuivait à Bengardene⁴⁷.

On trouvait deux autres routes qui partaient de Gabes et se continuaient jusqu'à Tripoli ; la première était côtière et elle passait par katana, Zarat, Hassi Jerbi, Sidi Salem, Boughrara, Hassi Cherif, Zarzis, Elbiban puis elle traversait les frontières de Tripoli. L'autre est intérieure et

elle passait par Mareth, Ksar Médenine, Oaudi Esnam, Oaudi Bou Hamed, Oaudi Nafatiya, Oaudi Boujmel et se poursuivait jusqu'à Tripoli⁴⁸.

Le Makhzen accordait une grande importance à l'aménagement des routes qui assuraient les déplacements de ses officiers surtout la Mahalla dans toute la Régence. Pour ces raisons, le Makhzen était obligé d'établir la réparation des routes. Les documents archivistiques du XIX^{ème} siècle ont mentionné les différentes opérations des réparations des routes. Au début cette tâche était accordée à la Mahalla lors de la collecte des impôts. Puis, cette affaire était devenue bien organisée pour être attribuée à un « lezma » des travaux routiers⁴⁹ et un accord avec l'autorité. Des décisions étaient prises pour aménager la route de Tunis-Béja vu son importance pour le makhzen⁵⁰.

De même le Beylik effectuait des travaux de réparation des autres routes telle que celle de Djerid qui était auparavant la route de la Mahalla puis abandonnée après le changement de la route vers la côte. L'assemblée municipale, constituée en 1858, devenait chargée de la direction et la participation financière dans la réparation des routes⁵¹.

Beaucoup de routes étaient aménagées au cours de cette période comme celle qui reliait Bardo à « El-Hadihra » sous la direction de l'ingénieur Benois en 1861. Malgré les crédits demandés, les travaux étaient mal entretenus⁵². En 1875, on commençait les travaux de la création d'une route industrielle entre Tunis et Hammen Lif qui s'étendait sur 12 milles. Cette route était importante, mais elle devenait inaccessible en hiver quand il y avait trop de boue qui causait la mort des animaux et des passagers⁵³.

Dans le même objectif de faciliter le déplacement, surtout dans les milieux qui avaient une géologie difficile ou compliquée comme les marais et les chotts, le Beylik construisait des ponts, dès l'époque de Othman Dey jusqu'à celle de Houssine ben Ali la plupart de ces constructions étaient faites dans la région du Tell où il y avait beaucoup des cours d'eau et la région du Sahel où se trouvaient les oueds saisonniers dont des écoulements provoquaient l'interruption de la circulation. Au cours du XIX^e siècle, le makhzen a accordé une grande importance à la construction et le maintien de ces constructions en créant une nouvelle fonction d'un adjoint des ponts (wakil el knater).

La consultation des documents archivistiques nous a permis de remarquer que les routes en Tunisie étaient depuis longtemps négligées et que les tentatives de réparation ne commençaient qu'à la moitié du XIX^e siècle et ne touchaient pas toutes les routes. Elles concernaient uniquement les routes utilisées par le Makhzen alors que les autres routes n'étaient que des simples itinéraires du traçage flou.

De sa part, le transport en Tunisie à l'époque moderne était en relation avec la Mahalla et ses missions. On utilisait spécialement le

chameau comme force motrice. Il était considéré comme l'animal « des fonctions regroupées »⁵⁴. Cet animal se caractérisait par plusieurs avantages comme l'autonomie de subsistance, la grande capacité de s'adapter à la rudesse du climat et de supporter les différentes difficultés, le pouvoir à effectuer de longs trajets dans le Sahara avec une grande résistance au soif au faim⁵⁵. Le Beylik de Tunis utilisait cet animal dans les expéditions militaires et dans les déplacements saisonniers de la Mahalla. C'est ainsi que le Makhzen achetait des nombres importants de chameaux à un prix qui variait entre 250 et 400 rials⁵⁶.



Malgré la force et les capacités remarquables de cet animal, il s'avérait très sensible vis-à-vis des changements climatiques (en 1281H 1015 chameaux étaient morts à cause de la chute de neige⁵⁷).





Le cheval a été utilisé aussi depuis longtemps pour le transport et la mobilité. À un certain moment, les indigènes étaient passionnés par la possession et l'élevage des chevaux. Le Beylik, lui-même avait recours aux indigènes pour acheter des chevaux et répondre à ses besoins aux moments de crises. Au cours des années 1864-1865, le Beylik achetait 800 chevaux⁵⁸ pour assurer la continuation des activités de la Mahalla et pour surmonter l'insuffisance des chevaux mis à la disposition. Similairement aux chameaux et chevaux, les mules et les ânes garantissaient aussi le déplacement et transport des poids très lourds.

En 1860, les commerçants Richard Holt (installé à Tunis) et Bertolomé Blanc demandaient la création d'une société spécialisée dans le transport de passagers, de marchandises et de courriers dans la préfecture de Tunis⁵⁹ ; « Société de la messagerie postale de la régence de Tunis ». Richard Holt prenait la responsabilité de diriger cette société, son partenaire se chargeait de gérer toutes les opérations financières et administratives grâce à un accord interne⁶⁰.

