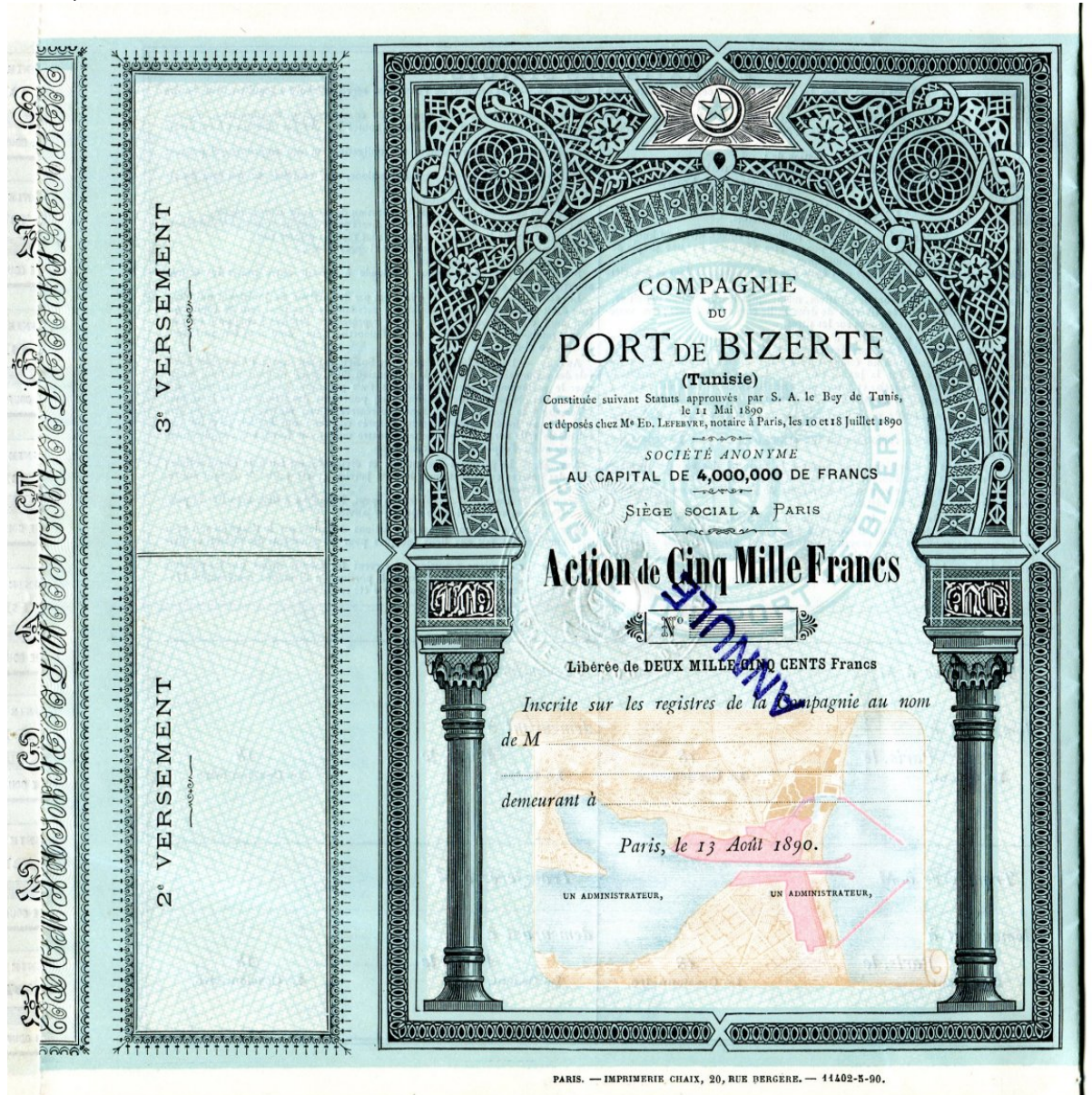


COMPAGNIE DU PORT DE BIZERTE (Tunisie)

S.A., 1890, fondée par Hildevert Hersent, Abel Couvreur et Georges Lesueur, entrepreneurs.



Coll. Peter Seidel
www.entreprises-coloniales.fr/empire/Coll._Peter_Seidel.pdf

COMPAGNIE DU PORT DE BIZERTE (TUNISIE)
constituée suivant statuts approuvés par S.A. le bey de Tunis, le 11 mai 1890
et déposés chez M^e Ed. Lefebvre, notaire à Paris, les 10 et 18 juillet 1890
SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 4.000.000 DE FRANCS
Action de cinq mille francs

libérée de deux mille cinq cents francs
Paris, le 13 août 1890
Paris. — Imprimerie Chaix, 20, rue Bergère

30 août
(*Les Archives commerciales de la France*, 3 septembre 1890)

Paris. — Formation de la Société anonyme dite CIE DU PORT DE BIZERTE (Tunisie), rue d'Anjou, 78. — Durée : 80 ans. — Cap. : 4.000.000 fr. — Acte du 13 août 90. — *Moniteur des Ventes* du 30 août 1890.

LETTRES DE TUNISIE
(*Le Temps*, 1^{er} novembre 1890)

Un bateau anglais venant de Saint-Louis-du-Rhône avec un chargement pour Bizerte et remorquant deux chalands pour la Société du port de Bizerte, a dû abandonner ces deux chalands à la mer, par suite de mauvais temps

LETTRES DE TUNISIE
(*Le Temps*, 31 mai 1891)

De notre correspondant spécial)
Bizerte, 24 mai.

Hier, 23 mai, a eu lieu ici une cérémonie fort modeste dans son apparence, très considérable par la portée infinie du fait qu'elle inaugure.

Le résident général était venu dans la région pour s'y rendre compte de la marche de l'invasion des sauterelles. Il avait poussé jusqu'à Bizerte. M. [Abel] Couvreur ¹, celui des concessionnaires du port qui dirige spécialement l'entreprise, en a profité pour lui demander de poser la première pierre d'une série de maisons qu'il se propose de faire construire.

Depuis qu'elle a commencé ses travaux, il y a un an, la compagnie s'est trouvée aux prises avec une difficulté qui allait croissante. Elle ne savait où loger son personnel. La vieille petite ville arabe est serrée dans ses murs, entre la montagne et le bras du lac. Les loyers y ont promptement sextuplé. Aujourd'hui, on n'en trouve plus. Et la population ne cesse d'augmenter. Le recensement du 12 avril dernier a révélé qu'il y existe déjà 500 Français. C'est, après Tunis, Sousse et La Goulette, notre plus forte colonie en Tunisie. Les ouvriers étrangers et indigènes y sont aussi venus en grand nombre. La

¹ Abel Couvreur (Viroflay, 1852-Neuilly, 1922) : fils d'Alphonse Couvreur (1820-1890), entrepreneur du canal de Suez, associé à Hildevert Hersent sur divers grands chantiers. Abel travaille pour MM. Couvreur et Hersent à la régularisation du Danube à Vienne (1870-1873) et au canal de Gand à Terneuzen (1874-1880). Travaux du canal maritime de la Basse-Loire (1882-1883). Associé de Félix Allard pour le port extérieur de Bilbao (1888-1902) et le Chemin de fer des Alpes bernoises, par le tunnel du Simplon (1906)... Administrateur des Sultanats du Haut-Oubangui (1899), de la Cie nouvelle du canal de Panama (1900-1904), de la Cie générale de l'Ozone (1906) et de la Cie générale des îles Kerguelen (1912), où il retrouve Paul-Hippolyte Gauthier, ancien commandant du port de Bizerte. Marié en 1882 à Marie-Eugénie Decauville, sœur de l'industriel et sénateur Paul Decauville. Chevalier de la Légion d'honneur du 12 mai 1896.

compagnie s'est donc décidée à construire hors de la ville arabe pour tout le monde des maisons qui seront les premières de la nouvelle Bizerte.

Où devait se créer cette nouvelle Bizerte ? La question a fort exercé l'imagination des spéculateurs. Tantôt ce devait être sur la rive gauche du lac, tantôt sur la rive droite. Eh bien, ce ne sera ni sur l'une, ni sur l'autre. Les déblais du canal serviront à combler les bas-fonds sur lesquels était établie la fameuse pêcherie de Bizerte, et ces terrains conquis sur l'eau formeront l'assiette de la ville future.

Tandis que M. Massicault gâchait le lit de mortier sur lequel a été scellée la première pierre, les antiques légendes de la Méditerranée revenaient à la mémoire des quelques personnes qui l'entouraient. N'est-il pas surprenant que, sur le bord de cette mer, trente siècles après que la civilisation y a pris naissance, il y ait encore place pour la fondation d'une ville à laquelle on peu prédire les plus grandes destinées. Il est probable que quand les migrants phéniciens bâtissaient Carthage et que les colons grecs trouvaient le premier emplacement de Syracuse ou de Marseille, ils ne comprenaient guère à quel rôle dans l'histoire ces cités, qu'ils ne construisaient que pour y chercher un refuge, seraient un jour appelées. Les gens qui assistaient à la cérémonie d'hier étaient remplis au contraire du pressentiment qu'elle est le point de départ d'une très haute fortune. Jamais, en effet, centre commercial n'aura débuté avec plus de motifs d'espoir. Le paysage est admirable, le port sera splendide ; derrière, s'étend une des régions les plus fertiles de l'Afrique; et devant, à portée de ses phares, passe la route maritime la plus fréquentée du globe.

Il y avait là deux Parisiennes de passage venues dans un de ces yachts anglais où sont réunis tous les agréments du confort moderne, une douzaine d'invités, quelques curieux sortis d'une baraque en planche, qui est le café du Grand Port et regardant à travers une palissade. Des ouvriers arabes chargeaient du sable sur des ânes. On entendait les coups de marteau rivant les plaques de fer d'un chaland dans la forge. Une drague tendait au loin, comme un bras immense, le tuyau par lequel coulait sur la berge la boue arrachée du fond du chenal. Déjà, le profil du canal, qui conduira de la haute mer au port, commence à s'esquisser sur une longueur de quelques pas avec ses risbermes et son ampleur monumentale. De cette ville, que nous imaginions dans l'avenir pleine d'habitants et de vaisseaux, il n'y avait encore qu'un petit bout de mur émergeant à peine de terre. Tout autour le sol était bouleversé et certaines parties encore noyées sous les flaques d'eau. Combien d'êtres humains viendront s'entasser ici, y vivront et s'y multiplieront pendant une longue suite de siècles !

Les anciens n'auraient pas manqué d'observer les présages autour de cette naissance. Pendant la pose de la première pierre, un orage est monté dans le ciel venant de l'ouest. Comme le résident général rentrait, il a éclaté ; la pluie a tombé en abondance, ajoutant une chance de plus à la réalisation des promesses d'une récolte qui semble devoir être aussi abondante que celle de l'année dernière.

Le matin, M. Couvreur avait conduit M. Massicault à la carrière d'où l'on extrait la pierre pour la jetée occidentale. M. Massicault a mis le feu à une mine de 8.000 kg de poudre qui a fait sauter un énorme pan de montagne. M. Couvreur lui a présenté ensuite le personnel de l'entreprise et, dans un petit discours, lui a donné l'assurance que tous travaillaient avec ardeur pour ouvrir au commerce le nouveau port de Bizerte dans les délais prescrits.

Le résident général, exprimant les sentiments qui devaient prendre tant de vivacité à la cérémonie de l'après-midi, a répondu en commentant avec beaucoup de bonheur la devise prise par la ville d'Arcachon : *Heri solitudo, hodiè vicus, cras civitas*, devise qui s'applique bien mieux encore à Bizerte.

Près de cette carrière s'est créé un village de carriers. Il s'appelait Aïn-Roumi. En l'honneur de Mme Couvreur [née Decauville], qui a assisté à tous les épisodes de cette journée, on a changé ce nom en celui d'Aïn-Meriem, la fontaine de Marie.

INFORMATIONS DIVERSES
(*Le Temps*, 22 octobre 1892)

Un banquet a été offert hier soir, dans les salons du Grand-Hôtel, à M. Massicault, résident général, et à ses collaborateurs par les colons de Tunisie.

À la table d'honneur avaient pris place MM. ... [Abel] Couvreur, l'entrepreneur du port de Bizerte...

Compagnie Bône-Guelma
(*Paris-Capital*, 1^{er} novembre 1893)

On annonce que le gouvernement tunisien a passé avec la Compagnie Bône-Guelma, sous réserve de l'approbation du gouvernement français, deux conventions datées du 13 octobre 1892, pour l'exécution de la ligne de Djédeidah à Bizerte, d'une part, et des lignes de Tunis au cap Bon et au Sahel, avec embranchements et prolongements d'autre part. La Compagnie devra exécuter la ligne de Djédeidah à Bizerte à voie normale, moyennant un forfait de 5.600.000 francs. Les travaux devront être terminés deux ans après l'approbation du projet définitif. Le capital pourra être augmenté de 400.000 francs pour les travaux complémentaires. L'exploitation est faite à forfait moyennant 1.750 francs par kilomètre, et la moitié de la recette brute, impôt déduit, avec un minimum de 3.500 fr., quelle que soit la recette. Les insuffisances de recettes sont supportées par la compagnie, mais les excédents seront d'abord employés à rembourser à la compagnie les insuffisances, supportées par elle, avec intérêt à 4 fr. 60 %. Les travaux de cette ligne, que le gouvernement tunisien s'est engagé, vis-à-vis de la [Société du port commercial de Bizerte](#), à livrer à la fin de l'année 1893, étant urgents, la Compagnie Bône-Guelma les a entrepris sans délai. [...]

LES PORTS ET CHEMINS DE FER DE LA TUNISIE
Bizerte
par NARCISSE FAUCON
(*Le Temps*, 11 juillet 1894)

Cette nouvelle ville attire l'attention à la fois par l'avenir commercial que tout le monde lui reconnaît et par les inquiétudes qu'inspirent à certains de nos rivaux les conditions nautiques et militaires tout à fait exceptionnelles que son admirable port dans lequel évolueraient toutes les armadas de l'univers peut offrir aux flottes françaises.

Ville et port mettent dès à présent en lumière ce qu'un gouvernement peut, dans certains cas obtenir, de l'initiative privés, car l'administration tunisienne n'avait pu accorder que cinq ans pour tout exécuter. Elle demandait le port pour le 31 décembre 1895. Or, malgré les millions qu'il leur fallait dépenser, [les concessionnaires ont organisé leurs chantiers avec de si puissantes ressources qu'à l'heure actuelle, tous les travaux importants sont terminés. Dix-huit mois ont été ainsi gagnés sur le délai imparti.](#)

Les navires allant de l'Angleterre aux Indes, et qui ont tous des machines à triple expansion, pourront maintenant remplacer par une seule escale à Bizerte les deux arrêts jusqu'ici obligatoires de Gibraltar et de Malte. En ce point, ils trouvent dès à présent

entrée facile, abri sûr, accostage à quai, vivres abondants à bas prix, dépôts de charbon importants, le tout à des conditions bien meilleures que dans les deux ports anglais.

Aussi voit-on le long des larges voies de la nouvelle ville s'élever des constructions de toutes sortes et le prix du terrain monter avec une telle régularité que de sérieux bénéfices ont déjà été réalisés par ceux qui ont eu assez de clairvoyance pour placer là des capitaux disponibles.

Académie des inscriptions et belles-lettres
Découverte d'une patère en argent à Bizerte.
(*Le Temps*, 29 juillet 1894)

Après la communication des intéressants travaux dont nous avons rendu compte, dès hier, dans le *Temps*, M. Gauckler, directeur du service des antiquités de Tunisie, soumet à l'examen de l'Académie des photographies et un dessin d'un vase précieux récemment découvert à Bizerte, [dans les travaux de dragage dirigés par M. \[Armand\] Gallut, ingénieur de la Compagnie du port.](#)

C'est une patère, sorte de coupe en argent massif, incrustée et plaquée d'or ; elle est ovale, légèrement concave et munie de deux oreilles plates. Sa longueur atteint 90 centimètres ; elle pèse 9 kilogrammes de métal fin.

L'ornementation de la patère est très riche le motif central, gravé sur incrustations d'or, représente la lutte d'Apollon et de Marsyas. Le satyre joue de la flûte double devant la muse, arbitre du combat. Autour de lui sont groupés, suivant leurs sympathies, ses partisans et ses adversaires Apollon et Athénè d'une part ; de l'autre, Cybèle, un satyre et le jeune berger Olympos.

Le pourtour du plat est occupé par une frise en relief où se succèdent divers tableaux idylliques et champêtres de style alexandrin.

Sur les oreilles sont figurés, au milieu d'ornements accessoires, un sacrifice rustique à Dionysos et une scène bachique.

Tous ces ornements ciselés en plein métal sont exécutés avec un art consommé.

La patère de Bizerte est une œuvre hellénistique qui semble dater des premières années de notre ère ; c'est la pièce d'orfèvrerie la plus précieuse qui ait encore été découverte en Afrique.

M. Gauckler a réussi à en assurer la possession au musée du Bardo, grâce au [concours empressé des directeurs de la Compagnie du port, MM. Couvreur et Hersent, et de l'administrateur délégué à Bizerte, M. Odent](#), qui ont rendu, en cette occasion, un service éclatant à la science.

LES IMPRESSIONS D'UN DÉPUTÉ RADICAL EN TUNISIE
(*Le Temps*, 24 septembre 1894)

[...] Après une description très intéressante de Tunis, [\[Paul Doumer\]](#) passe à Bizerte et s'écrie : « On est saisi d'admiration, de joie et d'orgueil patriotique, lorsqu'on pénètre dans l'immense port de Bizerte, rendu accessible aux grands bâtiments, qu'on apprécie ce que quelques années de travail en ont fait et qu'on entrevoit ce qu'il sera demain. Dès à présent avec son outillage commercial, avec ses batteries qui protègent la rade, avec son lac inviolable, il représente pour la France, un incomparable instrument de prospérité économique et de puissance militaire. Il n'y a plus qu'à poursuivre, sans les trop longues hésitations et les timidités du début, une œuvre si heureusement commencée. » [...] Nous recueillons [...] de la part d'un membre du parti qui a fait

depuis quinze ans à la politique coloniale une opposition aussi aveugle que systématique, une déclaration politique qui est un désaveu de cette opposition et, par surcroît, la glorification même de l'entreprise que les radicaux avaient d'abord condamnée. N'est-ce pas là une leçon de choses fort éloquente et qui, nous devons l'espérer, ne sera pas perdue ? [...]

AFFAIRES COLONIALES

Tunisie

(*Le Temps*, 8 mai 1895)

MM. Pensa et Chapelle, commissaires délégués au concours agricole de Tunis, ont pris aujourd'hui passage sur le paquebot *Ville-de-Tunis*. A bord de ce paquebot se trouvaient également MM. Jousset de Bellen, Hersent, Couvreur, ingénieurs ; Lesueur [co-fondateur et futur président de la Cie] et Camescasse, sénateurs, membres de la commission nommée par le gouvernement pour visiter le canal de Bizerte.

AFFAIRES COLONIALES

Tunisie

(*Le Temps*, 30 juin 1897)

Le Journal officiel tunisien publie un décret aux termes duquel la Compagnie du port de Bizerte percevra, pour le port, par délégation du gouvernement tunisien et au profit de la compagnie, les droits maritimes applicables à tous les ports de la Régence conformément aux lois en vigueur ou à intervenir.

L'application de cette mesure remontera au 27 décembre 1890 et cessera le 26 décembre 1965.

TUNISIE

(*Gil Blas*, 11 septembre 1899)

(*Le Temps*, 11 septembre 1899)

Tunis. — La grand *steamboat* allemand *Carthago* a donné sur un banc de l'île Cani, dans la nuit de jeudi à vendredi. Ce vapeur allait de Pensacola à Fiume avec un chargement de 4.500 tonnes de phosphates. Il compta 27 hommes d'équipage.

Aussitôt la nouvelle reçue à Bizerte, le remorqueur *Annibal*, de la Compagnie du port de Bizerte, accompagné d'un torpilleur, allèrent porter secours. Un second torpilleur y alla dans la journée du vendredi.

