SFAX
CAPITAL
OF ARAB
CULTURE
عاصمة الثقافة العربية 2016

Boîte postale 1059
Sfax 3018-Tunisie

Tél: +216 74.229.655
www.sfax2016.org
contact@sfax2016.org

Sfax ,le 6 janvier 2016

Colloque international 28, 29 Juillet 2016

Sfax, une ville, une région portuaire de la Rive sud de la Méditerranée,
des origines à la moitié du XX e siècle,
Une histoire, un patrimoine

Appel à communication

La mer, qui est une source de richesse et de profit en même temps qu'un espace de liberté et d'aventure, est pour Sfax et sa région plus qu'une destinée, c'est une vocation.

Située sur la frange nord de l'actuel golfe de Gabès, une mer très poissonneuse, et adossée à un arrière pays arboricole où l'olivier et l'amandier font figures de proue, Sfax ou l'antique *Taphrura* a réussi grâce à sa dynamique économique et marchande, aujourd'hui séculaire, à se tailler une position phare dans la carte des grandes villes portuaires de la rive sud de la Méditerranée.

Très tôt, Sfax sut mettre à profit les acquis marchands et relationnels cumulés par les cités portuaires de *Thaenae*, d'*Acholla* et de *Cercina* situées dans son environnement maritime immédiat. Ce triangle portuaire antique qui ferme au nord la zone nautique des *emporia* ou la *Syrtis Minor*, contrôlait à la fois l'accès à la route de l'Orient et aux terminaux de la route du Sahara, *Tacape* (Gabès), *Gightis* (Bou Ghrara), *Sabratha* (Sabrata) et *Oea* (Tripoli).

Forte donc de cette tradition maritime et marchande héritée sur les cités portuaires antiques de sa propre zone, la *Médina* de Sfax fondée au IX e s. n'a pas hésité non plus à s'inspirer du modèle de la réussite mercantile des Cités-Etats et des territoires maritimes de l'Occident chrétien, Gênes, Pise, Venise, îles Baléares, Catalogne, réalisée entre le XII e et le XV e siècles. Trois quartiers urbains, les *souks*, les *funduq* et le port symbolisaient à eux seuls

Boîte postale 1059
Sfax 3018-Tunisie

Tél: +216 74.229.655
www.sfax2016.org
contact@sfax2016.org

la percée de la cité portuaire de Sfax, non seulement dans sa propre zone située au nord de la Petite Syrte, mais également dans l'ensemble du Golfe de Gabès à l'orée des Temps

modernes en tant que centre d'attraction terrestre et plus particulièrement maritime de type méditerranéen.

La mer n'était pas uniquement une source de fortune pour la Sfax du Moyen Age. Elle était aussi une source de menace et parfois même d'enfreins au processus de développement de la cité portuaire. La richesse cumulée par la ville marchande, sa position clé dans la Petite Syrte et par delà sur la route de l'Egypte et sur celle du Sahara ont fait que le grand comptoir de Sfax a constitué une cible dans la stratégie arrêtée par les Etats maritimes de l'Occident chrétien qui se disputaient le contrôle des flux commerciaux en Méditerranée. Les murailles de la Médina, ses faubourgs et son quartier portuaire ont ainsi souffert, et à plusieurs reprises, les boules de feu que lançaient les nefs et les galères normands en 1148, aragonais en 1285, coalisés (Catalogne, Gênes et Pise) en 1317 ou bien encore catalans en 1429. Sfax a été même occupée et saccagée par les escadres normande, aragonaise et catalane respectivement en 1148, 1285 et 1424.

Les XVI e et XVII e siècles constituèrent les temps forts de la percée maritime et marchande de la ville portuaire de Sfax sur la scène de la côte orientale de l'*Iyala* de Tunis et sur celle de la rive sud de la Méditerranée. Plusieurs familles sfaxiennes ont fait fortune à cette époque et dont les noms sont étroitement liés aux activités maritimes et au monde de la mer en général. Les Nouri furent derrière l'aménagement du port de la ville en finançant la construction d'une nouvelle jetée au XVI e siècle. Les Charfi, qui se partageaient les résidences entre Sfax, kairouan, Alexandrie et Le Caire, exécutèrent aux XVI e et XVII e siècles des portulans et des mappemondes, outils indispensables pour la navigation. Enfin, les Jellouli, grands armateurs de la ville aux XVII e et XVIII e siècles s'offrirent même une flottille corsaire. En 1798, treize navires furent armés par les Jellouli contre seulement quatre par le Beylik. Youssef Saheb Ettabaâ, le grand armateur et grand ministre de Hammouda Pacha, Bey de Tunis entre 1783 et 1814, n'était-il pas une prise de course que Jellouli avait offert au Bey en signe d'allégeance.