Les services fournis par cette société consistaient essentiellement à transporter les lettres, les marchandises, l'argent et les voyageurs à travers les routes suivantes : Tunis- La Goulette, Tunis-Bardo, Tunis-Sousse. Ensuite, s'ajoutait la route Tunis-Bizerte visant une prolongation de la route du sahel pour arriver à Monastir, puis à Sfax⁶¹. Pour assurer des meilleurs services, la société apportait des véhicules⁶² déjà utilisés, mais qui étaient en bon état, répartis comme suit sur les routes :

**Tableau N°1 : Les véhicules apportés par la société de la
messagerie postale de la régence de Tunis**

Véhicules	Places	Prix	Photos
2 Omnibus	10 places à l'intérieur 3 places à l'extérieur	3000 Ryal pour chacun	
2 omnibus	10 places à l'intérieur 8 places à l'extérieur		
3 Diligences	3 places dans la cabine 6 places à l'intérieur 2 places à l'extérieur	4000 Ryal	

Fourgon	6 places	3500 Ryal	
2 Calèches	4 places	2000 Ryal	
Berline places	4 Places couvertes		
Carrosse américain	4 places ouvertes		

Il fallait acheter 40 chevaux pour tirer les véhicules avec la nomination d'un responsable et deux aides pour assurer les voyages quotidiens sur la ligne Bardo-La Goulette avec deux voyages aller-retour par semaine et deux voyages de retour sur la ligne de Sousse. Le premier voyage s'agissait d'un aller simple qui s'effectuait le lundi de chaque semaine et un retour le mercredi. Le deuxième voyage partait de Tunis le jeudi et le retour se faisait de Sousse le samedi⁶³.

Cette entreprise exploitait les réseaux routiers les plus actifs de la Régence. Elle était très dynamique à Sousse où il y avait beaucoup des étrangers qui étaient obligés d'aller à Tunis pour régler leurs affaires. Mais, cette société a vécu des difficultés qui apparaissaient en réponse à des problèmes avec les commerçants. Holt demandait à Mustapha Khaznadar de s'intervenir pour prévenir les véhicules concurrentiels des travaux⁶⁴.

Suite à tous ces obstacles de concurrence et le faible taux de participation aux activités de la société elle subissait au cours de sa première année un déficit financier estimé de 30 milles riyal, ce qui forçait Hot à demander au bey de s'intervenir pour payer ce montant et il obtenait le 1/10 de revenus annuels de la société⁶⁵. D'ici les informations concernant cette société disparaissaient le plus possible raison que c'était une expérience qui ne durait pas longtemps à cause des obstacles qu'elle vivait.

II- L'aménagement et la construction des réseaux routiers terrestres en Tunisie sous l'occupation française aux premières années du protectorat

Précédemment le protectorat français il ne trouvait pas en Tunisie aucune institution chargée des travaux publics, et aucune ressource régulière n'était affectée à ces travaux, jusqu'à l'année 1882 date de la création de la direction générale des travaux public exactement par le décret beylical du 3 septembre 1881 et elle était organisée par le décret du 25 juillet 1883⁶⁶.

La direction générale des travaux publics comprenait :

- Le service des ponts et chaussées.
- Le service des mines.
- Le service topographique.
- Le service de la police de la navigation et des pêches maritimes⁶⁷

Il se trouvait en Tunisie pendant les premières années de protectorat d'autres voies de communication que les deux routes ferrées La Goulette à Tunis, celle de Tunis à Ghardimou⁶⁸. Dans la route qui reliait Tunis au palais de Bardo où résidait le Bey⁶⁹, il existait aussi des routes carrossables.

L'administration française avait porté son effort à la construction des ports et des chemins de fer qu'elle considérait comme les ouvrages les plus urgents à construire, et on pensait au début qu'il suffisait de restaurer et d'entretenir les pistes et on se limitait à construire des petits tronçons des

routes cailloutées sur différents points spécialement aux bords des agglomérations.

Les piétons, les chevaux et les voitures suivaient des tracés directs entre les principaux centres des populations. Ces tracés prenaient la forme des pistes. En été, le passage sur ces pistes devenait difficile, car le sol se durcit à cause de la chaleur. En hiver, la circulation s'interrompait suite à l'abandon des cours d'eau et l'absence des ponts (il n'existait qu'une dizaine de ponts).

Les autorités françaises accordaient une attention particulière aux ports et aux chemins de fer qui répondaient aux besoins de l'économie de drainage et les produits agricoles. Les routes étaient considérées comme les compléments de la voie ferrée⁷⁰. Au cours du temps la construction des routes figurait parmi les moyens puissants utilisés par la colonisation pour accroître et gérer la production économique du pays.

D'importants travaux d'aménagements étaient entrepris sur les routes de Tunis au Kef par Tebourouk et de Souk el Arba, les routes de Tunis à Zaghuan augmentaient considérablement, aussi 1000 kilomètres des routes étaient exécutées à l'intérieur de la Régence en 1886⁷¹.

Les colons français manifestaient une crainte légitime de ne pas pouvoir vendre les produits de leurs domaines. Pour cela, ils demandaient à l'administration de modifier ses plans économiques pour surmonter cette crainte le plus vite possible : *« Pourquoi disent les colons, claquer les plans des travaux publics de la Tunisie sur ceux de la France ? Nous n'avons pas besoin des routes aussi belles que celles de la Normandie ou de la Provence. Pourvu que nos charrettes, nos chevaux, nos ânes, nos chameaux circuler en tout temps sans trop des difficultés et transporter en toute saison nos produits nous nous déclarons satisfaits. Ce qu'il faut d'abord dans un pays plat comme la Tunisie, ou les rivières sèchent pendant l'été, se transforment en quelques heures en torrents infranchissables, ce sont des ponts partout ou les pistes traversent un ruisseau ou une rivière, qu'on nous donne, d'abord, des ponts partout ou il est besoin ; plus tard on fera des routes ; on attendant, nous nous servirons des pistes que nous déclarons très suffisantes aux besoins de l'agriculture et du commerce. Si du reste, l'administration veut réellement se lancer à faire des travaux publics importants... »*⁷².