On procéda au déchargement partiel. Mais malgré les secours actifs, le renflouage est jugé presque impossible avec les moyens dont on dispose, surtout à cause des dimensions du navire qui jauge 6.000 tonneaux.

Régence de Tunis — Protectorat français
DIRECTION GÉNÉRALE DES TRAVAUX PUBLICS

NOTICE

SUR LE PORT DE BIZERTE

Tunis
Imprimerie générale J. Picard & Cie, rue Al-Djazira²
<http://storage.lib.uchicago.edu/pres/2015/pres2015-0229.pdf>

Situation financière. — La situation financière du port de Bizerte n'est connue que par les comptes-rendus des assemblées générales d'actionnaires qui suivent la fin de chaque exercice.

Si l'on s'en rapporte aux chiffres produits devant ces assemblées, lesquels n'ont pas encore été vérifiés par l'Administration, le port de Bizerte, dont l'estimation faite par la Compagnie s'élevait à 110308.000 fr., aurait coûté comme premier établissement, en travaux, matériel, installation et frais généraux, environ 9.600.000 fr., sur lesquels l'État a déjà versé une subvention de 5.088.000 fr.

Il reste donc à la charge de la Compagnie environ 4.512.000 fr., mais ce capital correspond à un ensemble de dépenses dont quelques-unes sont très étrangères à l'exploitation d'un port, telles que la construction d'un barrage métallique de pêche qui a coûté environ 252.000 francs. La concession du port de Bizerte comprend, en effet, un groupe, d'entreprises dont les unes, purement industrielles, comme celle des pêcheries, donnent un produit net qui rémunère en grande partie le capital des autres, notamment celui du port. L'entreprise du port elle-même donne aujourd'hui des excédents de recettes, d'après les chiffres du tableau ci-après qui est fourni par la compagnie :

COMPTES D'EXPLOITATION DU PORT DE BIZERTE

Exercices	Recettes	Dépenses	Excédents de recettes
1894	4.954 86	2.175 86	2.779 00
1895	23.815 08	22.385 95	1.429 13
1896	43.934 76	57.291 58	- 13.356 82
1897	76.238 95	62.378 84	13.860 11
1898	147.749 03	99.743 45	48.005 58

Il serait du reste impossible avec les éléments dont nous disposons pour le moment de faire une étude complète de la situation financière réelle de la concession.

Convocation en assemblée générale
(Cote de la Bourse et de la banque, 9 décembre 1899)

27 décembre, 2 h. 1/5, extraord. — Compagnie du Port de Bizerte (Tunisie). — Au siège social, 78, rue d'Anjou, Paris.— Ordre du jour : Ratifier une convention passée avec le gouvernement tunisien pour l'exécution de travaux complémentaires ; Approuver une convention passée avec MM. H. Hersent et fils pour l'exécution de

² Opuscule signalé par Michèle Maugan, que nous remercions vivement.

travaux ; D'autoriser MM. H. Hersent et Georges Hersent, administrateurs de la Compagnie du port de Bizerte, à traiter avec ladite Compagnie pour l'exécution de travaux. — *Petites Affiches*, 9.

Compagnie nouvelle du canal de Panama
(*Le Temps*, 13 février 1900)
(*Le Journal des chemins de fer*, 17 février 1900)

Les actionnaires de la Compagnie nouvelle du Canal de Panama, réunis le 12 février en assemblée générale ordinaire, ont procédé à la nomination du nouveau conseil d'administration, en remplacement de l'ancien conseil démissionnaire.

Ont été élus :

M. Abel Couvreur, administrateur délégué de la Compagnie du Port de Bizerte.

Port de Dakar*
(*Le Temps*, 20 mars 1900)

[...] Les travaux d'aménagement du port sont mis en train. Une armée de contremaîtres et d'ouvriers aux ordres de M. [Hildevert] Hersent, l'heureux entrepreneur du port de Bizerte, exécute les sondages, dragages et jetées destinés à sextupler la surface des eaux tranquilles du port actuel. [...]

(*Dépêche de Tunisie*, 17 octobre 1890)

BIZERTE, le 14 octobre 1900. — Le vapeur *Ville-de-Tunis*, commandant Corno, de la Compagnie Générale Transatlantique, courrier direct de Marseille, a débarqué samedi, dans notre port, une trentaine de passagers de première et de deuxième classes, une centaine de tonnes de marchandises et des chevaux d'artillerie.

Remarqué parmi les passagers MM. le capitaine Viand, Niessel, du 4^e tirailleurs ; Bordy, adjoint du génie, Klepper, contrôleur civil à Béja ; Riban, directeur du domaine de Sidi-bou-Hadid.

À bord, se trouvaient MM. Pavillier, directeur général des Travaux publics ; Abel Couvreur fils, administrateur délégué de la Compagnie du Port de Bizerte, et Lecore Carpentier, notre directeur, et sa dame.

Beaucoup d'amis attendaient au débarcadère notre directeur pour lui serrer la main et le féliciter de la croix de la Légion d'honneur qu'il portait à la boutonnière.

MM. Paul, représentant de la Cie P.-B., et Sauzé, directeur, entourés du personnel, M. Hauserman, ingénieur, et Cuoq, chef de service de la Compagnie Hersent, et les nombreux amis que M. Abel Couvreur compte ici étaient venus également saluer celui-ci à son arrivée. Nous avons pris des nouvelles de la santé de M^{me} Abel Couvreur, qui sont meilleures, et tout nous fait espérer qu'elle viendra nous rendre visite cet hiver, pour la plus grande joie des malheureux, dont elle est la providence.

Port de Dakar
(*Le Temps*, 24 novembre 1901)

Le *Cyclope*, un nouveau remorqueur acheté au Havre pour la direction du port de Bizerte, est arrivé hier à Cherbourg, d'où il va être dirigé sur la Tunisie sous le commandement d'un lieutenant de vaisseau avec deux enseignes.

AFFAIRES COLONIALES
Tunisie
(*Le Temps*, 28 avril 1902)

Tunis, 26 avril.

À la suite de la nomination de M. Sauze, directeur de la Compagnie du port de Bizerte, comme conseiller municipal de cette ville, plusieurs conseillers de cette municipalité auraient manifesté l'intention de démissionner.

Les conseils municipaux en Tunisie sont tous nommés par l'administration du protectorat qui les choisit parmi les notabilités de la ville.

Aucun conseiller municipal de Bizerte, depuis la mort récente de M. Paul, vice-président de la municipalité, n'appartenait à la Compagnie du port.

Les conseillers se sont réunis aujourd'hui, deux fois hors séance, sur la convocation de leur vice-président. Ceux qui avaient annoncé leur intention de démissionner, à la suite de la nomination de M. Sauze, sont revenus sur leur décision.

Une adresse demandant la création de deux nouveaux postes de conseillers européens sera adressée au résident général à bref délai.

TRAVAUX PUBLICS
LE PORT DE BIZERTE
par le lieutenant-colonel G. ESPITALLIER
(*Le Génie civil*, 15 novembre 1902)

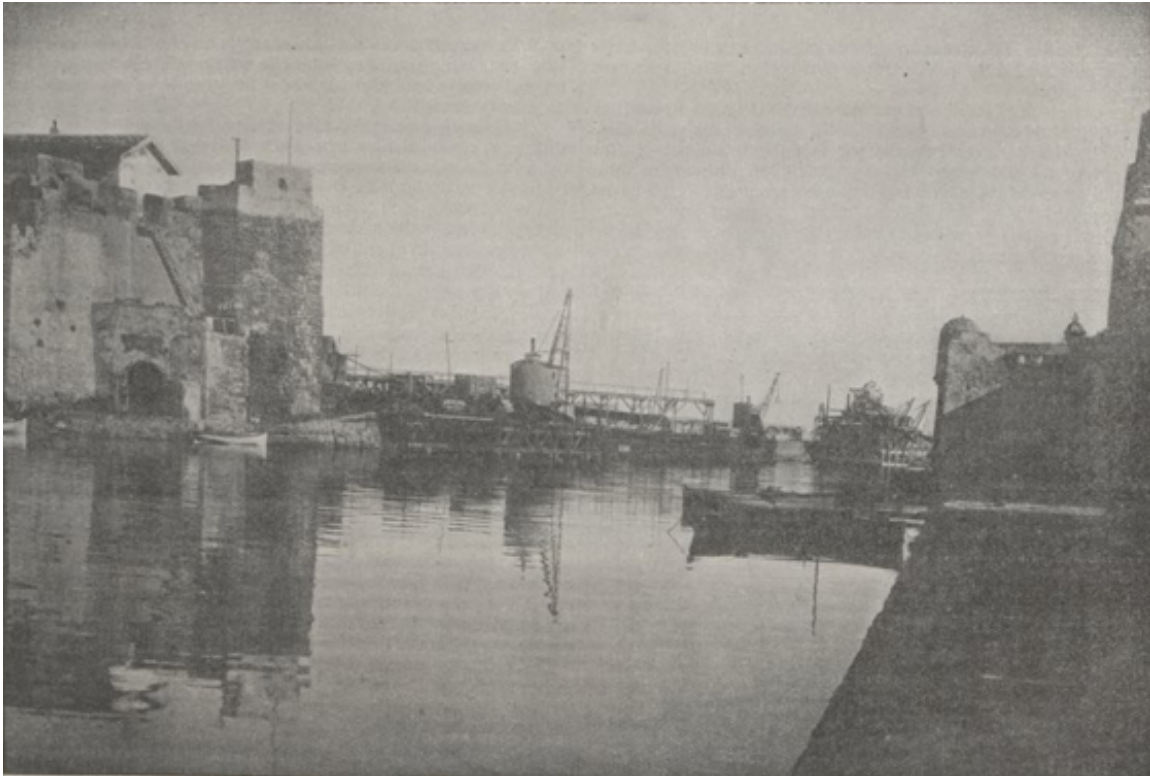


FIG. 1. — LE PORT DE BIZERTE : Vue de l'entrée du vieux [ort.

I. — HISTORIQUE. — La création d'un grand port, de toutes pièces, est une entreprise singulièrement aléatoire et il est permis d'hésiter lorsqu'il s'agit d'émettre un pronostic, en ce qui concerne son rendement futur et le développement de son trafic, car les grands courants commerciaux échappent le plus souvent à la volonté humaine. Toute prévision est hasardée, si l'on prétend implanter ce port nouveau en un site vierge et inoccupé jusque-là, si bien choisi qu'il semble. Mais lorsque, au contraire, dans une longue suite de siècles, à chaque période prospère des peuples habitant la région, il y a eu sur le même emplacement un port riche et florissant, il est bien permis d'en conclure que la nature elle-même l'a marqué pour ce rôle et y a réuni toutes les conditions essentielles à son existence. Sa décadence, dès lors, ne saurait être que passagère ; c'est là un point de passage indiqué, soit des navires qui transitent, soit des marchandises qui entrent ou sortent du pays.

N'est-ce pas ce qu'on observe précisément pour Bizerte ?

Sur le littoral qui, brusquement, limite, à l'est, l'Afrique septentrionale en descendant du cap Blanc et du cap Bon vers la mer des Syrtes, les Phéniciens avaient fondé un grand nombre d'*emporia*, dont l'important commerce a perpétué le nom jusqu'à nous ; mais, après la chute de la domination de ces universels marchands, les ports longtemps prospères qu'ils avaient créés subirent des périodes de déclin, dont quelques-uns ne se relevèrent point par la suite. Pourrait-on, même aujourd'hui, leur redonner une activité nouvelle ? Ce n'est pas probable, car s'ils se trouvaient jadis dans d'excellentes conditions pour le cabotage, qui était l'unique forme de la navigation antique, ils répondraient mal aux exigences actuelles du grand commerce maritime tel qu'il s'est peu à peu transformé. Quelques-uns de ces ports ont disparu dans les sables du rivage : c'est ainsi que la nature, comme à Utique, a fait subir à Carthage une destruction plus radicale encore que celle où Scipion l'avait réduite.

[34] Bizerte sut, au contraire, renaître toujours de ses ruines, après des éclipses momentanées, chaque fois qu'une civilisation nouvelle s'étendit sur le pays et que celui-ci appartient à des maîtres industriels.

Comment n'en pas conclure que cette ville occupe un site prédestiné ?

La première mention qu'on en trouve figure, sous le nom d'*Hippo*, sur une monnaie de l'époque d'Antiochus IV, le persécuteur des Macchabées. Après la destruction de Tyr par Nabuchodonosor, en 574 avant notre ère, toutes les colonies phéniciennes de la Méditerranée se confédérèrent sous la domination de Carthage et suivirent son sort dans ses luttes avec les Grecs et les Romains. Bizerte, en particulier, dont la puissance militaire portait ombrage à Syracuse, fut prise d'assaut, en 310 avant J.-C., par Agathocle, qui l'entoura d'une muraille si forte qu'elle put résister ensuite aux efforts du consul Pison en 248.

Prise par les Mercenaires, reprise par Hannon, la bataille de Zama en fit une possession romaine, en même temps que s'écroulait la puissance carthaginoise. Elle n'eut pas à se plaindre de ses nouveaux maîtres qui, conscients de l'importance qu'elle devait à sa situation, l'élevèrent au rang de colonie et en firent une cité d'autant plus florissante qu'elle n'était plus en lutte d'influence avec Carthage abattue.

« Les compétitions impériales qui marquèrent la fin du II^e siècle et le III^e, écrit M. le capitaine Espérandieu³, les querelles religieuses, les révoltes des Berbères enhardis par la faiblesse du pouvoir, lui firent perdre une grande partie de sa prospérité. L'invasion des Vandales, qui passèrent comme un torrent, acheva, en 439, cette œuvre de destruction. Malgré le vigoureux effort que firent les Byzantins pour relever tout le pays de ses ruines, Bizerte ne recouvra jamais son importance d'autrefois. Au VII^e siècle, quand les premières bandes arabes se répandirent en Tunisie, l'ancienne cité phénicienne n'était plus qu'une bourgade de quelques milliers d'habitants. Elle tomba aux mains des Maures, en 661, et eut beaucoup à souffrir, sous ses nouveaux maîtres, des luttes ardentes qui se produisirent entre ceux-ci et les Berbères. En 1492, de nombreux Maures, chassés d'Espagne, se réfugièrent à Bizerte où ils bâtirent un faubourg qui a conservé son ancien nom de quartier des Andalous (Andless). Un siècle plus tard, lorsque les Turcs, conduits par Kheireddin, s'emparèrent de Tunis, les habitants de Bizerte furent des premiers à se soumettre ».

Reprise successivement par les Maures, avec l'appui d'André Doria, et par les Turcs, châtiée et saccagée par les uns et par les autres, Bizerte devint le nid de pirates que les flottes de Venise, d'Espagne ou de France vinrent maintes fois bombarder. Et, cependant, dit encore le capitaine Espérandieu, « ce fut de Bizerte que partirent, en 1709, les navires qui ravitaillèrent de grains la Provence affamée ». Constatation utile à faire, car si elle prouve que nos relations commerciales avec la Régence remontent à un passé déjà lointain, elle indique aussi que ce pays méritait encore son renom de grand producteur de céréales et que Bizerte en était le port de sortie le plus naturel.

Qu'on l'appelle *Hippo* avec les Phéniciens ; *Hippone-Acra* avec Diodore de Sicile ; *Hippo-Zaritus* (corruption de *Diarrhytus*), avec les Romains qui la distinguaient ainsi d'Hippo-Regius, dont on retrouve les ruines à 2 km. de Bône ; *Benzert*, avec les Arabes, les Maures ou les Turcs ; ou *Bizerte* enfin : il suffit de voir, au fond du large croissant concave que la mer a creusé dans le vaste promontoire dont le cap Blanc est le môle avancé au nord, la succession des lacs intérieurs qu'un étroit chenal reliait à la baie, pour reconnaître que jamais la nature n'a offert au navigateur un port plus vaste ni plus sûr où des flottes entières pussent souhaiter de jeter l'ancre à l'abri.

Cette situation exceptionnelle expliquerait à elle seule pourquoi Bizerte, si elle a suivi les mêmes alternatives de grandeur et de décadence que ses maîtres ou ses conquérants d'un jour, s'est toujours relevée de ses déchéances passagères.

A cette renaissance périodique, il y a une autre raison : c'est précisément cette position de sentinelle avancée sur la route maritime des navires transitant entre le détroit de Gibraltar et le bassin oriental de la Méditerranée.

Il n'y a pas plus de 200 km. entre Bizerte et la côte de Sardaigne ou de Sicile, et, si les pirates barbaresques en avaient fait un des repaires d'où ils pouvaient le plus

³ Revue du Cercle Militaire.

aisément surveiller la mer et se jeter sur leur proie, la formation de nos flottes cuirassées n'a pas eu pour résultat de rien lui enlever de cette importance stratégique.

Sans nous égarer dans des considérations de tactique navale qui nous entraîneraient fort au delà des limites que comporte cette étude, il nous est permis de rappeler que le rayon tactique d'action d'un cuirassé filant 18 nœuds, autour d'un point d'appui, est de 180 milles environ, si l'on veut qu'il puisse revenir à la nuit à son port d'attache.

Dans ces conditions, le cercle tactique de Bizerte coupe le rivage de Sicile et couvre tout le passage entre ce rivage et la côte africaine ; il coupe également le cercle d'action des navires anglais de Malte, que nos cuirassés menacent ainsi constamment ; et, si l'on combine le cercle d'action de Bizerte avec ceux de Mers-el-Kébir, d'Alger, d'Ajaccio et des ports métropolitains, il est facile de voir que tout le bassin occidental de la Méditerranée est sous notre dépendance tactique, et que Bizerte est la clef de notre action du côté de l'est.

C'est évidemment cette raison militaire qui a pesé sur les décisions gouvernementales, alors que ce sont les raisons commerciales qui peuvent décider du développement économique du nouveau port ; mais on ne saurait séparer les unes des autres, lorsqu'on veut apprécier l'opportunité des grands travaux qui achèvent de s'exécuter à Bizerte en ce moment même : c'est un merveilleux point d'appui pour nos flottes de guerre, mais, en même temps, les navires de commerce et les paquebots y doivent trouver, sur la grande route de l'Orient, un point naturel de relâche, et ils y relâcheront à la condition qu'ils y rencontrent, avec un outillage convenable, un ravitaillement assuré en vivres et en charbon.

Il a été de mode, il est vrai, d'assurer qu'il était impossible de juxtaposer deux ports, l'un commercial et l'autre militaire ; mais il y a déjà longtemps qu'on a fait justice de ce paradoxe auquel la prospérité de Cherbourg donne un démenti, aussi bien que celle de Malte ou de Gibraltar, encore que ces ports soient loin de présenter des conditions aussi favorables que celles de Bizerte, où le grand espace permet de suffire à tout. Ce n'est pas au moment où l'on parle de créer à Brest un port commercial, qu'il serait opportun de le rééditer, et l'on trouverait, s'il le fallait, des arguments contraires, dans l'aide efficace que [35] l'outillage puissant d'un port de commerce peut apporter dans une opération de ravitaillement d'une escadre.

Quoi qu'il en soit, les préoccupations militaires et commerciales, à titre égal, ont sollicité de tout temps l'attention du Gouvernement français. Dès les premières heures de l'occupation, l'amiral Aube, pendant son court passage au ministère de la Marine, MM. Cambon et Massicault, les administrateurs éminents qui présidèrent avec tant d'habileté à l'organisation de notre protectorat, demandèrent avec insistance qu'on occupât cette position admirable ; mais la crainte d'éveiller les susceptibilités de certaines puissances, encore que l'Angleterre, dès 1881, se fût à peu près désintéressée de la question, fit ajourner trop longtemps la réalisation de ce projet et, lorsqu'enfin on se fut résolu à y fonder un point d'appui naval, il semble qu'une consigne sévère fut donnée, tout d'abord, d'y travailler discrètement et d'en parler le moins possible. Les navires de guerre eux-mêmes ne touchaient ce rivage qu'avec circonspection, et la rareté de leurs visites n'était point pour aider au développement de ce port créé avant tout pour eux.