Les Chebek, Mistico, Chitia et Qareb, bateaux corsaires qui faisaient les beaux jours de la course des Etats barbaresques, dont la Tunisie aux XVII e et XVIII e siècles et animaient par leurs butins le quotidien marchand de leurs villes portuaires dont la station de Sfax, furent désormais surpassés par les vaisseaux de haut-bords à plus de 200 canons. Ces gros bâtiments de guerre mis en chantier par les arsenaux des nouvelles puissances navales européennes, la France et la Grande Bretagne, ont investi les routes maritimes de la Méditerranée à la fin du XVIII et le début du XIX e siècles après s'être illustrés sur les eaux océaniques. Grâce à cette puissance de feu, les marines de l'Europe occidentale ont fini par

Boîte postale 1059
Sfax 3018-Tunisie

Tél: +216 74.229.655
www.sfax2016.org
contact@sfax2016.org

imposer l'abolition de l'esclavage blanc en 1816 et la cessation de la course en 1818. Ces mesures coercitives affectèrent lourdement les villes portuaires des Etats barbaresques de

l'Afrique du Nord. Alger, un des gros bastions de la vie corsaire, succomba en 1830. Sfax ne fut pas épargnée. La disgrâce des Jellouli, gros armateurs liés à la course au début du XIX e siècle, en dit long sur les retombés négatifs de ce diktat militaro-économique sur la ville.

Toutefois, la station portuaire de Sfax sut une nouvelle fois relever le défi. Misant sur son savoir-faire mercantile, une bonne partie de son capital marchand fut investie dans le foncier et plus particulièrement dans l'acquisition des domaines agricoles. Ainsi, elle a pu développer une culture arboricole basée sur les arbres fruitiers et surtout l'olivier, tout en contrôlant l'ensemble de la chaîne de production depuis l'implantation jusqu'à la mise en circulation. L'importance de cet investissement arboricole se traduit par exemple dans cette ceinture d'huileries qui verra le jour aux XVIII e et XIX e siècles et qui a permis à Sfax de devenir le premier port commercial d'huile dans le pays.

Aux côtés de l'huile et de l'amende, Sfax réactiva le secteur de la pêche où les poissons, les crétacés et plus particulièrement l'éponge viennent étoffer les produits traditionnels qui animaient les quais du vieux port aménagé au sud de la *Qasba* et à l'ouest du quartier colonial vers la fin du XIX e et le début du XX e siècles. Ces produits étaient en attente d'être embarqués sur les *chebck*, les *mistico*, les *chitia*, les *qareb*, bateaux corsaires reconvertis en bateaux de charge, aux côtés des *sandals* et des *loud* qui se bousculaient les amarres du chenal.

Enfin, une marque de reconnaissance de la réussite maritime de Sfax consiste dans la dotation de cette ville portuaire d'une capitainerie au début de l'ère coloniale dont la fonction était de gérer les activités du port de pêche et du port commercial qui verra le jour à cette date.

Adossée au bassin minier de Gafsa, et aux industries connexes (acide phosphorique et engrais) qui virent le jour dans les années cinquante et soixante du siècle dernier aux extrémités nord nord-est et sud sud-est du croissant urbain de la ville, ajoutées au complexe salin, aux usines de savonnerie et aux ateliers de textile et de cuir, le complexe portuaire marchand de Sfax rayonna jusqu'aux années soixante-dix à travers la Méditerranée, l'Atlantique et l'Océan indien.

Pour conclure sur l'image d'une ville imprégnée par la mer, il n'y a pas mieux de rapporter cette histoire où l'équipage du bateau composé du *raïs* (capitaine) et des *bahria* (matelots) qui pendant l'hiver, saison fermée de la mer, *Mare closum*, et qui correspond à la saison des cueillettes et de pressions d'olives, quittent le pont du navire et le quartier portuaire pour

Boîte postale 1059
Sfax 3018-Tunisie

Tél: +216 74.229.655
www.sfax2016.org
contact@sfax2016.org

prendre les commandes d'une huilerie et la faire tourner. Or, il arrive que nous retrouvons les mêmes titres maritimes chez l'équipage de l'huilerie : *raïs* (maître) du pressoir et *bahria* (ouvriers) du pressoir

L'objet du Colloque est de revisiter cette ville et cette région portuaire à travers les témoignages littéraires, archéologiques, iconographiques et ethnographiques pour dresser une nouvelle fois son portrait historique et patrimonial depuis l'Antiquité jusqu'au premier quart de la seconde moitié du XX e siècle. Un portrait qui mettra en avant, cette fois-ci, l'impact de la mer dans la vie quotidienne des habitants du Grand Sfax sur le temps long. Pour cela nous proposons de développer les portails suivant :

- I - *Les ports de Sfax et de ses environs (Taphrura-Thaenae-Acholla-Cercinna..) dans les cartes maritimes nautiques et marchandes : Sites, Aménagements, Réseaux.*

- **II** - *Les chantiers navals de Sfax et de ses environs : Artisans-Charpentiers, Bateaux.*

- **III** - *Les hommes de la mer de Sfax et de ses environs : Pêcheurs, Marchands, Corsaires..*

- **IV** - *Sfax et la culture de la mer : Art, Littérature, Culinaire*

Les enseignants-chercheurs et les chercheurs désireux de prendre part à cette rencontre scientifique et de développer une communication dans l'un ou l'autre axe du Colloque sont priés d'envoyer par courriel :

- Le titre de la communication avec un synopsis ne dépassant pas les 200 mots **avant fin février 2016**

- Le texte de la communication **avant fin mai 2016**

à l'adresse électronique suivante : hamidbarkaoui5@gmail.com et Contact@sfax2016.org

Le **Comité d'organisation** prend en charge le séjour et éventuellement le transport des participants dont les communications sont retenues par le **Comité scientifique** du Colloque. Les Actes du Colloque international seront publiés **avant fin 2017**.

Le président du Comité d'organisation

Pr Abdelhamid Barkaoui