Alors les indigènes des grandes villes montraient leur désir d'avoir des lignes et des voies ferrées reliant les centres de production. On parlait aussi de 300 km des routes qui mettaient la capitale en relation avec les grandes villes et les villes principales. Et malgré, on estimait que les routes qui existaient en Tunisie au cours de cette période étaient les meilleures : *« Il ya des milliers de kilomètres des routes en Algérie et en Tunisie, marquées à chaque kilomètre d'une borne et à chaque croisement par un poteau indicateur, même au seuil du désert »*⁷³.

Certes, la gérance des exploitations coloniales exigeait la mise en place d'un réseau routier reliant les centres agricoles aux gares et aux ports (surtout avec le développement de l'économie agricole depuis 1892). Donc, les moyens de transport jouaient un rôle très important dans le dynamisme du système de production destiné primordialement à l'exportation.

L'administration française reconnaissait que le système qu'elle avait employés était mal fait et orientait clairement son effort à la construction d'un réseau routier plus complet des routes empierrées. L'idée d'employer des crédits disponibles à restaurer les pistes sur des grandes longueurs était indispensable.

Plusieurs fonds pris par le budget et les produits des emprunts tunisiens étaient alloués à la direction des travaux publics appelée à réaliser des plannings liés à la réalisation de certains travaux (près de 5000 km des routes sont réalisés entre 1890 et 1920⁷⁴). Parmi les projets réalisés et achevés au cours de cette période, on peut parler d'un réseau qui contribuait à la liaison entre le Tell et le Sahel :

- Route Tunis-Bizerte et Tabraka
- Tunis - Mateur-Beja
- Tunis-Enfidha ville-Sousse-Sfax... (et plus de 10 000 km des routes secondaires⁷⁵).

Entre 1881 et 1882, on se contentait de la construction des petits traçons de routes empierrées aux alentours des agglomérations (560 km de traçons de routes étaient construits en 11 ans). Cette conception évoluait avec le développement relatif aux techniques automobiles⁷⁶.

Entre 1883 et 1890⁷⁷, il y avait en Tunisie un réseau routier qui s'étendait sur 550 km, instauré sur les deux lignes nord-sud : Tabraka-le Kef et Bizerte- Sfax et sur les deux lignes est-ouest : Tunis-Le Kef et Sousse Kairouan.

Carte N° 5: les itinéraires en Tunisie en 1887



Carte 6 : Les routes en Tunisie en 1900

réseau routier s'élargissait rapidement pour atteindre 1400 km et la longueur du réseau de pistes aménagées dépasse 1000 km⁷⁸. En effet, le grand essor du réseau routier a eu lieu en 1907; entre 1881 et 1907, on construisait 3100 km de routes arrangées autour des agglomérations⁷⁹ où la population européenne était relativement abondante.

En 1906 on se rendait compte qu'il était obligatoire de mettre à la disposition des ressources plus importantes hors budget pour pouvoir réaliser les

constructions nécessaires, pour la première fois des crédits d'emprunts étaient consacrés à l'extension du réseau routier et une tranche de 12.000.000 frs de l'emprunt de 75.000.000 frs était réservée pour la construction de 1200 km de routes⁸⁰.

Aussi dès 1907, des emprunts émis par le gouvernement tunisien dans l'objectif de faciliter l'installation des colons et accélérer l'écoulement des produits agricoles vers les marchés et les ports. C'est ainsi que 1000 km de routes macadamisées sont construits entre 1907 et 1914⁸¹ dans les régions du Tell, les grands foyers des colons.

Entre 1892 et 1907, on notait que 2540 km de routes étaient construits en 15 ans. Cette progression était due à l'effort effectué par les groupes coloniaux qui réclamaient les routes secondaires permettant la liaison des entreprises aux grands axes ferroviaires et aux ports⁸². De 1907 à 1915, la construction du réseau routier se prolongeait jusqu'à 1923. Mais, jusqu'à 1914, on se concentrait sur la construction des grandes lignes considérées comme stratégiques (liées à l'Algérie) et quelques routes de la Tunisie littorale telles que Tunis -Cap Bon, Zaghouan- Nfidha et Nfidha- Kairouan⁸³.

Le transport sur route était jusqu'alors fait surtout par le araba à deux roux de grand diamètre au plus de 1000kg de charge il y avait un nombre limité d'automobiles et des camions, en 1909 il y avait 353 automobiles de tourisme et les premiers camions n'apparaissent qu'en 1914 au nombre de deux, il y avait alors 1017 automobiles de tourisme⁸⁴

En 1914, l'administration française disposait un programme cohérent et fixait l'itinéraires des voies d'intérêt général construite ou à construire de façon à ce que fussent bien discriminées à l'avenir, le décret du 21 Octobre 1914 classait les routes en trois catégories :

1- Les routes de grand parcours et des moyennes communications comparables aux routes nationales françaises et elles reliaient les grands centres de la Tunisie et assuraient la communication interrégionale, elles reliaient aussi les régions de