Les circonstances ont dissipé peu à peu ces restrictions diplomatiques. Les projets de la France ne sauraient offusquer personne aujourd'hui et peuvent enfin s'étaler au grand jour. Grâce à la ténacité de quelques hommes, grâce aussi, il faut bien le dire, à l'activité de la Compagnie chargée de mettre en valeur cette grande entreprise, le jour est venu où nous possédons à Bizerte un port militaire formidable, et, en même temps, un centre commercial dont la prospérité et l'importance s'accroissent tous les jours.

Notre but est de décrire les travaux considérables qui ont permis d'atteindre ce double résultat et qui peuvent se répartir en deux périodes.

Dans la première, l'entreprise générale était confiée exclusivement à la Compagnie du Port de Bizerte.

Dans la seconde, les travaux complémentaires, tant pour l'amélioration de la rade et du port que pour les travaux de l'arsenal de Sidi-Abdallah dans le fond du lac, ont été exécutés, pour la plus grande part, par MM. Hersent et fils, en même temps que la construction de deux formes de radoub était concédée, pour l'une, à MM. Duparchy, Dollus et Viriot, pour l'autre, à la Société Marseillaise et MM. Fougerolle frères, sous le contrôle de MM. Pavillier, directeur des Travaux publics, Boulle et de Fages, Ingénieurs des Ponts et Chaussées, adjoints à la Direction générale.

II. — APERÇU GÉNÉRAL SUR LA MARCHE DES TRAVAUX. — Bizerte est bâtie au fond du vaste croissant creusé dans la rive tunisienne et dont les pointes saillantes sont marquées par le cap Blanc et le ras Zebid.

Les maisons blanches de la vieille ville arabe pressent le groupe irrégulier de leurs terrasses au pied des dernières collines du massif montagneux qui couvre le littoral de la Tunisie, au nord. Resserrée dans ses murailles, éclatante et pittoresque de loin, tortueuse et un peu sale sans doute dès qu'on l'approche, comme la plupart des villes orientales, la cité déchue est assise sur l'étroite bande de terre séparant la mer du grand lac qui forme un bassin intérieur immense. Traversant la ville et établissant une étroite communication entre ce lac et la mer, un chenal formait l'ancien port dont le débouché vers le lac est comblé aujourd'hui.



FIG. 2. — Plan de Bizerte après l'achèvement des travaux



FIG. 3. — Carte de Bizerte et de ses abords.

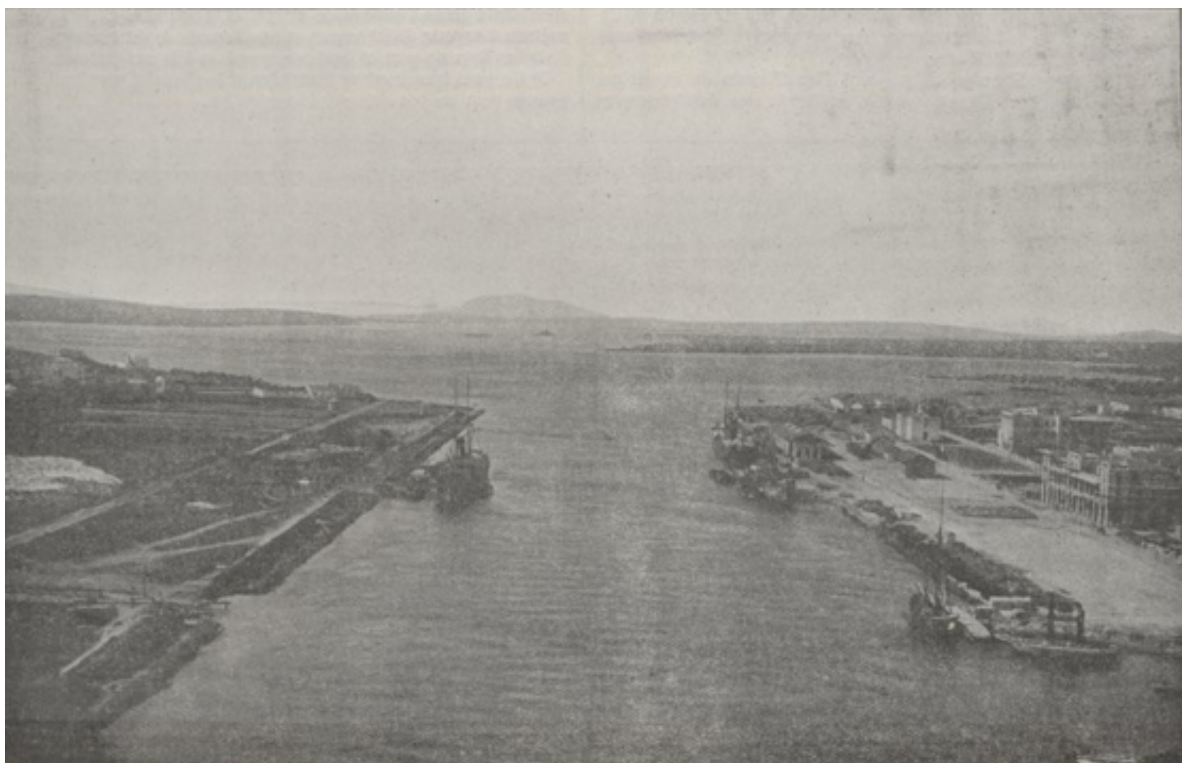


FIG. 4. — LE PORT DE BIZERTE : Vue prise de l'entrée du canal.

À vol d'oiseau, tel qu'on peut découvrir le terrain du mamelon où gisent encore les ruines du fort des Andalous, les bassins intérieurs offrent une configuration caractéristique. C'est d'abord, quand on les aborde en venant du littoral, un goulet relativement étroit que barraient jadis les clayonnages des pêcheries, à l'endroit où il s'élargissait tout à coup pour dessiner, vers le nord, une vaste crique qui porte le nom

de Sebra. La baie de Sebra, dont les fonds atteignent 8 à 9 mètres presque partout, suffirait à constituer un excellent port pour les navires du plus fort tonnage ; en la spécialisant pour le port commercial, son étendue dépasse de beaucoup les nécessités et les développements que l'on peut entrevoir.

Cette baie communique par un large goulet avec le lac de Bizerte proprement dit. C'est sur ce goulet qu'on a transporté les barrages des pêcheries, en laissant une ouverture de 32 mètres, aujourd'hui portée à 50 mètres, facile à fermer au moyen d'un filet mobile, et à ouvrir pour le passage des navires de la marine de guerre, dont les établissements sont situés, soit à la baie Sans-Nom, soit dans le lac même, à Sidi-Abdallah.

Le lac forme un immense bassin de 15 km. sur 10 ou 11 km., couvrant ainsi 15000 hectares environ, avec des fonds dépassant 10 mètres presque partout : les flottes les plus considérables y tiendraient donc à l'aise.

Cet immense bassin salé reçoit, en outre, par un étroit émissaire, les eaux douces du lac Iskeul, dont les dimensions sont presque équivalentes. Au delà s'étend la plaine fertile que suit aujourd'hui le chemin de fer qui, de Mateur, rejoint la grande ligne de la Medjerdah.

Dans l'état où l'incurie de l'administration beylicale avait laissé périliter l'ancien port, au moment où la France étendit son protectorat sur le pays, il ne pouvait être question d'utiliser le lac de Bizerte pour y faire entrer des navires. Le port lui-même avait ses quais effondrés et ensablés.

« Les fonds atteignaient à peine 1 mètre à l'intérieur, écrit M. Eugène Résal, et sur la passe entièrement exposée à la mer du large, s'était [36] formée une barre ayant encore de 0 m. 50 à 0 m. 80 d'eau en été, mais rendue constamment impraticable pendant l'hiver par les brisants qui surgissaient à la moindre levée de la mer. Si l'on ajoute que la rade est de tenue médiocre et complètement balayée par les vents du nord et du nord-est, on conçoit aisément que la grande navigation évitait le plus possible ce port peu hospitalier et que les mahonnes, qui font le cabotage sur les côtes tunisiennes, ne s'y risquaient que rarement pendant la mauvaise saison⁴ ».

Tel était l'état du port lorsqu'en 1883, M. Abel Couvreur présenta à M. Cambon, alors ministre résident de France en Tunisie, une demande de concession d'un port de commerce et lui soumit l'avant-projet des travaux qui lui semblaient indispensables pour l'établir.

Diverses considérations firent suspendre toute décision à ce sujet et, entre-temps, en 1886, la Marine nationale décida qu'une station de torpilleurs serait établie à Bizerte. La mise à exécution de cette décision comportait quelques travaux de restauration de la partie utilisable des quais du vieux port, en même temps que des dragages destinés à porter à 3 mètres la profondeur de celui-ci. C'était trop ou trop peu : les dragages coûtèrent cher et furent inutiles, car la barre se reformait à l'entrée. Il fallait prendre un parti et l'on décida de prolonger la jetée nord de 250 mètres en mer.

MM. Couvreur, Hersent et Lesueur offrirent au Gouvernement tunisien d'entreprendre ces travaux à forfait et, par contrat du 10 décembre 1888, cette petite entreprise leur fut adjugée pour une modeste somme de 120.000 francs.

Ce n'était encore là qu'un début dont l'insuffisance ne devait pas tarder à se montrer. Bizerte pouvait aspirer à des destinées plus hautes. C'est ce que comprirent les adjudicataires qui, poursuivant leurs études, proposèrent bientôt un ensemble de travaux dont le projet fut examiné par une Commission composée de MM. Stœchlin, inspecteur général des Ponts et Chaussées, Laroche, ingénieur en chef, et Michaud, directeur des Travaux publics de la Régence.

Ces conférences aboutirent à un contrat, signé en 1889, et approuvé par le décret beylical du 17 février 1890, portant concession, pour soixante-quinze ans, de la

⁴ *Nouvelles Annales de la Construction.*

construction et de l'exploitation du port de Bizerte, dont les concessionnaires, MM. Hersent et Couvreur, firent le but d'une compagnie spéciale, la Compagnie du Port de Bizerte.



FIG. 5 — PORT DE BIZERTE : Vue panoramique de la ville (partie sud).

L'État ne contribuait à l'exécution des travaux, qui doivent lui revenir en fin de compte, et dont le devis s'élevait à près de 12 millions, que moyennant une subvention de quelques millions et l'abandon, au profit des concessionnaires, du produit des pêcheries existantes ou à créer sur le bassin et dans le lac intérieur.

Dans le nouveau projet qu'il s'agissait d'exécuter, il n'était plus question de restaurer l'ancien port, mais d'en créer un nouveau de toutes pièces, par la percée d'un chenal sur les rives duquel allait pouvoir surgir toute une ville moderne, dont M. Massicault posa la première pierre le 23 mai 1891, en lui souhaitant de justifier la devise romaine : *heri solitudo, hodie vicus, cras civitas*.

Il suffit de voir le développement actuel de cette ville française pour assurer que M. Massicault fut bon prophète.

Programme des premiers travaux. — Le programme des travaux, évalués à 12 millions environ, comprenait : 1° La construction d'un avant-port de 86 hectares, abrité par deux jetées en eau profonde. L'un de ces ouvrages prolongeait jusqu'à 1.023 mètres de longueur l'ancienne jetée nord ; le second constituait, au sud-est, une jetée nouvelle, longue de 950 mètres. Ces deux digues, poussées jusqu'aux fonds de 13 mètres à marée basse, laissaient une passe de 420 mètres libre entre leurs musoirs ;

2° Le creusement d'un canal dragué sur 2.400 mètres de longueur, orienté N.-E. 45° au S.-O. 45°, ayant 9 mètres d'eau aux basses mers, et établissant la communication de l'avant-port avec le bassin intérieur. Ce chenal avait une largeur de 100 mètres au plan d'eau, et de 64 mètres au plafond. Sur une longueur de 650 mètres, il présentait un élargissement à 120 mètres bordé sur 200 mètres de quais permettant l'accostage ;

3° L'entreprise devait, en outre, aménager le long des quais, 10.000 mètres carrés de terre-pleins pourvus de l'outillage nécessaire au chargement et au déchargement des navires, avec un hangar-magasin de 600 mètres carrés et des voies ferrées d'un développement total de 1 000 mètres, se raccordant au chemin de fer de Bizerte à Tunis qui n'était pas encore établi (ces lignes ferrées sont à voie normale).

L'outillage comprenait les appareils de levage nécessaires, notamment deux grues à vapeur de 10.000 et 1.500 kg. de force, une mâture à vapeur de 20 tonnes et une bascule de 20 tonnes ;

4° Les feux de port et bouées nécessaires à la navigation ;

5° Un pont transbordeur franchissant le chenal à une hauteur assez grande pour ne pas entraver la navigation.

L'exécution de ces travaux suffisait à constituer un port commercial de grande importance le long même du chenal ; mais elle permettait, en outre, aux plus gros bateaux et, notamment, aux navires de guerre, de franchir le goulet pour pénétrer dans le bassin intérieur, où la baie de Sebra offrait un mouillage excellent, indiqué par un alignement balisé.

Comme contre-partie à ce programme de travaux, qui devait être exécuté en cinq années, le Gouvernement tunisien s'engageait à verser à la Compagnie du port une subvention de 6 millions, et à construire la voie ferrée partant de Bizerte et s'embranchant à Djedeïda sur la grande ligne allant de Bône à Tunis par la vallée de la Medjerdah.

La Compagnie devait, en outre, trouver l'intérêt et l'amortissement des capitaux engagés par elle dans les concessions suivantes :

1° La priorité de la fourniture de l'eau douce aux navires ainsi que de l'adduction de nouvelles eaux pour les besoins de la ville de Bizerte ;

2° Le droit d'utiliser en force motrice et en irrigation les eaux du lac d'Iskeul, qui fait suite au lac de Bizerte avec lequel il communique par un canal de 5 km., l'Oued-Tindja ;

3° La propriété perpétuelle d'une étendue déterminée de terrains à construire, en grande partie gagnés sur le bassin par le dépôt provenant des dragages, réserve faite de ceux affectés au service du port et, en outre, de 1.000 mètres carrés destinés aux édifices public⁵ ;

[37] 4° Le droit exclusif de créer et d'exploiter les entrepôts réels de douane à Bizerte ;

5° Le droit exclusif d'exploiter aux lieu et place de l'État pendant quatre ans le fermage du poisson du lac ;

6° Le droit exclusif, pendant toute la durée de la concession, d'exploiter les pêcheries du lac de Bizerte et de l'Oued-Tindja, de cultiver, dans le lac de Bizerte, les éponges, mollusques, etc., sans être soumis à aucun droit intérieur ou d'exportation.

Tel est l'ensemble de travaux que la Compagnie du port eut à exécuter dans les délais prescrits, en même temps qu'elle construisait les principaux édifices qui devaient constituer la ville nouvelle, dont elle préparait l'avenir par les travaux de voirie indispensable et un judicieux lotissement.

La ville européenne est comprise sur le vaste espace réservé entre le canal et la ville arabe, qu'il y avait le plus grand intérêt, au point de vue de l'hygiène, à maintenir isolée.

L'exécution de ce premier programme de travaux, en dehors de la construction des enrochements et maçonneries dont le poids excède 1.300 000 tonnes, a comporté des dragages dont le cube a atteint 2.110 000 mètres cubes.

L'exécution régulière des opérations de l'entreprise est un sûr témoignage de la puissance de l'industrie privée lorsqu'il s'agit de créations de cette importance. Elle offre un exemple de ce qu'il serait possible de faire pour l'amélioration et la transformation de nos ports français eux-mêmes, le jour où, se relâchant des habitudes un peu surannées de la construction par l'État, avec les à-coups que comporte la fluctuation des crédits votés annuellement, on voudra bien faire appel au concours de notre Industrie dans des conditions analogues à celles que nous avons indiquées.

⁵ Portés plus tard à -14 000 mètres carrés par de nouveaux arrangements.



FIG. 6. — PORT DE BIZERTE : Vue panoramique de la ville (partie nord).

Programme des travaux complémentaires. — En 1898, les premiers travaux que nous venons d'énumérer étaient achevés et définitivement reçus, complétés par un pont transbordeur (système Arnodin) d'une portée de 97 mètres entre culées, mettant en communication les deux rives du canal (fig. 6), lorsque la Marine manifesta le désir de voir effectuer des améliorations permettant aux cuirassés du plus fort tonnage de pénétrer plus facilement jusque dans le lac de Bizerte.

En mai 1896, en effet, l'expérience avait été faite par une partie de l'escadre de la Méditerranée, comprenant notamment le *Brennus* et le *Redoutable*, sous le commandement de l'amiral Gervais. Le 14 juillet 1898, l'escadre, commandée par l'amiral Humann, reprit l'opération et franchit à nouveau la passe ménagée dans le barrage des pêcheries, pour aller mouiller presque tout entière dans le lac.

Ces expériences permirent de faire les constatations suivantes : 1° La passe des pêcheries n'avait que 38 mètres de largeur ; on dut la porter à 50 mètres ;

2° Le chenal n'avait pas une largeur suffisante pour parer à toutes les éventualités de guerre ; il fallait prévoir, en effet, qu'un seul navire échoué par le travers en aurait intercepté le passage, comme le fait s'est présenté à Santiago-de-Cuba pendant la guerre hispano-américaine. Il s'y produisait, en outre, au moment du jusant et du flot, des courants atteignant 3 et même 4 nœuds et demi, trop violents pour une navigation régulière. Enfin, la forme dissymétrique du chenal, par suite de l'élargissement au droit du quai nord, provoquait de véritables embardées qui pouvaient produire des échouages ;

3° La passe libre de 420 mètres entre les musoirs des jetées était trop considérable ; elle permettait aux grosses mers de faire sentir leurs effets jusque dans le chenal dont elle favorisait ainsi l'ensablement. En outre, on fit remarquer qu'un navire ennemi pouvait, en temps de guerre, s'engager à toute vitesse par cette entrée, traverser l'avant-port en ligne droite, malgré le feu des batteries, et enfiler le chenal avant d'être atteint. Il importait donc de briser son parcours et de le forcer à plusieurs changements de route entraînant une diminution de vitesse.

Une Commission nommée à l'effet d'examiner les moyens de remédier à ces inconvénients, présenta des conclusions à la suite desquelles un programme de travaux complémentaires fut arrêté, dont le devis s'élevait à 8.600.000 francs. Ces travaux

furent confiés, en 1899, à la Compagnie du Port de Bizerte, qui s'est substituée MM. Hersent et fils pour leur exécution.

Entre-temps, d'ailleurs, la Marine, en 1898, avait mis au concours la construction, au fond du lac de Bizerte, à Sidi-Abdallah, d'un port exclusivement militaire, situé à 15 km. de la ville et du port commercial, afin d'y établir un arsenal pour la réparation des navires de guerre et deux bassins de radoub de 200 mètres de longueur.

Ces installations se complétaient successivement par la construction d'un port des artifices, près de l'arsenal, et d'une station de défense mobile, placée au fond de la baie Sans-Nom, pour y abriter les torpilleurs.

Le programme des travaux complémentaires du port de Bizerte proprement dit comprenait :

1° Le prolongement sur 200 mètres de longueur de la jetée nord, et la construction à son point terminal d'un musoir de 20m 66 x 16 mètres et d'un contre-musoir de 31 mètres x 10 mètres ;

2° La construction d'un môle ou digue du large, masquant la passe actuelle qui se trouvera ainsi remplacée par deux passes nouvelles de part et d'autre du môle. Ce môle a 610 mètres de longueur et est terminé par deux musoirs à ses deux extrémités. La largeur des passes de navigation est de 320 mètres pour la passe nord, et de 680 mètres pour la passe sud ;

3° Le dragage de l'avant-port jusqu'aux fonds de 10 mètres par basses mers, cet approfondissement portant ainsi sur 40 hectares; en outre, le chenal est approfondi à la même cote et sa largeur, primitivement prévue à 100 mètres, est portée à 200 mètres au plan d'eau. Ce travail entraîne l'approfondissement à -10 mètres, avec une largeur minimum de 200 mètres, d'une partie de la baie de Sebra, sur le prolongement du chenal et jusqu'aux fonds naturels de 10 mètres.