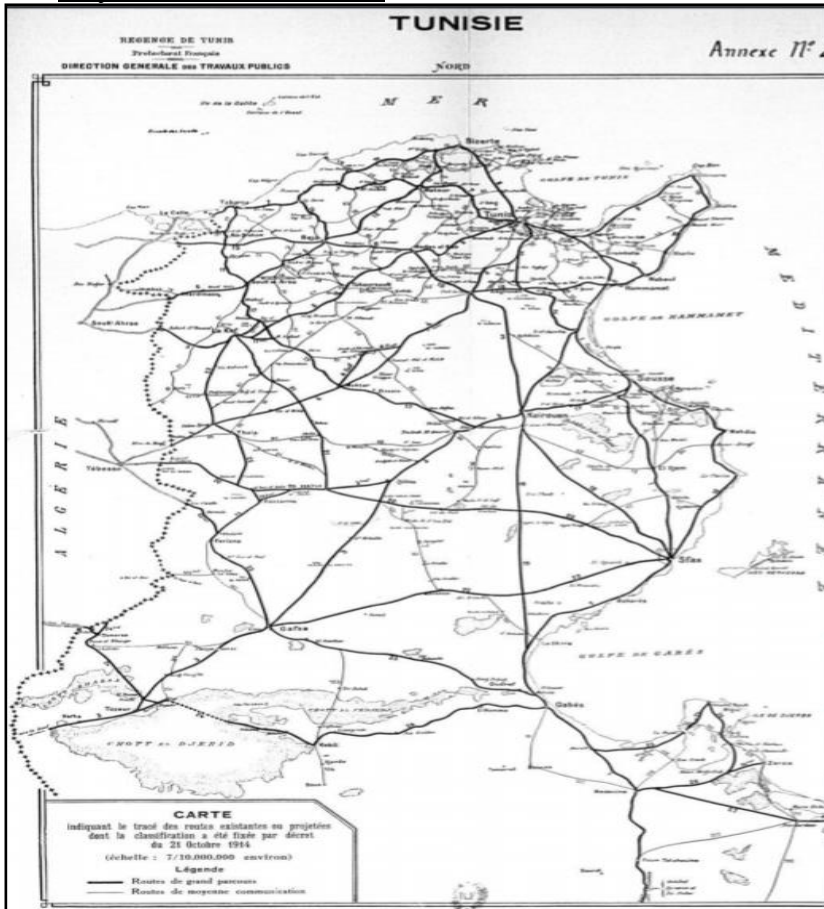
l'intérieur ver les ports. Ces routes étaient construites et entretenues par l'office des routes⁸⁵

2- Les routes vaccinales qui étaient des voies d'intérêt régionales semblables aux routes départementales françaises et constituaient la ramification des précédentes dans l'intérieur du pays⁸⁶.

3- Les voies communales⁸⁷.

La carte n°7⁸⁸ et Les deux tableaux qui la suivent montrent et énumèrent les routes de grand parcours et les routes des moyennes communications⁸⁹ :

Carte 7 : Les routes de grand parcours et les routes des moyenne communications



**Direction générale des travaux publics, Note sur les
réseaux routiers, Imprimerie Victor Berthod, Bourg 1931, p 42**

N°	Routes
Route n°1	Tunis (Bab Aleoua) à fort Saint par Hammem Lif, Grambalia, Enfidaville, Sousse, El Jem, Sfax, Gabes, et Médenine avec embranchement à Sousse (par Boulevard El Hady Bey) et à Sfax (par le Boulevard de France)
Route n°2	De Tunis (Bab Aleoua) à Kairouan par la Mohamédia, Ain Saf Saf, Zaghouan, Enfidaville et la Sebkra-Kelbia
Route n°3	De Tunis au Djerid, s'embranchement sur route n°2 près de l'oued Miliane et passant par pont du Fahes, Kairoun, Hadjeb el Aouin, Djilma, Gafsa, El Hamma du Djerid, Tozeur et Nefta avec embranchement de Djilma à Sbeitla
Route n°4	De Tunis à Tebessa s'embranchant sur route n°3 à pont du Fahes en passant par la zaouia d'Abdel Malek, Maktar, Kalaa Jerda, Haidra, avec embranchement de Bargou à Maktar, par Souk El Khemis de la Siliana
Route n°5	De Tunis (Bab Saadoun) à Souk Ahras par le Kef, passant par la Mornaghia, Medjez El Bab, Testour, Borj Messaoudi, le Kef et Sakiet Sidi Youssef, avec embranchement de Bab El Allouch (Tunis) Au Bardo
Route n°6	De Tunis à Souk Ahras par Ghardimou et passant par Oued Zergua, Béjà, Souk El Khemis, Souk Al Arba et Ghardimou
Route n°7	De Tunis (Bardo) à la Calle de Mateur, passant par Kassar Saïd, Djedeïda, Mateur, El Aouana, Tamera, Djebel Abiod et Tabarka
Route n°8	De Tunis (Bardo) à Bizerte (Zarzouna) par Protville et Menzel Djemil
Route n°9	De Tunis au Cap Bon (El Haouaria), par Nabeul s'embranchant sur la route n°1 près de Borj Cedria et passant par Soliman et Sidi Daoud
Route n°10	De Tunis au Cap Bon (El Haouaria), par Nabeul s'embranchant sur la route n°1 près de Turki et passant par Nabeul et Kelibia
Route n°11	De Bizerte (Porte d'Arsenal) aux Nefza (route n°7) par Henchir

	Djafar et la vallée de l'Oued Sedjenane
Route n°12	De Bizerte (Henchir Djafar) à Bèjà par Tindja, Mateur, Kssar Mezouar et l'oued Berdine
Route n°13	De Bèjà à Roum el Souk par Argoub El Meridj
Route n°14	De Bèjà à Djebel Abiod par le Khanguet Kef Tout
Route n°15	De Medjez el Bab à Nabeul par pont de Fachs, Zaghuan et Hammamet
Route n°16	De Sousse à Sfax par la Chebba passant par Moknine, Mahdia et la Chebba
Route n°17	De Sousse à Tabarka par Kairouan passant par Mourredine, Kairouan, Bou Hafna, Maktar, le Sers, Nabeur, Souk El Arba et Aïn Drahem avec embranchement : <ul style="list-style-type: none"> 1- De El Lefiad à la route n°5 2- Du Kef à Bir el Djerane 3- De Babouch à Lacroix
Route n°18	De Kairouan à Sfax par Sidi Amor el Kanneni et Bir Teubeg
Route n°19	De Kairouan (Sidi Amor el Kananni) à Gabès par Oglet el Adjela, rejoignant la route n°1 près de la Skira
Route n°20	De Sfax à Tébessa, par Tiraga, Lessouda, Sbeïtla et Bahiret Foussana avec embranchement de Garaat el Atèche à Kasserine
Route n°21	De Sbeïtla au Kef par Sbiba
Route n°22	De Sfax à Gafsa par El Agureb et Maknassy
Route n°23	De Gabes (Metouia) au Kef par Gafsa passant par El Guettar, la Gafsa la région de Sidi Aïch, Feriana, Kasserine, Thala, Kalaa Djerda, Tadjerouine, avec embranchement de Thélepte vers Tébessa
Route n°24	De gabes à Négrine, par El Hamma de Gabès, Kebili se prolongeant sur la rive nord du Chott El Djerid par El Hamma et Tamerza avec en embranchement d'El Oudiane et de tamerza vers Bir Al Ater

Route n°25	De Gabès à Houmt Souk s'embranchant sur la route n°1 près de Mareth passant par la Marsa et se prolongeant dans l'île de Djerba et Adjim à Houmek Souk
Route n°26	De Médenine Houmt Souk par El Kantara avec embranchement sur Zarzis
Route n°27	De Médenine à Ben Gardanne se prolongeant jusqu'à la frontière tripolitaine

Tableau 3 : Routes de moyenne communication

N°	Routes
Route n°31	De Tunis (Bab el Khadra) à Carthage par l'Ariana
Route n°32	De Tunis (Bab el Khathra) à La Marsa par l'Aouina avec embranchement sur Khéreddine
Route n°33	De Tunis (Fondouk Choucha) à la Marsa par Rades passant par Le Kram et la Malga avec embranchement: 1- De rades à hammem Lif 2- Du Kram à La Marsa par sidi Bou Saïd
Route n°34	De Tunis (Djebel Djelloud) à Grambalia par le Khanguet
Route n°35	De Tunis (Mornag) à Bou-Ficha par Sainte Marie du Zit et Sejermès avec embranchement rejoignant la route n°34 par Sidi Rhilane
Route n°36	De Tunis (monopoles) à Zaghuan par le Nassen et Moghrane avec embranchement rejoignant la route n°15 par Smindja
Route n°37	De Tunis à (Mélassine) à Bir M'Cherga
Route n°38	De Tunis (Manouba) à Djedeïda par Lella Manoubia
Route n°39	De ceinture de Tunis reliant le Bardo à Hammem Lif par Fouchana et le Nassen avec embranchement : 1- De la station de la manouba à sidi Séjoumi 2- Sur la Zouia de Mornag
Route N°40	De Djedaïda ou Bathan
Route N°41	De Grambalia à Soliman

Route N°42	De Grambalia au Cap Bon (Route n°9 de Menzel Bouzelfa)
Route N°43	De Soliman à Menzel Tmime par Beni Khaled
Route N°44	De Soliman à Korba s'embranchant sur la précédente à Bir Drassen
Route N°45	De Menzel Temime à Sidi Daoud par Tozegrane
Route N°46	De Bir Bou-Rekba à Hammamet
Routes N°s 47 à 50	Réservés
Route N°51	De Tunis à Porto Farina ayant son origine sur la route n°8 (Gournata avec embrenchement sur Metline et Rafrat)
Route N°52	De Bizerte (El Azib) à Porto Farina rejoignant la précédente
Route N°53	De Tidja à Porto Farina par ferry ville rejoignant la précédente
Route N°54	De Tunis à Ferry ville ayant son origine la route n°7 (Aïn Faouar)
Route N°55	De Mateur à Borj El Amri par Tébourba
Route N°56	De Mateur à Testour par oued Zergua
Route N°57	De lac Ichkel reliant les routes n°s 11, 7 et 12
Route N°58	De Mateur Sidi Khorifa au Cap Serrat
Route N°s 59 et 60	Réservés
Route N°61	De Pont du Fahes à Kalaa Djerda par Bou Arada, Le Kerib, l'Oued Maïdheur et Ebba Ksour avec embranchements : 1- De Djelida à Téboursouk 2- De Fej Tameur à Tedjerouine et à la route n°81
Route N°62	De Djebel Oust à Testour par le Goubellat
Route N°63	De Tunis à Bourada par le Goubellat ayant son origine sur la route n°5 près de Sidi Mediene
Route N°64	De Medjez el Bab à Trotville par Borj Toum, Tébourba à Sidi Athman