LE PORT DE BIZERTE

(suite)

(*Le Génie civil*, 22 novembre 1902)

III. — ASPECT DÉFINITIF DE BIZERTE ET DE SES ANNEXES. — *Installations commerciales.* — En résumé, l'exécution des travaux prévus, et dont la récente visite du ministre de la Marine a permis de constater le prochain achèvement, aura pour résultat de créer à Bizerte et sur son lac un magnifique ensemble, comprenant à la fois les installations d'un port commercial, susceptible d'un développement considérable, et les établissements d'un port militaire de premier ordre.



FIG. 7. — Phare de direction de la pointe de Sebra.

Nous avons indiqué les dispositions prises pour former un avant-port de 86 hectares en eaux profondes. Les feux qui en protègent l'entrée sont : les deux feux des môles de la passe, les deux fanaux des cavaliers du canal, et un phare de direction avec secteur dans l'axe du canal, élevé sur la pointe de Sebra (fig. 7).

Au fond de l'avant-port, entre deux cavaliers d'amorce, s'ouvre le canal, long de 2.400 mètres environ, qui conduit à la baie de Sebra et dont la largeur sera partout portée à 200 mètres au plan d'eau. Les quais de la rive nord, longeant la ville neuve, servent à l'accostage des navires de commerce et sont pourvus de l'outillage nécessaire; la baie de Sebra forme, en outre, un bassin intérieur d'une grandeur indéfinie et où les bateaux trouvent des fonds de 8 et 9 mètres. Il sera aisé d'y construire des quais et des appontements, au fur et à mesure que le développement du commerce pourra l'exiger.

La rive sud du canal est plus spécialement occupée par les parcs à charbon, les docks particuliers et les entrepôts de marchandises encombrantes. La surface de quai réservée est de 18 000 à 20 000 mètres carrés. Au delà se trouvent les jardins et le faubourg de Zarzouna.

La Ville. — La ville européenne est sortie de terre — ou des eaux. car elle est en grande partie bâtie sur les dépôts provenant des dragages — avec une rapidité merveilleuse (fig. 8 et 9). Les rues, soigneusement macadamisées et pourvues de trottoirs, sont tracées sur un plan géométrique, comme il arrive pour les cités conçues d'un seul jet.



FIG. 8. — Le port et la ville de Bizerte, en 1881.



FIG. 9. — Le port et la ville de Bizerte, en 1900.

La ville est pourvue d'égouts⁶et de conduites d'eau alimentées par les réservoirs de Fesguia-el-Aziza. Au centre, un vaste jardin public a été ménagé, qu'entourent des constructions d'un bel ensemble : l'Hôtel de Ville, l'Hôtel du Gouverneur, les Postes et

⁶ L'État a pris à sa charge les frais de construction du réseau de la vieille ville arabe ceux d'une usine élévatrice destinée à jeter dans les égouts de la ville nouvelle les eaux des quartiers bas de la vieille ville, enfin les frais d'entretien, à l'exception de ceux de l'usine et de sa conduite de refoulement qui restent à la charge de la Compagnie. (*Les Travaux publics du protectorat français en Tunisie*. — 1900).

Télégraphes, un très bel hôtel de voyageurs. L'État s'est réservé 14.000 mètres carrés pour y construire ses édifices, et la Ville possède déjà des écoles, une église assez jolie, un théâtre, etc.

Installations militaires. - La baie Sans-Nom. — Les installations militaires forment deux groupes d'importance très inégale. Le premier constitue les établissements de la défense mobile, situés dans la baie Sans-Nom, qui fait suite à la grande baie de Sebra. Ces établissements comprennent : le petit hôtel, en style arabe, occupé par l'amiral et les différents services de l'Amirauté ; un pavillon d'officiers ; les bureaux de la défense mobile et de la direction du port ; un autre bâtiment pour la défense fixe et deux casernes pour les marins employés dans ces divers services, avec leur infirmerie ; les magasins et ateliers de la défense mobile ; un parc à charbon spécial.

La baie sert de refuge à deux divisions de torpilleurs, comprenant quatorze torpilleurs et deux avisos. La direction du port dispose d'un remorqueur puissant, de quatre plus petits, d'une citerne à vapeur et d'un certain nombre de chalands.

C'est au delà de la baie Sans-Nom qu'ont été transportés les barrages ou bordigues qui servent aux pêcheries. Ces barrages ont été établis en 1894, en un endroit du goulet qu'on désigne sous le nom de Ras-el-Kram.

Établissements de Sidi-Abdallah. — Il faut traverser le barrage par une passe dès à présent élargie à 50 mètres, et que ferme un filet mobile manœuvré par des treuils, pour accéder, par un large goulet, dans le lac proprement dit, qui constitue, en définitive, le port militaire. Au fond du lac, à la pointe du Caïd, près du village de Sidi-Abdallah, se trouve la véritable cité militaire et l'arsenal, organisés sous l'inspiration de l'amiral Merleaux-Ponty, si prématurément enlevé à sa tâche.

Le lac est si vaste, que ses eaux sont parfois fort agitées par la tempête : on a dû isoler par des digues, en avant de l'arsenal, une darse de 50 hectares, où les navires peuvent se mettre à l'abri en eau calme.

Ce petit port est un rectangle mesurant 930 mètres x 550 mètres et dans lequel les navires pénètrent par une passe de 100 mètres, située à l'angle nord-est. Sur le long côté intérieur s'ouvrent les bassins et cales de radoub. Les quais sont desservis, en outre, par des appontements susceptibles de recevoir, à la fois, quatre cuirassés en ravitaillement. Ces appontements sont, d'ailleurs, pourvus de l'outillage nécessaire et portent des embranchements de voies ferrées les reliant aux magasins de vivres, charbon, matériel et munitions.

Les projets de l'arsenal et des bâtiments affectés aux divers services militaires, ayant été conçus d'un seul jet, présentent un aménagement rationnel tel qu'on ne peut le rencontrer nulle part dans nos anciens ports. Cette organisation méthodique facilitera singulièrement les opérations auxquelles ces établissements sont destinés ; mais partout, en outre, on a prévu les développements qui pourraient devenir nécessaires par la suite.

L'arsenal comporte autant de quartiers ou de secteurs qu'il y a de services spéciaux. Dans l'ordre où ils se présentent le long du-quai, on rencontre : les défenses sous-marines, les subsistances et la manutention, les approvisionnements, le parc à charbon, l'artillerie, enfin les ateliers de réparations, forges et fonderie. En arrière du quai, se trouvent les bureaux des secteurs, le charbon de réserve, l'Administration ; puis, la gendarmerie, la prison, les fourneaux économiques.

C'est derrière ce premier ensemble que s'étend une véritable cité militaire comprenant : la Préfecture et la Majorité, la caserne des équipages de la flotte et les casernes de la Guerre, l'hôpital, la caserne d'artillerie, enfin des pavillons d'officiers, des logements et des bureaux.

Cette agglomération est alimentée en eau au moyen d'une usine élévatoire refoulant l'eau dans un réservoir de 500 mètres cubes.

Enfin, se rattachant aux services de l'arsenal, il nous reste à mentionner la pyrotechnie, établie à l'écart, le long de la mer, et le port des artifices qui en dépend. Il s'est également créé, à peu de distance, une importante cité ouvrière. Ferryville, qui ne compte pas moins de 5.000 habitants dès à présent.

Défense militaire. — Il importait de mettre un pareil ensemble d'établissements militaires à l'abri des entreprises de l'ennemi, tant du côté de mer que du côté de terre. Jusqu'à présent, le front de mer a été seul couvert par des ouvrages qui s'opposent en même temps à un débarquement dans les environs immédiats. Ces ouvrages sont : vers l'ouest, ceux d'El-Koudia, d'Aïn-el-Roumi, de Saint-Jean et de Djebilet-R'ara; vers l'est, ceux de Chrek, d'El-Remel et d'El-Roumadia. L'ancien fort d'Espagne, qui domine la ville et la défend contre une attaque du nord, a été également remanié et mis en état, couvrant ainsi la ville du côté du nord et servant de réduit à la défense. Pour compléter cet ensemble et parer éventuellement à une attaque par terre que pourrait tenter une troupe ennemie qui, débarquée dans l'estuaire de la Medjerdah, se serait emparé du nœud de chemins de fer à Dejedeïda, il suffira de commander la voie ferrée, en couronnant les hauteurs en arrière de Sidi-Abdallah.

Ce résumé rapide permet de se rendre compte de l'importance du point d'appui naval que la France vient de créer au nord de l'Afrique, et c'est ici le lieu de rappeler l'opinion de Sir Plaifair qui disait : « Entre les mains d'une puissance européenne, le lac de Bizerte deviendrait l'un des ports les plus remarquables du bassin méditerranéen ».

Un célèbre touriste allemand, Ernst von Hesse-Wartegg, en 1882, écrivait de son côté cette phrase que cite le capitaine Espérandieu : « Les Français pourraient faire du lac de Bizerte le Toulon de la côte occidentale de l'Afrique ».

Le fait est accompli et Bizerte complète Toulon, justifiant la parole que prononçait Jules Ferry en 1887 : « Ce lac vaut, à lui seul, la possession de la Tunisie tout entière; oui, messieurs, si j'ai pris la Tunisie, c'est pour avoir Bizerte ».

Le général Marmier, qui rappelait ce mot, ajoutait récemment : « Bizerte, c'est la réponse tardive, mais nécessaire, à la fière parole de Pitt : « Aucun coup de canon ne peut se tirer sur mer sans la permission de l'Angleterre ». Bizerte, c'est la grande route mondiale d'un océan à l'autre maîtrisée ; c'est Gibraltar et Malte tenus en échec : c'est l'ancien équilibre en Méditerranée rétabli. ».

Développement commercial. — Le développement commercial du port de Bizerte est intimement lié au rôle militaire que le Gouvernement français prétend faire jouer à ce point d'appui naval qui entraîne avec lui, non seulement la création d'un outillage dont les nécessités du commerce n'auraient pas suffi à déterminer la réalisation complète et immédiate, mais encore l'intervention des services publics provoquant l'établissement de services postaux et d'escales pour les paquebots.

C'est ainsi que le service postal, qui avait été supprimé le 1^{er} juillet 1895, à la veille même de l'ouverture du port de Bizerte au commerce, par une incompréhensible méconnaissance des intérêts du protectorat et de la marine, a été enfin rétabli au mois de mars 1898.

Trois vapeurs touchent maintenant une fois par semaine à Bizerte : deux appartiennent à la Compagnie Transatlantique et proviennent, l'un de Marseille et l'autre d'Alger; le troisième bateau vient de Trapani et appartient à la Compagnie de Navigation Générale italienne.

Le mouvement des navires, des marchandises et des passagers, a suivi une importante progression qu'indique le tableau suivant.

Si l'on en excepte les chiffres anormaux de l'exportation aux années extrêmes de cette comparaison (1891 et 1901), qui tiennent à des raisons particulières, on voit que, d'une manière générale, le tonnage des navires en entrée s'est accru de 180.000 tonnes en dix ans ; les importations, beaucoup plus considérables que les exportations,

dépassent aujourd'hui 70.000 tonnes, dont une partie, il est vrai, doit être attribuée aux besoins des travaux et de l'outillage de l'arsenal. On constate, enfin, que le mouvement des passagers s'est notablement accru et atteint environ 4.000 à l'embarquement comme au débarquement,

Mouvement des navires ⁷, des marchandises ⁸ et des passagers.

	NAVIRES				MARCHANDISES		PASSAGERS	
	Vapeurs	Voiliers	Totaux	Tonneaux de jauge nette	Importées	Exportées	Débarqués	Embarqués
					tonnes de 1.000 kg			
1891	—	—	455	90.135	8 761	5.468	1.077	665
1893	142	367	509	96580	16.094	2.092	1.489	1 259
1898	214	384	598	200.639	29028	4.235	1.847	1.073
1900	326	435	761	274 962	43 323	6.676	4.327	4.307
1901	329	551	880	274.622	70 736	4.136	3.717	4.462

Le développement commercial n'est, d'ailleurs, qu'à ses débuts. Il progresse au fur et à mesure que les navires transitant sur la grande route de l'Orient prennent l'habitude de faire escale dans le nouveau port, et l'on sait qu'un changement d'habitudes ne peut s'opérer qu'avec le temps ; mais l'un de ses facteurs les plus importants réside dans la mise en valeur de l'hinterland même de Bizerte. Ce qui peut empêcher les navires de fréquenter ce port, c'est la rareté du fret de retour. Il convient donc de faciliter l'apport des produits de l'intérieur, et, à cet égard, la prochaine construction du chemin de fer des Nefzas, vers une région riche en minerais, ne peut avoir qu'une influence heureuse.

Le réseau ferré, qui desservira alors la ville de Bizerte, se composera : 1° de cette ligne qui, se dirigeant vers la côte de Tabarka, drainera surtout les minerais et le liège ; 2° de la ligne principale à voie normale qui, passant par Mateur, rejoint à Djedeïda la grande ligne de Bône à Tunis ; 3° enfin d'un second raccordement, réclamé par le département de la Guerre, et qui, tracé plus loin. de la côte que le précédent, reliera Mateur à Pont-de-Trajan, sur la ligne de la Medjerdah.

Pour épuiser cet aperçu sur l'avenir commercial du port de Bizerte, il nous reste à dire qu'une des questions en ce moment à l'ordre du jour est celle de la constitution d'un port franc ou tout au moins d'une zone franche qui favoriserait, dans une mesure appréciable, l'entrée des navires.

Enfin, de temps immémorial, le lac de Bizerte a été renommé par ses pêcheries qui, organisées méthodiquement et développées par la Compagnie, apportent un important élément de trafic au commerce du nouveau port.

IV. — EXÉCUTION DES TRAVAUX DE LA PREMIÈRE PÉRIODE. — La première période des travaux s'étend de 1888 à 1895, époque à laquelle la Compagnie du port, ayant accompli le programme qui lui avait été tracé, a pu mettre ses installations à la

⁷ Le port de Bizerte est bien placé pour servir de port de refuge ; c'est ainsi qu'en l'année 1899, il y est entré, en relâche forcée, trente-deux navires dont un de 2 000 tonneaux.

⁸ Les principales marchandises sont : blé et orge ; farines et semoules ; vins et spiritueux ; chaux et ciments ; houille ; minerais qui consistent principalement en calamine provenant de la région des Mogods

disposition du Commerce. Dans cette période, le nombre des ouvriers a été d'un millier environ.

Le matériel comprenait : deux grandes dragues à couloir, dix chalands, trois chalands à clapet, un débarquement flottant (ces divers engins et bateaux destinés aux dragages). Pour les autres travaux et pour le service du port, la Compagnie a employé : trois pontons porte-blocs, trois remorqueurs de 130 chevaux, enfin deux bateaux-citernes de 18 mètres cubes.

Ayant indiqué, précédemment, les divers travaux qui ont été exécutés, nous formulerons seulement ici quelques observations sur le mode d'exécution des dragages et des digues qui en forment la partie la plus importante.

Dragages. — Les terrains à draguer se composaient de sable fin, pierres agglomérées et rocher compact. Les fonds ont été arasés horizontalement à la cote prescrite de 9 m 50 avec tolérance de 0 m 40. Pendant les travaux de la première période, le cube dragué a dépassé 2 millions de mètres, à raison de 80.000 mètres par mois pendant le fort de l'entreprise.

Carrières. — Les matériaux nécessaires aux enrochements et aux maçonneries furent extraits de trois carrières.

La carrière d'Aïn-Roumi, située au nord de la ville, est reliée aux chantiers de la jetée nord par une voie ferrée de 4 km. desservie par quatre locomotives et le nombre de wagons nécessaire. La manutention des matériaux était faite par quatre grues à vapeur. Cette carrière fournit des blocs calcaires de toutes dimensions. L'extraction, qui était mensuellement de 12 000 tonnes, en 1891, atteignait 30 000 tonnes en 1893 et 1894.

Les deux autres carrières se trouvent au sud du chenal et du goulet ; ce sont : la carrière du Lac et la carrière de Bordjben-Negro, la première située sur la berge, à 5 km. des chantiers du sud qu'elle dessert et d'où l'on a extrait mensuellement jusqu'à 26.000 tonnes.

La carrière de Bordj ben-Negro, ouverte en 1893 seulement, fut abandonnée par la suite.

Digues et jetées. — Les travaux à la mer comprenaient principalement les digues et jetées de l'avant-port, ayant pour base des enrochements en matériaux moyens, protégés du côté du large par un revêtement extérieur de gros blocs artificiels ou naturels, les premiers cubant 8 à 12 mètres, les seconds atteignant un poids de 12 à 15 tonnes.

Sur ces enrochements arasés au niveau des basses mers, reposait la digue maçonnée, mesurant 2 mètres de hauteur environ et 10 mètres de largeur en plate-forme. Du côté du large, cette digue a reçu une file de blocs de garde de 2 m 25 de largeur et de 9 mètres cubes.

Murs de quai. — Le croquis (fig. 11) indique suffisamment le profil et le mode de construction adoptés pour les murs de quai, composés de deux assises en blocs artificiels de 12 mètres cubes, surmontées de deux assises en blocs de 8 mètres cubes. La hauteur totale est de 8 m 50. au dessus des enrochements. Le terre-plein en arrière du quai est remblayé en sable provenant des dragages.

Pour compléter l'œuvre de la première période, il convient de rappeler, pour mémoire, qu'elle dût comprendre l'installation des divers feux établis pour la protection de rentrée du port et la construction, en 1898, d'un pont transbordeur, du système Arnodin, permettant de passer d'une rive à l'autre du chenal sans gêner la navigation. Ce transbordeur doit disparaître lorsque l'élargissement du chenal à 200 mètres sera un fait accompli. La communication entre les deux rives sera alors assurée par un bac à vapeur, comme au début de l'exploitation..



FIG. 10. — PÊCHERIES DU LAC DE BIZERTE : Vue du nouveau barrage.

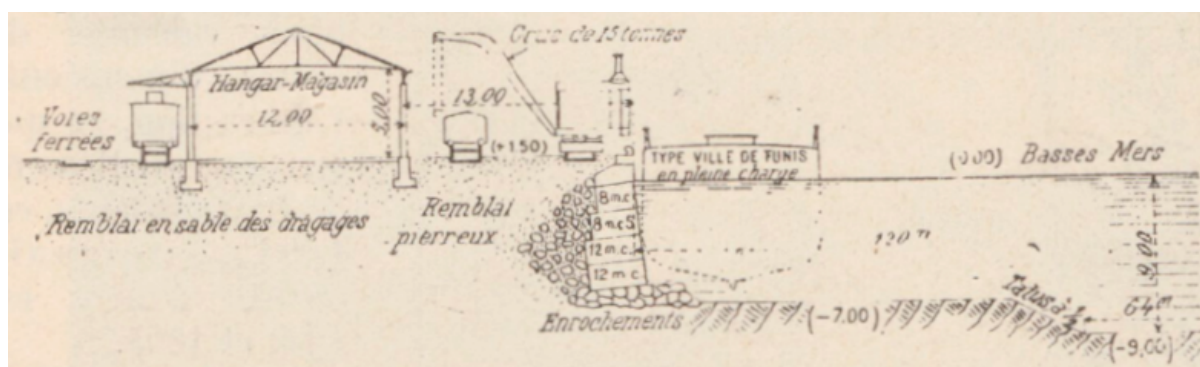


FIG. 11. — Coupe transversale sur le mur de quai.

La Compagnie du port dût également, dans le même laps de temps, élever les principales constructions de la ville et faire les travaux d'aménagement que nous avons déjà mentionnés.