Route N°65	De Oued Zergua à Al Ouana pas Kassar Mezouar et les Hedils
Route N°66	De Tébourssouk à Sidi Nasseur Allah et par le Akhouet, le vallé de la Siliana, Bou Hafna et Pichon avec embranchement de Pichon à Bir El Adine
Route N°67	De Tébousouk à Souk el Djemma
Route N°68	De Tébousouk à Souk El Arba par la Mérjda Khéreddine avec embranchement sur Sidi Zehili et Souk El Khemis
Route N°69	De Tébousouk à Béjà par pont de Trajan
Route N°70	Réservé
Route N°71	De Oued Zergua à sidi Zehili par pont de Trajan
Route N°72	De Souk El Khemis à Maktar par la vallé de l'oued à Maktar par la vallée de l'Oued Tessa rejoignant la route n°17 près des Salines
Route N°73	De Souk El Khemis à Fernana par la vallé de l'oued Bou Heurtma
Route N°74	De Souk El Khemis à Tabraka par la vallée de l'oued Kassab Abdel Basete et Manjen Roumi
Route N°75	De Béjà aux Amdouns par les vallées de l'Oued Bou Rouha et Maden
Route N°76	De l'Oued Bagrat reliant les routes n°12 et 14
Route N°77	De l'Oued Zéen reliant les routes n°7 et 13
Route N°78	De Ghardimou à Bou Hadjar
Route N°s 79 et 80	Réservés
Route N°81	Du Mellègue ayant son origine sur la Route n°17 (près de Muthul) et suivant les vallées des Oueds Mellègue et Sarath vers Morsott avec embranchement vers le Kef
Route N°82	De Souk El Khemis de la Seliana au Sers reliant le route n°4 (embranchement) et 17
Route N°83	Des Zouarines à Thala par le Ksour

Route N°84	De Sbeïtla à Thala
Route N°85	De Kairouan (El Haouareb) à Tebessa par Sbiba rejoignant la route n°4 près de Haïdara avec embranchement d'El Menidjel à Hadjeb el Aïoun
Route N°86	De Kairoun au Faïd par Pavillier
Route N°87	De Kairouan à El Djem par les Souassi
Route N°88	De Kairouan à Moknine ayant son origine sur la route n°17 (El Onk) passant par Bourdjine et Djemmel avec embranchement de la route n°17 à M'Saken
Route N°s 89 et 90	Réservés
Route N°91	De pont de Fahes à Sousse par Djebibina et Kalaa Kbira avec embranchement sur M'Saken
Route N°92	De Sousse à Moknine par Monastir avec embranchement sur le port de Monastir
Route N°93	De Sousse à El Djem par Djemmel passant par Bou Merdès
Route N°94	De Monastir au Souassi par Kerker
Route N°95	De Moknine à El Djem rejoignant la route 93 à Bou Merdès
Route N°96	De Mahdia (Ksour Essaf) à El Djem
Route N°97	De Triaga à Djebenianna par la Hencha
Route N°98	De ceinture de Sfax reliant les routes n°s 16 (Sidi Messaoud) et 1 (Sidi Friha)
Route N°99	De Kerkennah, de ouled Yaneg à El Attaïa
Route N°100	Réservé
Route N°101	De Sbeïtla (Bled Oum El Adam) à la Skhira par Sidi Bou Zid et Mknassy avec embranchement de Sidi Bou Zid à Lessouda
Route N°102	De Gafsa à Feriana par Maajen Bel Abbès avec embranchement de la vallée de l'oued Om El Ksob vers l'A

	Lgérie
Route N°103	De Gafsa à Kebili par Bir Rekeb
Route N°104	De Kebili à Douz
Route N°105	De Gafsa à Tamerza par Philippe Thomas, Metlaoui et Chebika
Route N°106	De Philippe Thomas à Keriz
Route N°107	De Gabès à Médenine par Matmata
Route N°108	De Gabès (Mareth) à Médenine par Bou Grara
Route N°109	D'ajim à Ben Gardane par El Kantara et Zarzis
Route N°110	De la Marsa Ksiba à Dehibet
Route N°111	De Foum Tatahouine à Ben Gardane

Conclusion

Les réseaux routiers terrestres en Tunisie étaient très abondants malgré leur situation primitive : c'est sont des pistes et des routes caravanières qui répartissaient sur tout le territoire de la régence du nord au sud. Ils constituaient des artères- bien figurées sur Les différentes cartes des routes introduites- qui maintenaient depuis longtemps l'équilibre du pays et facilitaient le passage et les échanges.

Pour toutes ces raisons, le Beylik accordait une importance considérable à la réparation et la maintenance des grandes routes, surtout celles qui assuraient le passage et le déplacement de ses officiers (la Mahalla). Par la suite, la construction d'un réseau des routes empierrées pour satisfaire aux besoins du trafic automobile pourvus de revêtement moderne est considérée comme l'une des parties le plus importante de l'œuvre civilatrice de la France en Tunisie.

L'administration française se mit immédiatement à l'œuvre de remédier la situation des routes et entreprit la construction des routes empierrées suivant les modèles réalisées en France, nous avons constaté que les chiffres des budgets et crédits alloués pour les réparations et les constructions des routes augmentaient considérablement tout au long de la période coloniale.

Cette augmentation s'est enregistré spécialement au cours des années vingt et trente succédés d'une baisse surtout au de cours la deuxième

guerre mondiale qui a fortement endommagé la structure routière à cause des batailles qui se sont déroulées sur le territoire tunisien.

¹ Carette (E.), *Exploration scientifique de l'Algérie*, Imprimerie royale, Paris 1844, p 122.

² Martel (A.), *Les confins saharo-Tripolitains de la Tunisie (1881-1911)*, Tome 1, presse universitaire, Paris, p 37.

³ Dépois (J.), *La Tunisie : ses régions*, librairie Armand Colin, 2^{ème} édition, Paris 1961, p 10-11.

⁴ **Archive national tunisien** : Série historique, carton 78, dossier 913, document 61, lettre de Hassouna ben Mustapha au gouvernement pour réparer les routes de sahel et de Djerid, 29 juin 1862.

⁵ **A.N.T** : ST, C 175, D 940, doc 1, lettre de Mohamed Kebir Agha Mahalla de Beja à Mustapha Khaznadar concernant le déroulement du travail de la Mahalla, 21 Novembre 1854.

⁶ **A.N.T** : ST, C 175, D 936, doc 10, Payement de Oukil El Acher de Sousse de fourrage pour la Mahalla au cours de sa résidence à Dar El Menzel à cause de la neige, 23 Décembre 1825.

⁷ **Ibid**, doc 12, lettre de la Mahalla de Beja concernant l'insuffisance de blé et l'incapacité de Drid de transporter le « Neama » à cause de la difficulté du passage, Aout 1855.

⁸ **Ibid**, C 78, D 913, doc, 13, lettre de Mustapha Khaznadar à Mohamed Sadok Bey el Amhal au cours de sa descente avec la Mahalla à dar Tozeur, 27 juin 1948.

⁹ **Ibid**, C 57, D 3, sous dossier 3, doc 82, lettre de l'ingénieur Jenrou à Kherredine concernant l'entretien des routes, 27 Juillet 1876.

¹⁰ Monchocourt (Ch.), *La région du Haut Tell en Tunisie (Le Kef, Teborssouk, Maktar, Thala)*, essai de monographie géographique, Librairie Armand Colin, Paris 1918, p 118.

¹¹ Salama (P.), *Les voies romaines de l'Afrique du Nord*, Alger 1951, p 50.

¹² Belhady (A.), *Chemin de fer et espace tunisien*, Thèse de troisième cycle diplôme de recherches approfondies (DRA), Université de Tunis faculté des lettres et sciences humaines, 1977, p 14.

¹³ Lamine (R.), *Les transports routiers interurbains en Tunisie littoral*, Thèse de doctorat de 3^{ème} cycle, école normale supérieure de Tunis, 1978, p 10.

¹⁴ *Ibidem*.

¹⁵ Lamine (R.), *Les transports routiers... op.cit*, p 12.

¹⁶ Miquel (A.), *La Géographie humaine du monde musulman jusqu'au milieu du IX^{ème} siècle* (arabe), deuxième partie, traduction Ibrahim Khouri,

ministère de la culture et vulgarisation national, Damas Beyrouth, 1953, p 68-75-143.

¹⁷ El Bakri, *Al massalek wal mamelek*, réalisation de Hassen Hosni Abdelwaheb, Dar El Kalem, La Caire 1961, p 37.

¹⁸ Ibn Hawquel, *Souret EL Ardh, Maison de livre islamique*, la Caire, Sans date, p 109.

¹⁹ El Bekri (A.), *Al massalek wal mamalek, bait el hekma*, Tunis 1992, p 710-729.

²⁰ Antichan (P.H), *La Tunisie son passé et son avenir*, Librairie Charles De La Grave, Paris 1884, p 148.

²¹ Pellissier (E.), *Description de la Régence de Tunis*, édition Bouslama, Tunis, p 181-182.

²² Azizi (MH.), «Mahalla cheté w saif», in *Cahiers tunisiens*, n ° 172, Tunis 1996, p 35.

²³ Ben Aouicha (S.), *Transport et mobilité dans la Régence de Tunis au XIX^{ème} siècle*, mémoire de mastère, Faculté des lettres et des sciences de sfax 2012-2013, p 21-23.

²⁴ Frank (L.) Marcel (J.J.), *Histoire de Tunis*, édition Bouslama, Tunis 1985, p 27.

²⁵ *Ibidem*.

²⁶ **A.N.T**, Série historique, Carton 175, Dossier 936, Dépenses et revenus Al Amhal et l'état d'avancement du travail de la Mahalla et l'extraction de la mejba 1815-1881.

²⁷ Dépois (J.), *La Tunisie ...Op.cit*, p 128.

²⁸ Azizi (MH.), « Mahalla... », *Op.cit*, p 37.

²⁹ Dépois (J.), *La Tunisie...Op.cit*, 142-143.

³⁰ Ben Aouicha (S.), *Transport...Op.cit*, p 34.

³¹ *Ibidem*.

³² *Ibid*, p 36.

³³ Frank (L.) Marcel (J.J), *Histoire... Op.cit*, p16-21.

³⁴ **L.N.H.M.N** : Aix-en-Provence, B A20, C-25h15, D 1, F 111-1112... 121, itinéraire en Tunisie, points principaux, ressources en eau, bois et fourrage 1881-1882.

³⁵ Depois (J.), *La Tunisie....Op.cit*, p 105.

³⁶ Ben aouicha (S.), *Transport...Op.cit*, p44.

³⁷ Hannezo (C.), « Notes historiques sur Sousse », in *Bulletin de la société archéologique de Sousse*, n°5, 3^{ème} année 1905 p 145-146.

³⁸ Ben Aouicha (S.), *Transport...Op.cit*, p 45.

³⁹ **L.S.H.M.N** : S.H.A.T, B. M 14 bis, F 727, notice concernant les tribus de Nefzaoua par le commandement Bechevel 1890.

⁴⁰ Martel (A.), *les confins...Op.cit*, p 37.