Pêcheries. — Bien que l'établissement des pêcheries n'ait pas exigé des travaux rentrant dans le cadre de cette étude, il ne sera pas sans intérêt, sans doute, d'en dire ici quelques mots. Ces pêcheries sont constituées par des barrages où des ouvertures sont ménagées par lesquelles, aux époques de migration entre le lac et la mer, le poisson se précipite dans des chambres grillagées.

L'ancien barrage servant aux indigènes était formé d'un clayonnage établi au débouché dans la baie de Sebra. Il a dû être reporté par la Compagnie au delà de cette baie et à l'entrée du goulet du lac, à 4 km. de la ville, ce qui a forcé à lui donner une longueur beaucoup plus grande ; elle atteint 1.400 mètres, avec une passe qui, aujourd'hui, a été portée à 50 mètres. Cette passe est fermée, au moment de la pêche, par un filet de 12 mètres de haut qu'on laisse couler à fond, pour le passage des navires.

Le nouveau barrage (fig. 10), reporté au delà de la baie de Sebra, est composé de vastes panneaux en grillages métalliques, qui s'appuient sur des pieux en fer maintenus par des arcs-boutants. Quelques-uns de ces pieux ont une très grande longueur, nécessitée par la nature du fond et la profondeur de l'eau.

Le long de ce barrage, sont disposées des chambres où le poisson ne pénètre que par d'étroites ouvertures en forme de nasses, et où il se trouve aussitôt prisonnier. Le fond des chambres est tapissé d'un filet qu'il suffit de lever pour ramener tout le poisson à la surface.

Ces chambres constituent ainsi des réserves qui régularisent la pêche journalière, en dehors des grandes pêches qui ont lieu au moment même de chaque migration.

On pêche ainsi environ 600.000 kg. de poisson annuellement, et la production pourrait s'accroître avec les débouchés. Il est à souhaiter notamment que les Halles de Paris, où le poisson arrive entouré de glace et en parfait état, cinq jours après avoir été pêché, lui fassent bon accueil. Jusqu'à présent, on n'en expédie guère, en France, que 100.000 kg.; le reste, pour la plus grande part, est consommé en Tunisie, et Tunis, à lui seul, en reçoit 300.000 kg. environ.

L'installation des pêcheries comprend, en outre, une fabrique de conserves et une fabrique de boutargue, condiment préparé avec les œufs et fort apprécié en Provence.

LE PORT DE BIZERTE

(suite et fin)

(*Le Génie civil*, 29 novembre 1902)

Exécution des travaux de la seconde période (Digues et dragages du port). — ORGANISATION GÉNÉRALE. — Les travaux complémentaires dont nous avons exposé le programme, et qui se poursuivent depuis 1898, auront pour résultat de donner aux installations militaires de Bizerte un développement considérable et définitif. Ils servent, en même temps, les intérêts commerciaux de ce port, en assurant la sécurité de ses accès et en accroissant son outillage.

L'exécution de ces travaux a été entreprise dès l'abord, en profitant de l'expérience acquise dans les travaux antérieurs, et avec une puissance de moyens qui permet de la proposer pour modèle.

Indépendamment des établissements et des formes de radoub installés à Sidi-Abdallah par les services de la Marine, et dont il sera parlé plus loin, aussi bien que du port des artifices et de la défense mobile, les seules améliorations du port, exécutées par MM. Hersent et fils, qui constituent la première partie de ce programme, sont évaluées à 8.600.000 francs, qui se répartissent de la façon suivante :

Prolongement de la jetée nord	800.000
Môle du large	3.150.000
Dragages de l'avant-port et du chenal	4.650.000
TOTAL	<u>8.600.000</u>

Les services de l'entreprise sont centralisés à la Kasbah, à l'enracinement de la jetée nord, où ont été installées des estacades pour le chargement, avec culbuteurs, des enrochements et des blocs naturels amenés par voie ferrée de la carrière d'Aïn-Meriem. Une estacade est plus spécialement affectée au service courant ; elle est munie de grues de déchargement de la chaux, du sable et des pièces d'outillage en réparation.

En dehors des bureaux et magasins, les installations comprennent, notamment, les ateliers suivants :

Un *atelier de construction* pour les travaux de chaudronnerie; une cale de construction y est adjointe ;

Un *atelier de réparations* ;

Une *usine électrique* développant une force de 150 chevaux, où l'énergie motrice est fournie par deux chaudières de Naeyer et une machine verticale Weyher et Richemond, à trois génératrices Hillairet et Huguet, chacune de 500 volts, 50 ampères, 25000 watts. Chacune de ces génératrices absorbe une force de 34 chevaux-vapeur.

Ces machines fournissent l'électricité aux réceptrices réparties sur les diverses installations et actionnant les broyeurs, les bétonnières et les transbordeurs ; elles assurent, en même temps, l'éclairage des différents chantiers. Le transport de force se fait, d'ailleurs, à des distances assez réduites : 100 mètres pour les broyeurs et les bétonnières, 1.500 à 3.000 mètres pour les transbordeurs. Le courant électrique est envoyé aux transbordeurs de la digue du large, au moyen d'un câble sous-marin échoué dans la passe nord. Ce câble est formé par la réunion de deux câbles de 40 millimètres, quatre de 20 millimètres et deux câbles téléphoniques. Grâce à ces conducteurs multiples, il est possible de satisfaire à tous les services, indépendamment les uns des autres, deux des câbles de 20 millimètres servant à la lumière, tandis que le fonctionnement des treuils utilise les deux autres câbles de 20 millimètres et ceux de 40 millimètres.

Les quatre réceptrices actionnant les transbordeurs ont été fournies par la maison Hillairet et Huguet ; elles donnent chacune 500 volts, 14,7 ampères, 7.360 watts et une force de 10 chevaux-vapeur.

L'installation pour la *fabrication du mortier* comprend deux broyeurs à meules mobiles circulant dans une cuve de 2 m 50 de diamètre, et pouvant faire chacun, par jour, 50 mètres cubes de mortier. Le remplissage des cuves se fait à la main et la vidange est automatique.

Le mortier est envoyé directement, par voie ferrée, au chantier de lestage des caissons ou à l'extrémité de la jetée, pour l'exécution des maçonneries de superstructure.

Le mortier destiné à la construction de la jetée du large, y est transporté par des chalands, mais ce chantier a été également desservi par une installation flottante de confection de mortier.

L'installation pour la *fabrication du béton* comprend, sur chaque point, une charpente en bois, supportant, à 2 mètres du sol, deux bétonnières cylindriques ; les matériaux, cailloux, chaux et sable, sont amenés, par des wagons dosés d'avance, dans une fosse où ils sont repris par une chaîne à godets qui les verse dans les bétonnières.

Chaque groupe peut produire 200 mètres cubes de béton par jour. Le béton est, ensuite, chargé directement, à la sortie de la bétonnière, soit dans des chalands spécialement aménagés pour le transport au lieu d'emploi, soit directement dans les caissons. Il est accordé un délai de deux heures entre la fabrication et l'emploi du béton.

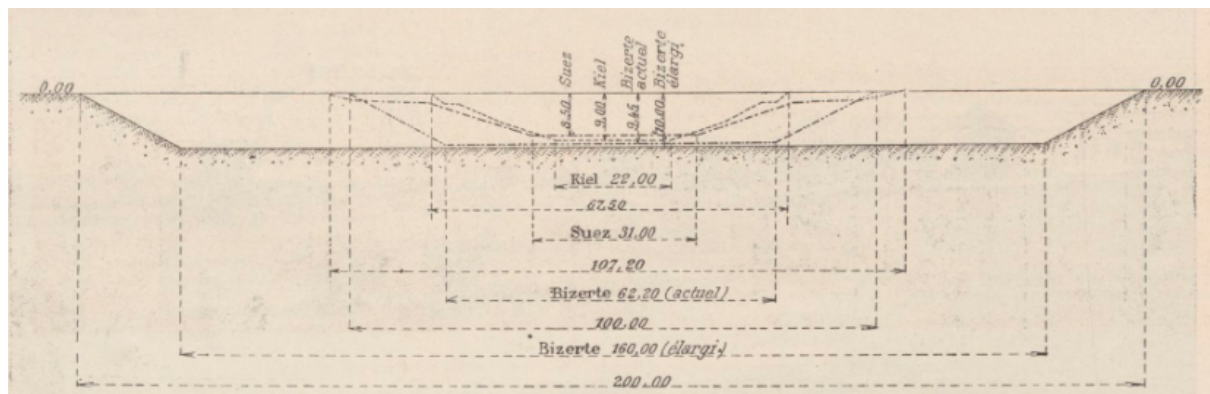


FIG. 13. — Profil en travers du canal élargi.

DRAGAGES. — Les dragages à exécuter portaient tant sur l'approfondissement de l'avant-port à la cote (-10 mètres), que sur l'élargissement du canal, à 240 mètres au plan d'eau et 200 mètres au plafond (fig. 13)

Les dragages de sable de l'avant-port ont été exécutés sur 40 hectares environ, au moyen de deux dragues suceuses de 210 chevaux chacune, et d'une drague suceuse de 300 chevaux ; leur production journalière atteint 1.200 mètres cubes. Cette production peut paraître relativement faible, ce qui tient à la nature des fonds, la drague ramenant à la fois du sable très fin mélangé à des algues et des cailloux. Ces produits du dragage sont déversés en mer, en arrière de la jetée Est de l'avant-port, et à une distance moyenne de 3 km. du musoir de cette jetée.

L'élargissement du canal est exécuté au moyen de trois dragues à godets, dont la force varie de 70 à 150 chevaux, et qui produisent, journellement, en moyenne, 3.500 mètres cubes dans le terrain ordinaire. Dans les parties rocheuses, préalablement disloquées à la dynamite, la production s'abaisse à 200 ou 300 mètres cubes par jour. Les déblais sont amenés, partie en mer par des bateaux-clapets, et partie dans la baie de Sebra, au moyen d'un débarquement fixe.

Le matériel d'extraction et de transport est assez puissant pour que le déblai mensuellement produit ait atteint 150.000 mètres cubes, en moyenne.

En raison des forts courants qui règnent dans le canal, l'élargissement de ce canal et son raccordement avec les fonds de 10 mètres, tant dans la baie de Sebra que dans l'avant-port, sont effectués au moyen de passes longitudinales régulières et successives, d'au moins 40 mètres de largeur, de manière à obtenir progressivement les cotes et dimensions prévues.

Considérations sur les courants dans les canaux étroits. — La formation des courants rapides que nous venons de mentionner et qui, dans le canal de Bizerte, offrent une certaine gêne au mouvement des navires, a été une des causes qui ont décidé les travaux actuellement en voie d'achèvement.

On peut se demander quels seront les effets de l'accroissement de section obtenu grâce à l'élargissement et à l'approfondissement du canal, et il n'est pas inutile de faire remarquer que les avis des ingénieurs ne laissent pas d'être partagés à ce sujet, car, si d'une part, l'augmentation de section lui assure un débit plus grand et permet de supposer que l'équilibre de niveau entre la mer et le lac se peut établir avec une vitesse plus grande, les frottements, par suite de la réduction résultant de la plus grande section, réfrènt moins efficacement cette vitesse qui, à la limite, lorsque le débouché s'agrandit indéfiniment, serait celle de l'écoulement à gueule-bée.

Si, pour un canal de faibles dimensions, tel que celui qui servait de port aux Arabes, les frottements ont une influence prépondérante et amènent une sensible réduction de vitesse, on peut admettre que cette influence diminue à mesure de l'agrandissement du canal, sans qu'elle soit tout d'abord compensée par celle de l'accroissement de débit, l'eau s'étalant, d'ailleurs, au débouché sur la surface d'un lac, surface qui, pour limitée qu'elle soit, n'en est pas moins très grande (117 km. carrés), par rapport à la section de l'émissaire. Mais on conçoit également que, le développement linéaire de la partie mouillée du profil s'accroissant moins vite que la section de ce profil, il puisse y avoir une limite au delà de laquelle le débit prendra à son tour une influence prépondérante. La largeur d'environ 100 mètres, donnée tout d'abord au canal était en deçà de cette limite et correspondait à un excès de vitesse : on doit se demander si, en la doublant et en augmentant la profondeur, le débit ne sera pas suffisant pour atténuer cette vitesse dans une large mesure.

Au lieu de raisonner en partant d'un émissaire beaucoup trop réduit, on peut encore envisager la question à l'inverse, en partant d'un orifice très grand.

Si le lac et la mer communiquaient entre eux par une ouverture suffisamment grande, les choses se passeraient comme pour un golfe au fond duquel l'effet de la marée se transmet, pour ainsi dire, instantanément : le courant est donc insensible.

Imaginons que l'on réduise progressivement l'ouverture. Il est évident que l'équilibre des niveaux s'établira de plus en plus difficilement, et que le courant qui n'est dû qu'à la différence des niveaux, deviendra de plus en plus appréciable. On serait donc tenté de conclure, *a priori*, que cet accroissement du courant ira en augmentant indéfiniment, à mesure que le débouché se rétrécit, et qu'une augmentation de section l'atténuera toujours, au contraire. Cette conclusion, toutefois, serait trop hâtive, puisque l'on sait que, pour des dimensions transversales extrêmement réduites du canal, les frottements réduisent considérablement la vitesse. Entre les deux extrêmes, il y a donc une dimension plus avantageuse qu'il s'agit de déterminer.

Les observations faites par M. Jean Hersent, d'une part, et, de l'autre, par un des officiers de marine employés à Bizerte, corroborent, jusqu'à un certain point, ces déductions théoriques. C'est ainsi qu'on a pu relever, au même instant de la marée, des vitesses décroissantes dans des canaux de même largeur mais de profondeur croissante, comme le montrent les différences de niveau relevées (en m.):

Différences de niveau	0,36 (fév. 1894)	0,23 (sept. 1894)	0,19 à 0,20 (1901)
Profondeurs correspondantes	3	6	9,5

Bien que l'expérience seule puisse donner à la question posée une réponse définitive, les résultats d'observation recueillis et résumés par le commandant M., ont conduit cet officier à penser que les élargissements et approfondissements projetés pour le chenal de Bizerte devaient aboutir à une atténuation notable de vitesse.

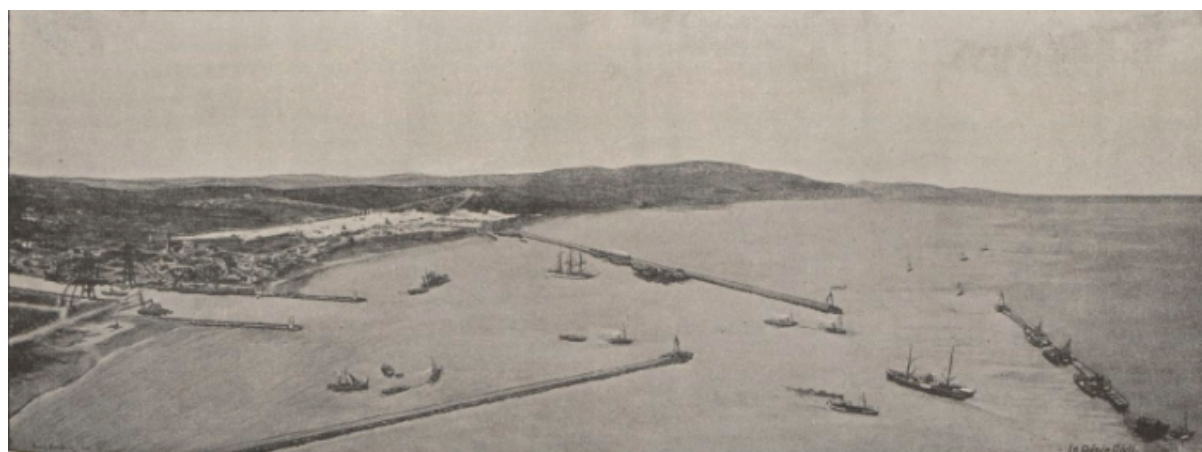


FIG. 14. — LE PORT DE BIZERTE : Vue panoramique de l'entrée.

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES SUR LES JETÉES A LA MER. — Nous empruntons à un travail inédit de M. Jean Hersent, les éléments des observations suivantes sur les procédés qu'il semble le plus avantageux d'appliquer à la construction des ouvrages à la mer ; ces considérations expliquent et justifient, notamment pour les faces exposées à la mer du large, dans les digues et jetées, la substitution largement généralisée des gros blocs naturels ou artificiels aux matériaux d'enrochement ou de maçonnerie de volume moyen.

Dans tous les ouvrages existants, ainsi que par la pratique journalière des travaux à la mer, on peut observer, partout, l'influence de la masse des blocs employés sur leur bonne tenue. C'est ainsi qu'à Cherbourg, la grande digue qui ferme la rade absorbait,

pour son entretien, 5 à 6.000 tonnes de blocs chaque année, quand chacun de ces blocs ne pesait pas plus de 2.000 kg. Depuis qu'on y emploie des blocs beaucoup plus gros, la quantité nécessaire aux rechargements a diminué.

À Philippeville, où le revêtement de la grande jetée est formé de blocs artificiels de 40 à 200 tonnes, il n'y a pas trace de déplacements depuis plusieurs années, malgré des coups de mer d'une amplitude et d'une violence extrêmes.

À Bizerte, enfin, le revêtement des premières jetées est formé de pierres naturelles de 5.000 kg. et au-dessus, atteignant souvent 10.000 et 12.000 kg. Les travaux sont exécutés depuis assez longtemps déjà pour qu'il soit permis d'en apprécier la parfaite tenue.

Cette expérience atteste en même temps les grands avantages des blocs naturels sur des massifs de maçonnerie, même notablement plus gros, comme résistance et comme économie. Toutefois, il convient d'ajouter que l'emploi des gros blocs naturels est limité par la puissance des engins de manutention et, quelquefois aussi, par la nature des carrières, qui ne produisent pas toujours une assez grande quantité de blocs de grosse dimension.

C'est cette difficulté d'emploi qui peut conduire à substituer aux gros blocs naturels, des massifs équivalents formés de petits matériaux.

Dès 1783, l'Ingénieur de Cessart, afin de solidariser les matériaux de moyenne grosseur qui composaient les enrochements des travaux de Cherbourg, les coulait dans des troncs de cône en bois de 45 m. 50 de diamètre à la base et de 19 m. 50 de hauteur. À l'heure actuelle encore, les ingénieurs américains construisent leurs jetées en *cribworks*, composés de caisses remplies de pierres.

Enfin, un peu partout aujourd'hui, on s'efforce de remplacer le bois par le fer, et l'on constitue des caisses à ossature métallique qu'on leste à l'abri et qu'on échoue en place par le beau temps.

On a critiqué, il est vrai, l'incorporation de parties métalliques dans les maçonneries. Il semble bien, cependant, que les craintes que l'on peut concevoir à l'égard de la destruction du métal à la longue ne sont pas justifiées. On peut signaler sur ce sujet les conclusions techniques de M. Guiffart ⁹, ingénieur des Ponts et Chaussées, qui a dirigé la construction du troisième bassin de radoub de Missiessy, à Toulon ¹⁰, et les études que M. Lefort, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, a consacrées aux ouvrages en ciment armé ¹¹.

M. Jean Hersent cite également une observation personnelle fort intéressante. Ayant à réunir, en 1899, par une conduite immergée, le bassin n° 3 de Missiessy avec les bassins n°s 1 et 2, dont l'exécution remontait à 1876, on a été conduit à démolir une partie du caisson du bassin n° 2, pour y raccorder la conduite. Cette démolition a nécessité la mise à nu et l'extraction d'importantes parties métalliques qui se sont trouvées en parfait état de conservation, portant encore, sur certaines parties, la peinture au minium primitive.

Quelques ingénieurs cependant émettent encore certains doutes et, pour éviter l'incorporation de carcasses métalliques dans les massifs maçonnés, préconisent l'emploi des caissons-cloches, qui disparaissent complètement après la construction. C'est le procédé appliqué au port de La Pallice et, lorsqu'il s'est agi de décider le mode de construction d'un bassin de radoub à Bordeaux, les ingénieurs chargés de ce travail donnèrent la préférence, à prix égal, au procédé de fondation par cloche, malgré les inconvénients inhérents à ce système. Outre, en effet, qu'il nécessite le travail sous l'air comprimé, dans une chambre confinée, éclairée artificiellement, le procédé par cloche

⁹ Armand Guiffart (1870-1931) : X-Ponts, administrateur de la Cie auxiliaire française de tramways et de sociétés coloniales : Cultures tropicales en Afrique à Tabacounda (Sénégal)(1925), Tramways de Tunis (1928), S.A. des Éts Mas à Douala (1929)...