- ⁴¹ Martel (A.), *Les confins...Op.cit*, p 36-37.
- ⁴² **I.S.H.M.N** : Aix-en-Provence, B A34, C 25h22, D 1, F 19, Itinéraire en Tunisie –Table alphabétique des noms cités, 1881-1882.
- ⁴³ *Ibid*, F 25.
- ⁴⁴ Martel (A.), *Les confins...Op.cit*, p 37.
- ⁴⁵ *Ibidem*.
- ⁴⁶ **I.S.H.M.N** : S.H.A.T, B G16, C 119, F 9, notice sur la tribu de Touazine-Mednine par le lieutenant officier de renseignement adjoint Rogier, Juin 1890.
- ⁴⁷ Martel (A.), *Les confins...op.cit*, p 37.
- ⁴⁸ **I.S.H.M.N** : Aix-en-Provence, B A 34, C 15 h 22, D 1, F 25-27, Itinéraires en Tunisie-Table alphabétique des noms cités, 1881-1882.
- ⁴⁹ **A.N.T** : Série historique, Carton 57, Dossier 209, Document 209, conditions des travaux routiers en dehors de la Hadira, sans date.
- ⁵⁰ **Ibid**, doc 19, lettre de Hssouna Ben Mustapha au grand ministre à propos du lancement des travaux Tunis – Béja et la construction du pont de l'oued Zergua, 7 novembre 1865.
- **Ibid**, doc 7, lettre de Hssouna Ben Mustapha au ministre premier à propos de la méthode des travaux de la route Tunis-Béja, 24 janvier 1866.
- ⁵¹ Ibn Abi Thiyef (A.), *Ithaf Ahel Zamen bi Akhbar Tounes wa ahd el amen*, ministère des affaires religieuses, Maison arabe du livre, vol 4, Tunis 2001, p 225.
- ⁵² **A.N.T** : S.H, C 57, D 629, sous dossier 1, d 82, rapport de l'ingénieur Jenrou chargé de maintien, des routes, 27 Juillets 1976.
- ⁵³ El Khames (M.B), *Safwat El Itibar bimostaouda'a el amssar wel aktar*, vol 2, baït el hekma, Tunis 1999, p 531.
- ⁵⁴ El Bahi (M.), *La tribu en Tunisie à l'époque moderne (16-19^{ème} siècles) du nomadisme du chameau au nomade du mouton et le hawz exemple des steppes centrales*, Faculté des lettres et des sciences humaines de Sfax, 2005, p 142.
- ⁵⁵ Shaw (D.), "The camel in North Africa and the Sahara, History, biology, and human economy", in *Bulletin de l'institut fundamental de l'Afrique noire*, T 41, série b, n ° 4, 1979, p 673.
- ⁵⁶ **A.N.T** : S.H, C 175, D 636, Doc 76, Rapport d'achat des dromadaires.
- ⁵⁷ **Ibid**, C 179, D 936, Doc 86, Compte des dromadaires de la Mahalla, 26 Avril 1965.
- ⁵⁸ **Ibid**, S.H, C 175, D 936, Doc 115, Rapport des dépenses de la Mahalla.

- ⁵⁹ **A.N.T** : S.H, C 235, D 487, Doc 5, Lettre du commerçant anglais Richard Hot au Bey de Tunis demandant l'autorisation de la création d'une société de transport dans la préfecture de Tunis, 16 janvier 1860.
- ⁶⁰ **Ibid**, Doc 17, lettre de Richard Holt à Mustapha Khaznadar concernant la fondation de la société, 14 mars 1860.
- ⁶¹ **Ibid**, Doc 20, lettre de Richard Holt à Mustapha Khaznadar concernant l'équipement des stations de pause sur les routes utilisées, 20 mars 1860.
- ⁶² **Ibid**, Doc 12, méthode de réglementation de service des lignes autorisées, 1860
- ⁶³ *Ibidem*.
- ⁶⁴ **Ibid**, Doc 21, lettre de Richard Holt à Mustapha Khaznadar contenant une série des exigences, 10 Juillet 1860.
- ⁶⁵ **Ibid**, Doc 22, lettre de Richard Holt au bey de Tunis, 1860.
- ⁶⁶ Direction générale des travaux publics, *Les travaux publics du protectorat français en Tunisie*, Tome 1, imprimerie générale, Tunis 1900, p 3.
- ⁶⁷ *Ibidem*.
- ⁶⁸ Lanessan (J.L), *la Tunisie*, Felix Alcon Editeur, Paris 1887, p 195.
- ⁶⁹ Guillot (E.), *la Tunisie*, Emile Larose, Librairie éditeur, Paris 1912, 222
- ⁷⁰ Lamine (R.), *Le transport routiers...Op.cit*, p 16.
- ⁷¹ Rivière (A.), *La Tunisie*, Challemel Ainé éditeur, Paris 1887, p 122.
- ⁷² Lanessan (J.L), *la Tunisie...Op.cit*, p 196-197.
- ⁷³ Guillot (E.), *la Tunisie... Op.cit*, p 223.
- ⁷⁴ Collectif, *Histoire générale de la Tunisie : l'époque contemporaine (1881-1956)*, tome IV, Sud édition, Tunis 2010, 76.
- ⁷⁵ *Ibidem*.
- ⁷⁶ *Rapport de la commission d'études économiques et financières (1921-1937)*, Rapport sur les routes T-II, p 47.
- ⁷⁷ Cartes n°5 et 6, p 32 et 33.
- ⁷⁸ Collectif, *Histoire générale de la Tunisie...Op.cit*, p 350.
- ⁷⁹ *Ibidem*.
- ⁸⁰ Direction générale des travaux publics, *Note sur les réseaux routiers*, Imprimerie Victor Berthod, Bourg 1931, p 6.
- ⁸¹ Collectif, *Histoire générale de la Tunisie...Op.cit*, p351.
- ⁸² Lamine (R.), *Les transports routiers...Op.cit*, p14.
- ⁸³ *Ibid*, p 16.
- ⁸⁴ *Ibid*, p15.
- ⁸⁵ *Ibid*, p 8.
- ⁸⁶ *Ibid*, p 9.
- ⁸⁷ *Ibid*, p 10.
- ⁸⁸ Carte n°7, p 36.
- ⁸⁹ Direction générale des travaux publics, *Note ...op.cit*, p 38-42.