¹⁰ *Annales des Ponts et Chaussées*, 1893-3.

¹¹ *Nouvelles Annales de Construction* (3^e série, tomeV, année 1898).

oblige à construire entièrement sur place, avec toutes les éventualités d'arrêts et d'avaries causées par le mauvais temps.

Le procédé de construction des blocs au moyen de caissons, soit à sec dans un bassin, soit par flottaison dans l'eau, suivant une méthode analogue à celle qui sert pour le lestage des caissons de fondation, permet, au contraire, de s'affranchir des inconvénients que nous venons de signaler. On peut ainsi préparer d'avance des blocs plus ou moins évidés, susceptibles d'être amenés par flottaison à leur lieu d'emploi, où il ne reste plus qu'à achever de les remplir pour constituer des massifs de 3 à 5.000 tonnes et même davantage, sans courir les mêmes risques qu'en les construisant sur place.

Déjà, à Lisbonne, en 1880, MM. Hersent ont construit, tant pour les murs de quai que pour les môles-abris, des blocs artificiels de 560 mètres cubes, pesant 1.400 tonnes environ, qui ont été transportés à flot et immergés avec succès. La partie inférieure des blocs était maçonnerie dans une caisse en tôle ; les parois verticales de la caisse étaient surmontées de hausses mobiles, ou batardeaux, destinées à être démontées pour servir plusieurs fois. L'ensemble, après avoir été convenablement lesté, était remorqué à son emplacement définitif pour y recevoir le complément de la maçonnerie intérieure. Les batardeaux eux-mêmes peuvent être, du reste, remplacés par des tôles perdues.

Depuis lors, de nombreuses applications de ce procédé ont été faites dans différents ports : à Bordeaux¹², en 1893, pour la construction des quais verticaux notamment ; à Heyst, en Belgique, où il sert actuellement à l'établissement d'un port en eau profonde, et, pour se rendre compte des énormes dimensions auxquelles on peut atteindre, il suffit de citer la construction, en 1896-97, par les mêmes entrepreneurs, du troisième bassin de Missiessy, à Toulon, où 40 000 tonnes de maçonnerie ont été accumulées dans un seul caisson d'une surface de 200 mètres x 41 mètres, à 300 mètres du lieu d'échouage définitif.

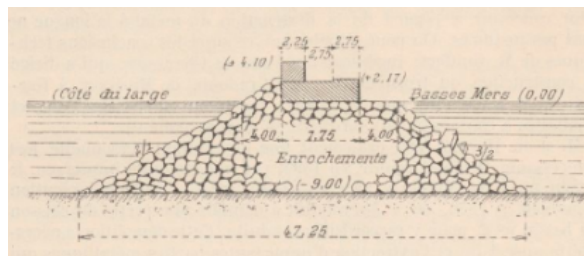


FIG. 15. — Coupe de la jetée nord.

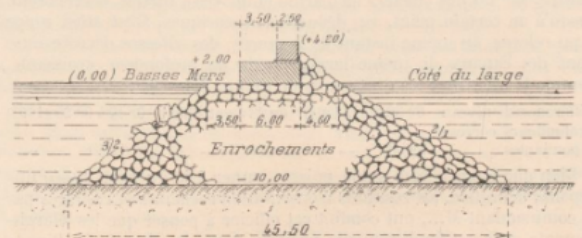


FIG. 16. — Coupe de la jetée est.

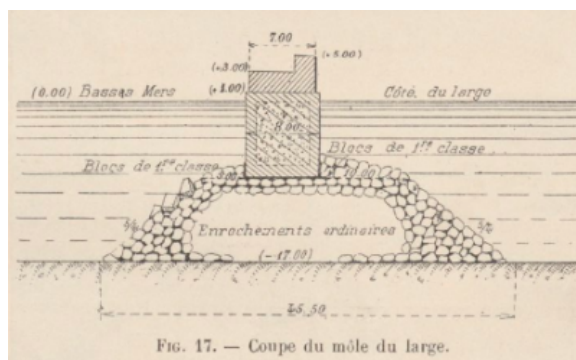


FIG. 17. — Coupe du môle du large.

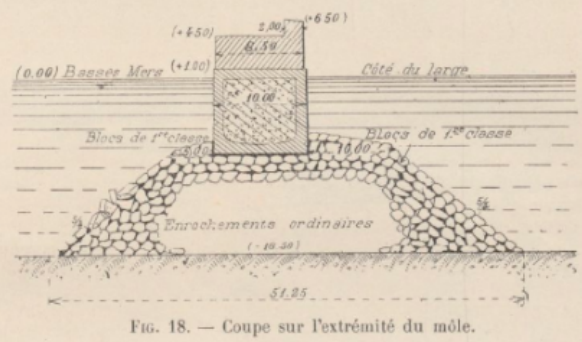


FIG. 18. — Coupe sur l'extrémité du môle.

FIG. 17. — Coupe du môle du large. FIG. 18. — Coupe sur l'extrémité du môle.

¹² Voir le *Génie civil*, t. XXIX, n° 21, p. 328, et n° 22, p. 344.

Cet exemple justifie amplement le procédé adopté à Bizerte où les blocs artificiels employés pour le prolongement de la jetée nord et la confection de la digue du large, pèsent de 5.000 à 6.500 tonnes et sont posés sur enrochements à 8 mètres sous basse mer. Ces blocs offrent une masse suffisante pour résister d'une manière efficace aux effets de la mer et des courants ; leur emploi permet, en outre, d'adopter un profil d'ouvrage plus avantageux au point de vue économique que le type de jetée composé d'un simple couronnement en maçonnerie, assis sur un volumineux enrochement arasé au plan d'eau, tel qu'il avait été appliqué dans les premiers travaux du port. Les figures 20 et 21 indiquent les différences des deux profils et montrent que, si le cube de maçonnerie est augmenté du massif abcd, l'enrochement est réduit dans de notables proportions, cette réduction étant mesurée par un massif qui aurait pour tranche le trapèze mnpq.

Les blocs disposés régulièrement, les joints qu'ils laissent entre eux sont remplis de béton coulé sous l'eau, de manière à solidariser complètement tous les éléments de l'ouvrage..

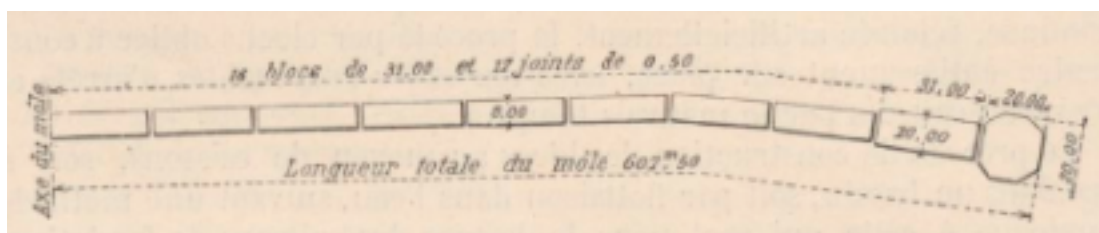


FIG. 19. — Plan d'ensemble du môle.

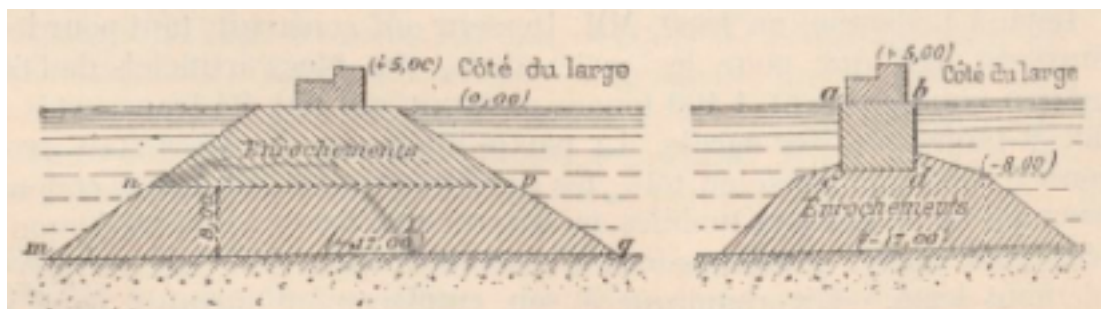


FIG. 20 et 22 — Profils comparatifs des jetées et du môle.

MISE EN PLACE DES ENROCHEMENTS. — Les pierres et blocs naturels employés aux enrochements proviennent de la carrière d'Aïn-Mériem, qui se trouve à 3 km. de l'enracinement de la jetée nord, où ils sont amenés en wagons et embarqués sur des bateaux-clapets qui les mènent au lieu d'emploi. Cette carrière présente un front de 500 à 600 mètres, sur 60 mètres de hauteur. L'abattage se fait au moyen de galeries horizontales. Chaque opération de mine brûle 6.300 kg. de poudre.

Les enrochements en blocs naturels étaient, suivant le poids des blocs, divisés en trois classes :

- 1^{re} classe, pesant plus de 600 kg., et en moyenne, 1.600 kilogrammes ;
- 2^e classe, de 75 à 600 kg. et, en moyenne, 400 kg ;
- 3^e classe, de 5 à 75 — - 40 —

Il a été mis en place plus de 540.000 tonnes d'enrochements en blocs naturels.

Dès que les enrochements sont établis au moyen des bateaux à clapets jusqu'à la cote moyenne (- 7,50), ils sont régalez à l'aide de râeaux, manœuvres par des treuils placés sur un grand radeau. Cette première opération, toutefois, ne serait pas suffisante et doit être complétée par le travail de trois scaphandriers, qui viennent ensuite

procéder à un régalage plus précis, et assurent l'exécution de la plateforme. Cette plate-forme est constituée par une première couche de 0 m. 20 de débris de carrière et par une seconde de 0 m. 15, formée de galets d'un oued voisin ; on a ainsi un matelas assez homogène de 0 m. 35 d'épaisseur, sur lequel viendra s'échouer le bloc artificiel. L'expérience a montré d'ailleurs que les précautions prises sont suffisantes, puisque les blocs mis en place ne présentent pas de différences de niveau de plus de 0 m. 01 d'un angle à l'autre.

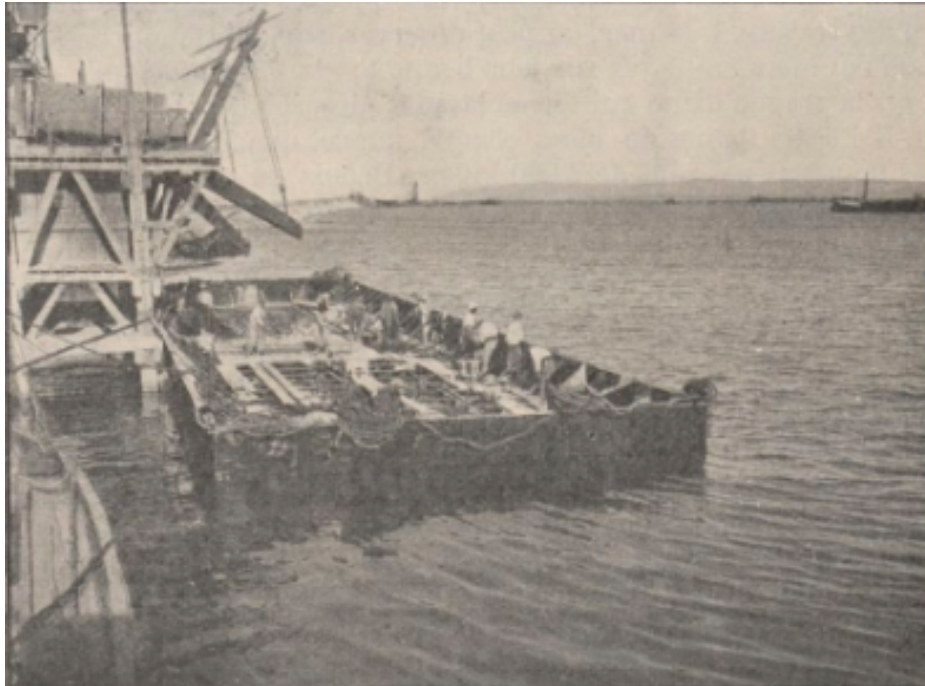


FIG. 22. — Bétonnage des poutrelles d'un caisson.

CONSTRUCTION DES BLOCS ARTIFICIELS DE 5 000 A 6 500 TONNES. — Les blocs artificiels (fig. 22 à 26, et fig. 1 à 4, pl.V) sont exécutés, comme nous l'avons dit, dans des caissons à ossature métallique, munis de hausses mobiles ou batardeaux. Ces caissons ont de 20 à 31 mètres de longueur, 8 à 16 mètres de largeur et leur capacité varie ainsi de 2.500 à 3.250 mètres cubes. La hauteur du caisson est de 2 mètres sans les hausses.

On commence par construire l'enveloppe du pourtour et les cloisons transversales, en maçonnerie de moellons et de mortier de chaux du Teil au dosage de 400 kg. de chaux par mètre cube de sable. Les compartiments ainsi formés sont destinés à être, après l'échouage, remplis de béton, composé de trois parties de pierres cassées et de deux parties du mortier précédent.

Pour satisfaire aux conditions de parfaite étanchéité, de flottabilité et d'indispensable rigidité, avant la mise en place d'un bloc, il convient de donner au premier revêtement en maçonnerie une épaisseur de 1 mètre, tant sur le fond que sur les parois verticales. Les parements intérieurs sont établis en arrachements, assurant une liaison intime avec le béton de remplissage qui est employé par couches horizontales fortement damées.

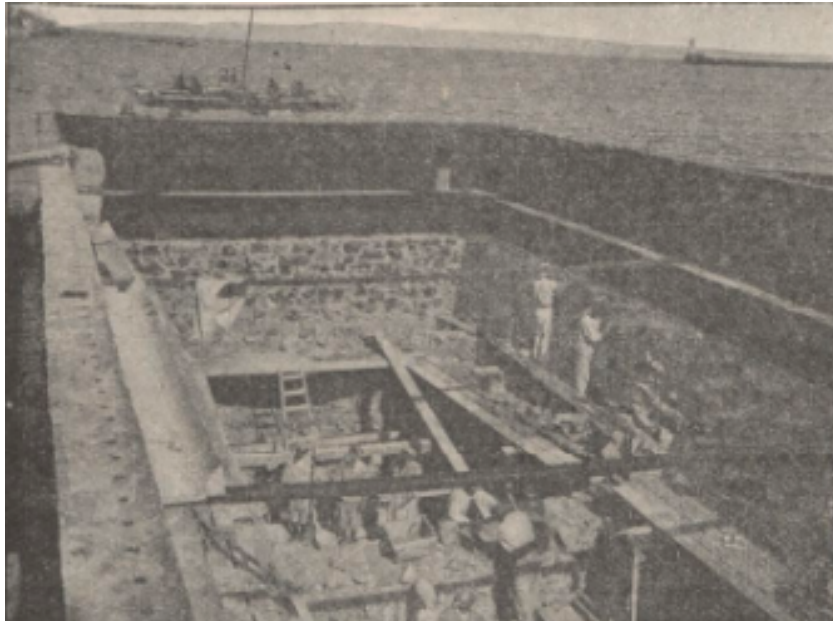


FIG. 23. — Lestage d'un caisson.

C'est dans l'avant-port que les caissons, pourvus de leurs batardeaux, reçoivent une partie de leur chemise en maçonnerie ; lorsque celle-ci a pris une consistance suffisante, le caisson est amené par flottage à sa place d'immersion, où il est lesté et échoué. Cette dernière opération n'est effectuée que lorsqu'on s'est assuré de la parfaite régularité et de l'horizontalité du lit d'enrochements destiné à recevoir le bloc.

Afin de parer aux tassements qui pourraient se produire en cours d'exécution, les massifs d'enrochements ordinaires sont à la cote (- 7,40), au lieu de (- 7,50), sur l'empatement des blocs et sur une largeur de 1 mètre en dehors. Il est ménagé, entre les blocs, un joint de 0 m. 40 environ d'épaisseur. Après l'achèvement des blocs, les hausses du caisson sont enlevées et les joints sont faits en béton riche, composé de parties égales de pierres cassées et de mortier de chaux du Teil, dosé à 400 kg. par mètre cube de sable.



FIG. 25. — Remplissage d'un caisson.

Détail des opérations. — Il n'est pas sans intérêt de donner ici quelques détails spéciaux sur les opérations dont nous venons d'indiquer l'ensemble, en prenant pour exemple un bloc courant de 31 mètres de longueur et de 8 m. 20 de largeur (fig. 1 à 4, pl. V).

Le caisson, en tôles et cornières, est tout d'abord établi sur 2 mètres de hauteur, à l'atelier central. Le pourtour supérieur est muni, extérieurement, d'une cornière percée de trous, destinée à l'assemblage ultérieur des batardeaux mobiles.

Le caisson, lancé et à flot, est amené au chantier central, où l'on recouvre son fond d'une couche de mortier de chaux de 0 m. 05, qui servira plus tard de matelas entre la maçonnerie intérieure et le lit d'enrochement sur lequel sera échoué le bloc.

Sur ce lit de mortier, on procède au bétonnage en lui donnant une hauteur qui varie de 0 m. 50 à 1 mètre ; il faut avoir soin de répartir les charges de façon que les fers et tôles ne subissent aucun travail, par suite des sous-pressions et des pressions latérales (fig. 3 et 4, pl. V).

On monte ensuite, en maçonnerie de moellons, une banquette cintrée le long des parois, de 0 m. 50 de hauteur et de 1 mètre de largeur, pour résister aux pressions latérales jusqu'à la cornière de boulonnage.

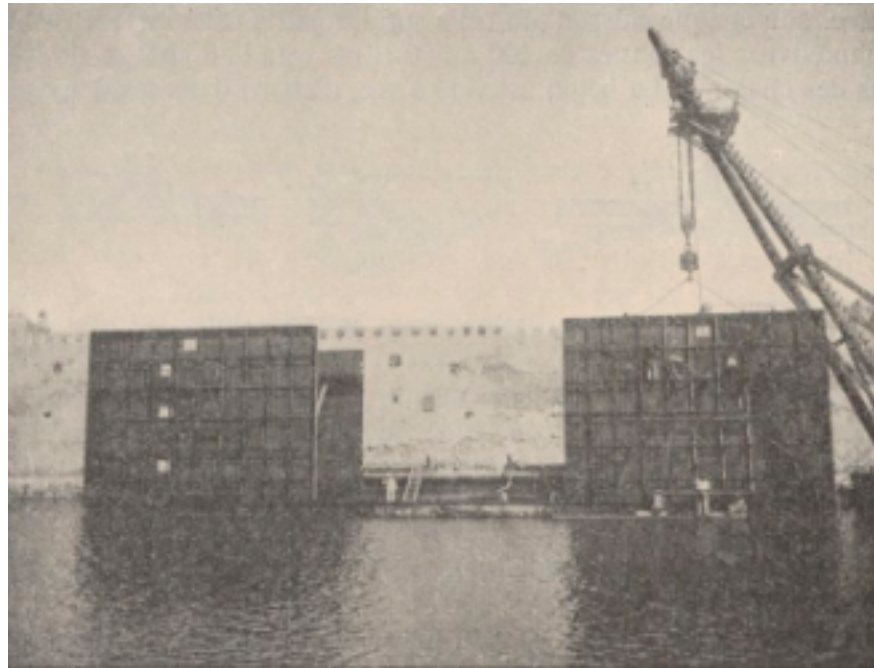


FIG. 24. — Mise en place des hausses mobiles.

Ainsi chargé de béton et de maçonnerie, et calant 1m 50, le caisson est surmonté de huit panneaux mobiles en tôles et cornières (fig. 24).

Chacun des six panneaux des côtés longitudinaux mesure 10m30 X 7m50 ; ceux des petits côtés ont 7m50 de largeur. Ils portent tous des tiges de 6 mètres de longueur, placées verticalement et filetées à leur extrémité inférieure. Ces tiges, correspondant aux trous ménagés dans la cornière du caisson, peuvent s'y visser. La manœuvre du dévissage ultérieur, d'ailleurs, peut se faire en appliquant la clef sur l'extrémité supérieure de la tige qui forme carré. Les différentes hausses sont également réunies entre elles par des boulons. Les hausses portent, dans leur région supérieure, quatre vannes permettant de remplir d'eau le caisson en cas de besoin. Des portes de 0m50 X 0m50 y sont également ménagées pour l'introduction des matériaux destinés aux maçonneries.

La mise en place des hausses et leur enlèvement sont effectués au moyen d'une mâtire flottante de 50 tonnes, également utilisée pour la mise en place des blocs artificiels ne dépassant pas ce poids.

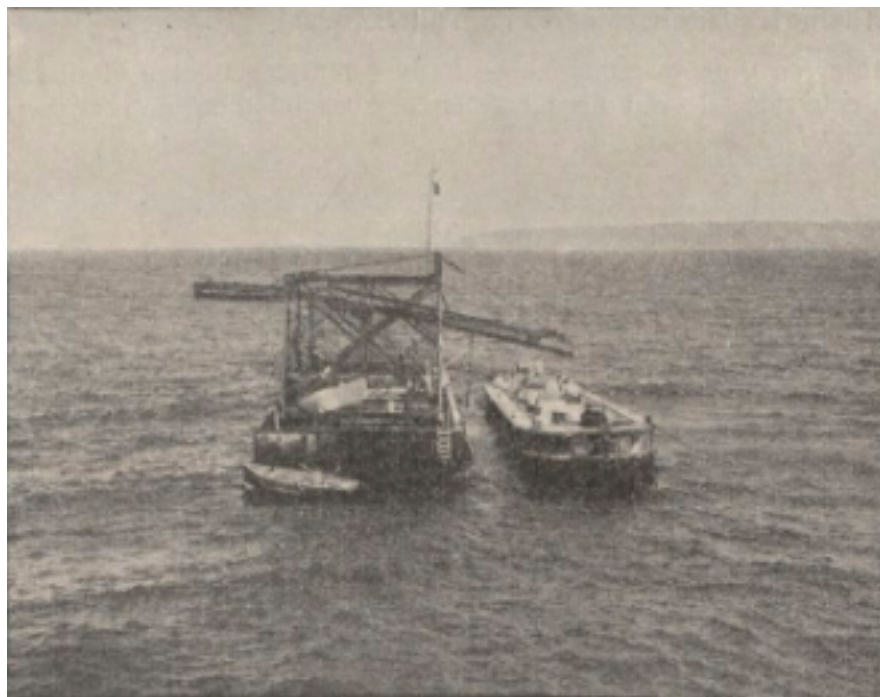


FIG. 26. — Mise en place d'un caisson.

Lestage définitif. — L'ensemble du caisson surmonté de ses batardeaux et dont les dimensions extérieures sont, exactement, celles du bloc définitif, est amené, par flottage, au chantier spécial du lestage, où arrivent les moellons et le mortier, qui sont introduits par les portes des panneaux..

Le caisson est abrité contre la houle du large, pour les cas de mauvais temps, par des radeaux flottants de 4 mètres de profondeur, reliés entre eux et formant une enceinte de protection. Le lestage peut ainsi se poursuivre sans embarras. La maçonnerie est conduite progressivement par périodes, de manière à immerger d'abord le caisson jusqu'à 5 m. 40 du fond, puis jusqu'à 7 m. 50 (pl. V). Le caisson est alors prêt à être remorqué à sa place définitive, en profitant d'un temps relativement calme.

Dès que le bloc se trouve dans l'alignement de la jetée, on ouvre deux vannes qui remplissent d'eau deux des compartiments ou puits, afin de l'échouer sur la plate-forme d'enrochements.

Remplissage. — On procède alors au remplissage qui s'exécute au moyen de transbordeurs. Ces appareils sont disposés, au nombre de quatre, sur chaque caisson (de trois sur les petits caissons) ; ils servent à manœuvrer les bennes de 400 à 500 litres que l'on charge de béton dans des chalands. Le béton est vidé à sec, d'abord dans les deux puits du bloc qui sont restés sans eau et que l'on remplit sur 3 mètres de hauteur. De nombreuses expériences montrent que le béton de chaux employé à sec est de bien meilleure qualité que lorsqu'il est coulé dans l'eau. Les deux premiers puits étant ainsi remplis à 3 mètres, on épuise les deux autres compartiments que l'on bétonne à leur tour ; et l'on termine le remplissage des quatre puits simultanément avec les quatre transbordeurs.

Ces transbordeurs se composent d'une charpente métallique légère, qui n'oppose qu'une insignifiante résistance à la houle. En cas de mauvais temps, la mer et les

embruns balayent le bloc, en passant au travers des charpentes sans les renverser. Ces appareils, très légers, réalisent, certainement, un progrès notable sur les Titans employés jusque-là, machines lourdes et coûteuses qu'on ne peut, d'ailleurs, utiliser qu'en les poussant, de proche en proche, sur les jetées enracinées à la côte, et qu'il eût été malaisé, par conséquent, d'employer pour la construction de la digue du large.

Chaque charpente de transbordeur supporte une poutre métallique débordant de 4 mètres de chaque côté du bloc. Cette poutre sert de guide à un chariot auquel est suspendue la benne et qui est actionné par des câbles métalliques, mus eux-mêmes par un treuil électrique recevant le courant de 500 volts de l'usine centrale.

Par temps de tempête, il suffit de noyer complètement les puits pour assurer plus complètement l'assiette du bloc, et d'abandonner le travail que l'on reprend lorsque le calme est revenu. Cette reprise s'est toujours faite sans que rien n'ait bougé.

Achèvement des maçonneries. — Le bloc rempli de béton étant arasé à la cote zéro, il suffit de terminer le couronnement de la digue en élevant de la maçonnerie de moellons jusqu'à la cote (+ 1 mètre). Les hausses mobiles sont alors enlevées au moyen de la mâture et replacées sur un autre caisson.

En dehors des blocs courants, dont nous avons donné les dimensions, la construction des môles a conduit à poser des blocs de 31 mètres x 10 mètres et de 20 m. 66 x 16 mètres, pesant 6.000 kg. les uns et les autres et qui ont été ou seront exécutés et mis en place par les mêmes procédés. Au 1^{er} novembre 1902, l'entreprise avait coulé 15 blocs courants et 1 bloc contre-môle, sur 26 blocs que comporte la construction des jetées. Le travail n'avait donné lieu à aucune difficulté imprévue, ce qui suffit à justifier la méthode employée.

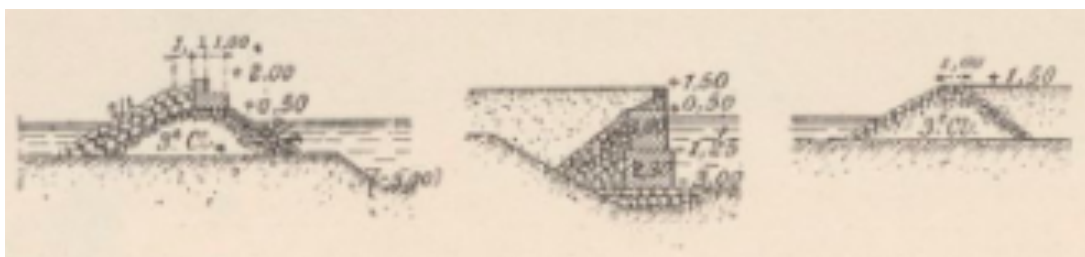
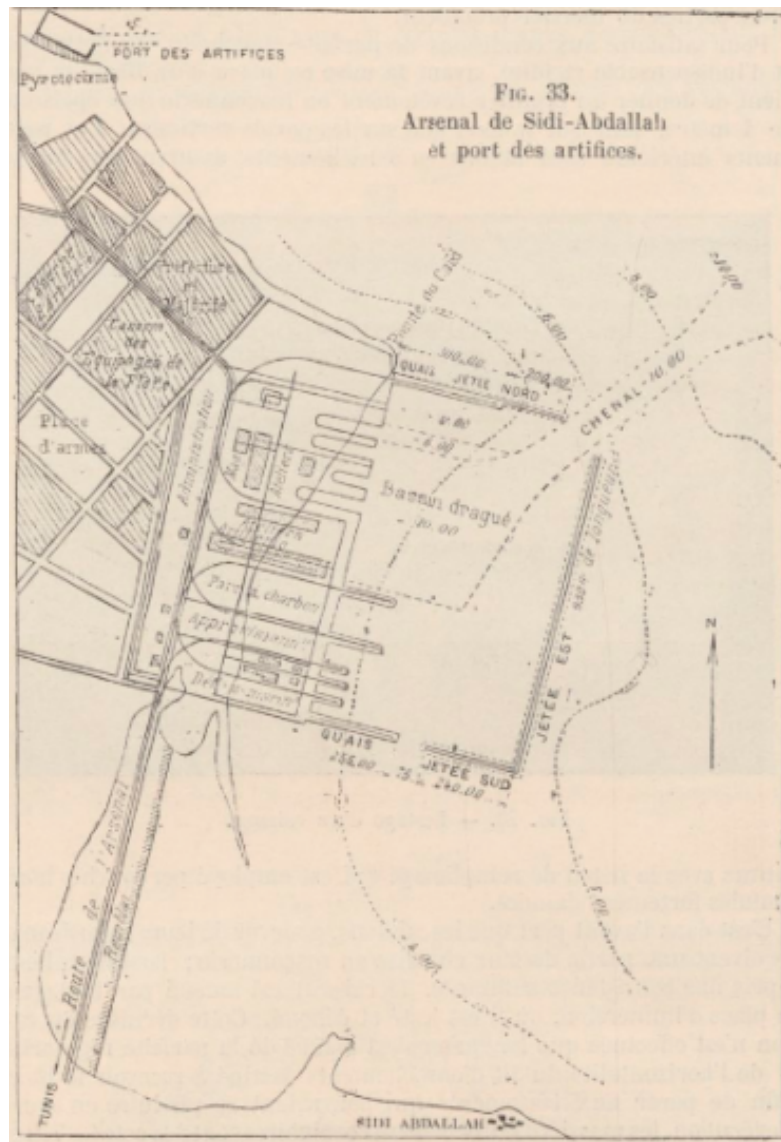


FIG. 27 à 29. — Ouvrages du port des artifices.

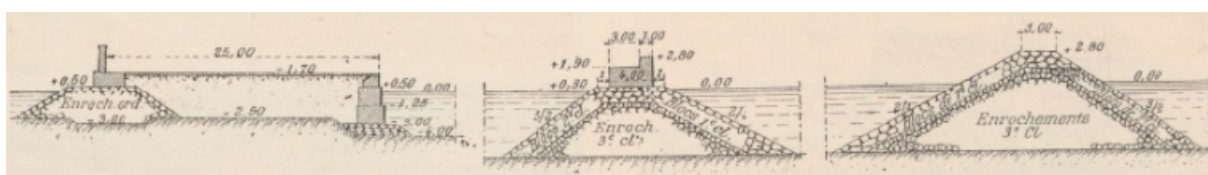


FIG. 30 à 32. — Ouvrages du port de Sidi-Abdallah.

VI. — Travaux de Sidi-Abdallah et de la défense mobile. — Les travaux exécutés pour les besoins des établissements militaires comprennent : d'une part, le dragage des darses et la construction des digues, jetées et quais, tant devant l'arsenal proprement dit, qu'au port des artifices et à la défense mobile, installée au fond de la baie Sans-Nom ; d'autre part, la construction des formes de radoub de Sidi-Abdallah.

Les dragages et les travaux de maçonnerie des digues ont été effectués par MM. Hersent et fils, par les mêmes procédés que ceux de l'avant-port.

En particulier, les dragages dans le sable sont pratiqués au moyen de la drague suceuse. Les parties calcaires, après avoir été désagrégées à la dynamite, sont enlevées par les dragues à godets ou à la grue flottante lorsque les blocs sont trop gros. Les produits du dragage sont transportés et immergés dans le lac ou déversés sur les terre-pleins à construire aux abords de la darse, au moyen de débarquements fixes ou flottants.

Les enrochements, d'un poids total de 350.000 tonnes, divisés en trois catégories, suivant leur grosseur, proviennent de la carrière de Djebel-Koudia, qui se trouve au bord du lac ; leur transport est effectué sur des clapets, pour les petits blocs à immerger au-dessous de (- 3 mètres), sur des mahonnes pour les blocs placés au-dessus de cette cote, sur des porte-blocs pour la première catégorie, et, enfin, au moyen de grues de 10 tonnes, circulant sur les jetées, pour les gros blocs servant aux revêtements extérieurs.

Les murs de quai sont établis à l'aide de blocs artificiels de 15 mètres cubes.

Ces blocs sont construits sur le chantier, en parc, et enlevés au moyen d'un appareil à presse hydraulique qui les charge sur wagons pour les amener au mur de quai, où une mâture flottante de 50 tonnes les reprend pour les placer sur un porte-bloc. Ce bateau, chargé de quatre blocs et accompagné de la mâture, se rend au lieu d'échouage, où les blocs sont définitivement mis en place. Ce procédé permet de poser dix à douze blocs par jour.

La force motrice employée par l'entreprise Hersent comprend : pour le port de Bizerte proprement dit : 2.420 chevaux ; pour Sidi-Abdallah, 155 ; soit, au total, 2.580 chevaux.

Le nombre d'ouvriers employés est de : 1.100 à Bizerte et 370 à Sidi-Abdallah, soit 1.470 au total.

Enfin, l'estimation des travaux de cette entreprise et de celle antérieurement concédée à la Compagnie du port, peut se résumer ainsi (fr.) :

1° Travaux concédés à la Compagnie du Port de Bizerte	12.000.000
2° Travaux rétrocédés à MM. H. Hersent et fils	2.280.000
3° Travaux de Sidi-Abdallah et du port des artifices	5.200.000
TOTAL	<u>26.480 000</u>

Tous ces travaux seront terminés dans le courant de 1903.



FIG. 12. — LE PORT DE BIZERTE : Fouilles pour la construction d'une forme de radoub.

VII. — Exécution des formes de radoub de Sidi-Abdallah. — Nous avons indiqué qu'en dehors des travaux dont nous venons de donner la description, l'Administration avait adjugé les deux principales formes de radoub à des entrepreneurs particuliers.

Sans entrer dans de grands détails sur ces importants travaux actuellement en cours d'exécution, il est intéressant de relater sommairement les procédés d'excavation différents qui ont été appliqués sur les deux chantiers.

Le premier bassin a été adjugé à MM. Duparchy, Dollfus et Viriot.

Chaque fouille devant mesurer 230 mètres x 100 mètres, l'Administration, afin d'éviter d'avoir à effectuer sur de trop grandes surfaces les épuisements dont elle avait gardé la charge, avait imposé de conduire par tiers la fouille et les maçonneries. Dans ces conditions, les adjudicataires prirent les dispositions suivantes : L'excavation étant faite à la pioche et à la pelle, les déblais sont chargés dans des bennes de 1 mètre cube. Deux transporteurs à câbles aériens sont disposés en travers de la fouille. Ces appareils sont constitués par deux pylônes en charpente montés sur berges, écartés de 130 mètres environ, et entre lesquels est tendu le câble porteur en

acier. Sur le câble servant de guide, circule un chariot mû par un câble sans fin. Au chariot enfin, et au moyen d'un palan, peut être attachée la benne, vide ou pleine, suivant le sens du va-et-vient. La benne pleine, hissée à hauteur convenable, se décharge automatiquement, en arrivant à la recette, dans une vaste trémie en dessous de laquelle arrivent les wagons en chargement.



FIG. 34. — Machine à mâter de 50 tonnes.

Au fur et à mesure de l'avancement des travaux, les pylônes sont ripés le long de la berge. Les transporteurs sont mus au moyen de l'électricité fournie par une usine centrale commune à l'entreprise et à l'administration.

Celle-ci, en effet, bien qu'actionnant à la vapeur les pompes d'épuisement, dispose d'une force électrique de secours qui sert également pour l'éclairage. Chacun de ces groupes de génératrices est actionné par deux machines de 70 chevaux.

Le procédé d'excavation, au moyen des transbordeurs, a permis d'assurer une production moyenne de 3200 mètres cubes par semaine.

À la fin du mois d'octobre 1902, on peut considérer la fouille comme terminée. Environ les trois cinquièmes des maçonneries sont également terminées.

*
* *

La seconde grande forme de radoub a été adjudgée, beaucoup plus tard que la première, à la Compagnie Marseillaise. Les travaux s'y trouvent naturellement moins avancés ; mais ils se poursuivent régulièrement par des procédés différents.

Ces fouilles sont effectuées au moyen d'excavateurs, système Couvreux, dont l'emploi, dépourvu d'aléas, est trop connu pour qu'il soit utile d'y insister.

La similitude parfaite des tâches accomplies sur les deux chantiers, côte à côte, permettra, après l'achèvement, une utile comparaison entre les deux procédés si différents qui y ont été appliqués.



FIG. 35. — Transporteur aérien pour l'excavation de l'une des formes de radoub de Sidi-Abdallah (pylône moteur).

La méthode par câble transporteur comporte l'installation d'appareils particuliers et assez coûteux, et d'une main-d'œuvre plus nombreuse que dans le second procédé, la fouille se faisant à bras d'hommes. Néanmoins, cette méthode donne des résultats avantageux et qui le seraient davantage encore si l'un des transporteurs pouvait être distrait du travail d'excavation, dès que celui des maçonneries commence, afin de servir à l'approche des matériaux nécessaires, pierres et mortier. La nécessité de pousser la fouille avec l'activité la plus grande n'a pas permis d'adopter ce dispositif dont il serait bon, néanmoins, de tenir compte dans une comparaison d'ensemble.

D'autre part, le procédé par excavateurs a pour lui une grande simplicité d'organisation et une grande souplesse, en même temps que, la fouille se faisant mécaniquement, dans les parties friables tout au moins, ce procédé exige moins d'ouvriers.

En résumé, les deux méthodes semblent à peu près équivalentes dans leurs résultats.

CONCLUSION. — De quelque côté qu'on envisage la création d'un grand port à Bizerte, au point de vue politique ou économique, sous son aspect militaire ou commercial, il est impossible de ne pas reconnaître que cette création constitue une œuvre grandiose dont la nature, certes, a fait les premiers frais, mais où la science et l'habileté de nos ingénieurs se sont montrées, une fois de plus, à la hauteur de leur vieille réputation.

Ce qui frappe avant tout, dans les travaux entrepris, c'est l'unité de vues et de conception qui a permis d'élever un ensemble d'ouvrages dont toutes les parties se soudent et se complètent, avec le minimum d'efforts, encore que les efforts dépensés soient considérables et, en outre, en réservant avec une sage prévoyance les ressources que pourra nécessiter par la suite le développement des installations, pour satisfaire au développement des besoins.

Grâce aux vastes étendues d'eaux profondes dont on disposait, on a pu réaliser l'heureuse juxtaposition d'un grand port militaire et d'un port de commerce appelé à s'accroître, sans qu'en aucun cas l'un puisse nuire à l'autre.

Il est juste d'unir, dans le même hommage, les noms des trois éminents administrateurs qui ont présidé à cette œuvre considérable : M. Pavillier, directeur des

Travaux publics en Tunisie ; l'amiral Merleau-Ponty, dont on ne saurait trop déplorer la perte ; et enfin le général du Génie Marmier, qui, tous, se sont consacrés avec le même dévouement, avec la même foi éclairée, à la tâche commune.

En considérant l'œuvre accomplie, les travaux énormes qu'elle comportait dans des conditions difficiles, la puissance des moyens mis en œuvre, l'ordre et la sûreté de l'exécution par des méthodes longuement mûries et sanctionnées par l'expérience personnelle des ingénieurs concessionnaires qui en avaient assumé la lourde charge, il est juste aussi de reconnaître la part très importante pour laquelle ils ont contribué au succès.

Les grands ouvrages à la mer constituent, dans l'ensemble de l'art des travaux publics, une section tout à fait spéciale, particulièrement ardue, qui exige des ingénieurs et des entrepreneurs des qualités exceptionnelles et une expérience consommée. La France peut être fière, à cet égard, du personnel qu'elle possède et dont la réputation est si bien établie, que c'est à des Français qu'a été confiée l'exécution de la plupart des grands ports construits depuis quelques années et encore aujourd'hui à l'étranger.

TRIBUNAUX
M. Millerand à Alger
(*Le Temps*, 3 février 1903)

M. Millerand, député de la Seine, ancien ministre du commerce, est arrivé hier soir à Alger. De nombreuses personnes étaient venues au débarcadère pour lui souhaiter la bienvenue.

M. Millerand vient plaider devant la cour d'Alger un procès relatif à l'entreprise du port de Bizerte.

Banquet du syndicat agricole des colons de Tunisie
(*Les Annales coloniales*, 1^{er} avril 1903)

Parmi les invités : [Abel] Couvreur, directeur de la Cie du port de Bizerte.

Port de Bizerte
(*Le Journal des finances*, 25 avril 1903)

Le dividende a été fixé, pour l'exercice 1902, à 192 francs nets par action, contre 150 francs nets pour 1901.

26 DÉCEMBRE 1903 : MORT D'HILDEVERT HERSENT

(*Le Temps*, 5 janvier 1905)

Tunis, 4 janvier, 11 h. 55.

Les travaux supplémentaires pour le prolongement de la jetée nord du port de Bizerte sur une longueur de 200 mètres et la construction d'un brise-lames ou mole de 650 mètres seront complètement achevés au début de cette année; ils auront duré pendant trois ans.

Tout le matériel électrique est emballé, à destination des chantiers de Rosario et de Dakar. Ces travaux ont exigé l'emploi de six cent cinquante mille tonnes de pierres.

M. Berteaux en Tunisie
(*Gil Blas*, 18 septembre 1905)
(*Le Temps*, 18 septembre 1905)

On. annonce que M. Berteaux, ministre de la guerre, arrivera en Tunisie le 29 de ce mois, avec l'intention de se rendre à Bizerte pour étudier sur place diverses questions intéressant la défense de ce port de guerre. Le ministre a demandé à être renseigné sur l'époque de la fin des grandes manœuvres en Tunisie. Il assistera ainsi à la revue finale qui aura lieu le 29 ou le 30 septembre.

Le ministre de la marine, M. Thomson, arrivera vraisemblablement à la même époque à Bizerte. Il étudiera sur place, diverses questions importantes très urgentes, intéressant tout spécialement la défense du grand port de guerre. En outre, [la question du rachat du port de Bizerte sera complètement élucidée.](#) [...]

CONVOCATIONS EN ASSEMBLÉES GÉNÉRALES (*La Cote de la Bourse et de la banque*, 30 septembre 1905)

16 octobre, 2 h. —Ext. — Compagnie du Port de Bizerte (Tunisie).— Au siège social, 78. rue d'Anjou. Ordre du jour : approbation de la convention intervenue entre le département de la marine, le gouvernement tunisien et la Compagnie du port de Bizerte. — *Petites Affiches*, 30 septembre 1905.

[Stephen Pichon en France]
(*Le Temps*, 15 avril 1906)

On télégraphie de Tunis, le 14 avril :

.....

La conférence consultative se réunira le 7 mai pour la session du printemps.

Les principales questions qui seront discutées sont relatives à l'installation du Crédit foncier, à la réforme de la législation minière, aux chemins de fer, [à la concession du port de Bizerte](#) et au programme des travaux publics.

L'INDUSTRIE DES PÊCHES EN TUNISIE
par H. JACOB de CORDEMOY
(*Les Annales coloniales*, 9 août 1906)

Dans le pittoresque palais qu'il a édifié à l'Exposition coloniale de Marseille, notre protectorat tunisien a consacré une place importante à l'industrie des pêches maritimes dont l'intérêt économique, pour la Régence, n'est plus à démontrer. [...]

Le littoral tunisien présente en outre de grands lacs salés en communication avec la mer. Les eaux de ces lacs sont très riches en poissons d'espèces très diverses, dont quelques-unes fort estimées. Les mœurs même de ces poissons favorisent leur capture ; à certaines époques de l'année, ils émigrent, s'engagent en troupes compactes dans les chenaux et les passes pour gagner la mer. Des barrages convenablement disposés, des filets tendus en travers de la route qu'ils suivent, et ce sont de véritables pêches miraculeuses qui peuvent de la sorte se pratiquer en certains de ces lacs. C'est ainsi, notamment, que les choses se passent depuis bien longtemps dans le lac de Bizerte, dont les pêcheries ont été concédées depuis 1889 à la Compagnie du Port de Bizerte, laquelle a fait construire des bordigues métalliques avec tout un système de chambres, où s'entasse le poisson lors des migrations extra-lacustres. [...]

Port de Bizerte
(*Le Journal des finances*, 22 septembre 1906)

L'assemblée extraordinaire du 1^{er} octobre aura à approuver : 1° la convention passée le 1^{er} juillet avec le gouvernement tunisien, relative à l'unification des tarifs du port de Bizerte avec ceux des autres ports tunisiens, et à la participation du gouvernement dans les bénéfices de l'exploitation ; 2° la convention du 1^{er} septembre pour la remise à l'État des rues et égouts de la nouvelle ville, de Bizerte.

Il sera aussi demandé aux actionnaires d'autoriser le prélèvement, sur les bénéfices de 1906, de 300.000 fr. pour l'amortissement des actions.

La pêche dans le lac de Bizerte
(*Les Annales coloniales*, 25 octobre 1906)

De M. GRÉSILLON dans la *Tunisie française* :

Le lac de Bizerte constituait autrefois avant les travaux une bonne affaire de pêche.

Depuis que la Marine s'y est installée, les frais d'entretien et d'exploitation n'ont jamais été inférieurs au produit de la pêche, et la Compagnie concessionnaire avait le droit de fermer hermétiquement le goulet, pourvu qu'elle laissât passer les navires de l'État. Maintenant que ce droit est supprimé, on peut se demander avec inquiétude si l'Administration n'incite pas les personnes qui ignorent cette situation et qu'elle a convoquées à soumissionner, à engager des capitaux dans une affaire qui, étant donné les clauses et conditions léonines du cahier des charges, apparaît encore plus aléatoire que les entreprises similaires qui ont échoué.

La pêche dans le lac de Bizerte est incompatible avec les exigences de la Marine qui a le devoir de ne rien tolérer qui puisse l'entraver ; c'est pourquoi nous estimons que l'administration manque de prévoyance en l'amodiant dans ces conditions et qu'il eût mieux valu qu'elle maintînt l'interdiction grâce à laquelle aucune barque ne pouvait pénétrer dans le lac et s'approcher de l'Arsenal. Si le poisson est encore aussi abondant à Bizerte qu'il l'était autrefois, les pêcheurs libres pourront en capturer davantage en mer et contribuer, par l'apport de leurs prises, sur les marchés, à la diminution du prix du poisson.

Société du port de Bizerte
(*Gil Blas*, 19 février 1907)

L'assemblée ordinaire s'est tenue le 15 février courant. Elle a approuvé les rapports et les comptes de l'exercice 1906, et fixé le dividende y afférent à 2 1/2 %, soit 125 fr. par action.

TUNISIE
(*Les Annales coloniales*, 3 septembre 1908)

La direction des travaux publics de Tunis, d'accord avec le ministère de la marine, a décidé que la pêche serait désormais libre dans les parties du lac de Bizerte où l'exercice de cette industrie n'apportera aucune gêne à la navigation. Les patrons pêcheurs seront seulement astreints au paiement d'une patente qui sera délivrée par le service des pêches et de la navigation.

Le port de Bizerte
(*Le Temps*, 20 novembre 1908)

La conférence consultative de Tunisie a voté à l'unanimité le rachat du port de Bizerte.

ASSEMBLÉES D'ACTIONNAIRES
Port de Bizerte
(*Gil Blas*, 17 février 1909)

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires de la Société du Port de Bizerte (Tunisie), a eu lieu le 15 courant, sous la présidence de M. Lesueur ¹³, président du conseil.

Après avoir entendu la lecture des rapports, elle a approuvé, tels qu'ils lui étaient présentés, les comptes de l'exercice 1908 et fixé le dividende y afférent, en plus de l'intérêt statutaire payé antérieurement, soit 125 francs, en juillet, et 125 francs en novembre dernier, à 125 francs par action.

Ce dividende sera mis en paiement sous déduction des impôts en mars prochain.

L'affaire de l'Ouenza
UNE PROTESTATION

¹³ Georges Lesueur (1834-1910) : polytechnicien, entrepreneur portuaire, initié aux techniques de l'air comprimé auprès de Castor (comme Hildevert Hersent), administrateur de la Cie algérienne, conseiller général, puis sénateur (1888-1897) de Constantine. Portrait dans Narcisse Faucon, *Le Livre d'or de l'Algérie*, 1889, Jean Joly, *Dictionnaire des parlementaires français* (qui ignore sa date de décès) et Barjot, « Entrepreneurs et politique », 1993, qui le désigne par son prénom inusuel de Joseph et le fait périr « vers 1898 ». Georges Lesueur donne une conférence au congrès colonial de Paris, en 1909, et décède au début de l'année suivante (*Le Temps*, 3 juin 1909 et 13 janvier 1910).

(*Gil Blas*, 18 mars 1909)

Paris, le 16 mars 1909.

Monsieur le président du conseil,
[...] Les partisans du détournement des minerais de l'Ouenza par Bizerte n'ont pas craint de justifier leur thèse par le souci de la défense nationale.

Permettez-moi, monsieur le président du conseil, de vous exprimer respectueusement qu'on a mis ces longues années à s'apercevoir que la grave question de l'Ouenza se liait intimement à celle non moins grave de la défense nationale. Ne trouvez-vous pas cette préoccupation tardive ? [...]

Je suis convaincu, monsieur le président du conseil, que vous élèverez le débat, que vous y apporterez votre esprit habituel d'Indépendance et de décision et que les pouvoirs publics ne verront pas le transport de nos minerais par la Tunisie, sous le même angle que MM. Hersent et Cie, propriétaires du fameux port de Bizerte. [...]

Signé : BERTAGNA,
Conseiller général, membre du conseil supérieur du gouvernement général de l'Algérie, Bône.

LA COMMISSION D'ENQUÊTE A BIZERTE

(*Le Temps*, 18 avril 1909)

[civil et militaire]

Les membres de la commission parlementaire d'enquête ont reçu, hier, une délégation de la chambre de commerce qui les a entretenus de la situation commerciale et militaire du port de Bizerte. [...]

MARINE

Le port de Bizerte

(*Le Temps*, 23 avril 1909)

(*Les Annales coloniales*, 29 avril 1909)

On nous télégraphie de Tunis que M. Alapetite, résident général, vient de recevoir confirmation officielle de l'adhésion des ministres de la marine et de la guerre au projet d'établissement d'un port commercial de Bizerte. Le dossier ne sera pas renvoyé à la commission mixte des travaux publics, et les études de détail pourront commencer immédiatement.

Algérie-Ouenza-Boukadra

(*L'Écho des mines et de la métallurgie*, 3 mai 1909)

Le *Journal des transports* publie la lettre suivante qu'il a reçue de l'un de ses lecteurs :

Alger, 18 avril 1909

Vous avez annoncé que le gouvernement a admis que le trafic de l'Ouenza sera dirigé moitié sur Bizerte, moitié sur Bône, et que la totalité du trafic de Boukadra sera

attribuée à l'itinéraire par Bizerte. Est-ce bien sur Bizerte que la Tunisie dirigera le trafic qui lui est accordé ?

La ligne Bizerte-Mateur-Bejà-Nebeur, concédée déjà, ne sera pas faite avant plusieurs années, son prolongement à l'étude demandera encore plus de temps, bien qu'on lui affecte une part considérable du nouvel emprunt.

Mais il y a une ligne toute construite et exploitée qui va déjà de La Goulette (Tunis) au pont du Fahs Djerissa et Slata. Son prolongement sur Hameima a été concédé en 1906 et peut être construit très rapidement ; la distance est très faible entre Slata et Hameima (20 kilomètres à peine), et il n'y a pas loin non plus d'Hameima à l'Ouenza et à Boukadra (peut-être 25 kilomètres). Les concessionnaires de ces deux mines pourraient construire le dernier tronçon comme embranchement industriel sur le territoire algérien.

Si, avant l'ouverture des deux lignes sur Bône et Bizerte, on expédie les minerais par la ligne toute faite jusqu'à La Goulette, Bizerte et Bône pourraient bien être joués. On égalisera, dit-on, les prix sur Bône et sur Bizerte; mais les prix sur La Goulette peuvent être inférieurs : la ligne a déjà un trafic considérable, si important même qu'on parle d'y faire deux voies.

Pourra-t-on empêcher l'emploi de cette ligne sur La Goulette ouverte bien avant les deux autres, du moment qu'on reconnaît à la Tunisie un droit de transporter les minerais algériens ? N'arguera-t-on pas, et avec raison, qu'il est bien inutile de créer des voies très coûteuses, alors qu'il existe déjà une voie toute faite ? Il y a longtemps, d'ailleurs, que les concessionnaires des deux mines y ont songé.

Pour favoriser Bizerte; il eût fallu s'y prendre plus tôt et lui donner le trafic de Djerissa-Slata, de Kalaat es Senam et de Kalaa Djerda, en créant Bizerte-Nebeur-Djerissa-Oued-Sarrath avant Oued-Sarrath-Tunis. Cet itinéraire aurait eu tout naturellement, avec les autres minerais tunisiens, par embranchement; les minerais de l'Ouenza et de Boukadra. N'est-il pas trop tard aujourd'hui ?

En tous cas, je crois qu'il est bon de signaler la concurrence de La Goulette, dont il n'est pas question dans les communications faites, et de la signaler notamment à l'Algérie.

X...

P.-S. — Bône, qui s'agite, doit connaître cependant la situation. Il y a dix ans que l'affaire aurait dû être réglée.

LE PORT DE COMMERCE DE BIZERTE (*Les Annales coloniales*, 27 mai 1909)

Les plans de détail du port de Sebra ont été remis à M. de Fages, pour être examinés d'abord et soumis ensuite à la chambre de commerce.

La Compagnie du port de Bizerte a offert d'affecter tous les terrains à conquérir dans la baie, soit au port, soit à la gare. Les Bizertins n'ont donc aucune concurrence à craindre pour leurs terrains.

La Compagnie offre, en outre, d'exécuter immédiatement les travaux sans demander aucune modification à son acte de concession en ce qui concerne les facultés de rachat, à tout moment.

« Le Rachat de Bizerte » par M. Charles Leboucq, député de Paris
(*Les Annales coloniales*, 2 septembre 1909)

Du *Siècle* :

Ce qu'il faut bien souligner, bien préciser, bien affirmer, c'est qu'à l'heure présente, malgré tous les sacrifices que nous avons faits, nous n'avons à Bizerte rien, ou presque rien !

Oui, c'est à ce néant qu'ont abouti tant d'efforts, tant d'espérances, plus de 30 millions dépensés par le pays !

1° Comme flotte, nous n'avons rien. Quelques vieilles unités invalides ; des torpilleurs, dont la moitié tiennent mal la mer ; deux sous-marins, le *Gnome* et le *Korrigan*, frères du *Lutin* et du *Farfadet*, c'est-à-dire fragiles et déjà démodés, sans boucles ni docks de relevage, et qui ne peuvent plonger au delà de dix mètres, par conséquent incapables de passer sous un cuirassé ; à l'entrée de la rade, des lignes de torpilles, mais pas de postes de visée. Au total, de quoi occuper un amiral et quelques marins ; mais comme puissance militaire, zéro.

2° Comme arsenal, des espérances. Dans le fameux bilan de la marine, le vénérable mathématicien qui, de la rue Royale, refaisait notre marine à coups d'intégrales et de différentielles, nous annonçait que les ateliers de Sidi-Abdallah étaient en pleine activité. Quelle ne fut pas notre surprise lorsqu'au sortir de Ferryville, nous découvrîmes un établissement, bien distribué certes, aménagé pour des rêves d'avenir, mais mort, quoique regorgeant de matériaux, complètement mort et protégé dans son sommeil par l'éloignement de l'amiral qui a eu soin de rester à la baie de Ponty, où la vie est agréable, sans souci d'aller s'enterrer à quelques milles au fond de la rade, dans ce morne Sidi-Abdallah d'où est absente la flore reposante ;

3° Comme port, rien ; comme ville, rien. [Le vieux port, tout juste large comme un canal flamand, qu'il ferait bon de garder comme une relique pittoresque, utile au Beedecker, mais que le débarquement de quelques centaines de tonnes de charbon suffit à encombrer.](#) Comme ville, quelques magasins abandonnés ; des quais déserts, des logements à louer, un hôtel – le Grand-Hôtel – éclairé à la bougie parce que les précédents tenanciers, qui avaient l'électricité, ont fait de mauvaises affaires, et que les appareils ont été vendus. Au total, l'abomination de la désolation.

Et alors, il faut se demander quel agent destructeur mystérieux a travaillé à l'anéantissement de tout ce que l'occupation de Bizerte avait permis d'espérer.

NÉCROLOGIE

Georges Lesueur

(*Le Temps*, 13 janvier 1910)

Nous apprenons le décès de M. Georges Lesueur, ingénieur, ancien élève de l'École polytechnique, ancien membre du conseil supérieur du gouvernement de l'Algérie, ancien sénateur.

JEAN HERSENT ¹⁴, PRÉSIDENT

[Fret]

(*Les Annales coloniales*, 7 juillet 1910)

¹⁴ Jean ou Jean-Baptiste Hersent (1863-1946) : l'un des trois fils d'Hildevert.

À la suite de démarches faites par M. Hersent, directeur de la Compagnie du port de Bizerte, auprès de la Compagnie générale transatlantique et de la Compagnie de navigation mixte, ces deux compagnies viennent de décider d'appliquer, pendant la campagne des céréales qui commence, le même prix de fret de Tunis ou de Bizerte à Marseille.

Cette mesure sera de nature à augmenter les exportations par Bizerte, ce qui ne manquera pas de réjouir tous ceux que préoccupent la prospérité de notre grand port tunisien.

L'Éclairage électrique de Bizerte
(*Gil Blas*, 25 mars 1911)

On annonce la constitution prochaine de la Société d'éclairage électrique de Bizerte, avec le concours de la Société Gramme et de la Compagnie du port de Bizerte. **[FIN]**

[Visite du président Fallières]
(*Gil Blas*, 19 avril 1911)

[...] M. Arnoux, vice-président de la municipalité de Bizerte, parle le premier. Il plaide la cause de l'avenir du port de commerce de Bizerte.

M. Bury, président de la chambre de commerce, à son tour, consacre ses paroles à l'œuvre économique à achever en Tunisie, et réclame une solution favorable à la question de l'Ouenza.

M. Cirier, secrétaire de la conférence consultative de Tunisie, porte le troisième toast. Il conclut en disant que les efforts tunisiens rendent nécessaires un nouvel emprunt. [...]

JOURNÉE PARLEMENTAIRE
La Tunisie
(*Le Temps*, 26 novembre 1911)

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Mines_de_Douaria.pdf

Bizerte, débouché des mines de fer de Douaria.

Compagnie du Port de Bizerte
(*Les Annales coloniales*, 4 juillet 1912)

L'assemblée ordinaire a eu lieu hier, sous la présidence de M. Jean Hersent. Le dividende a été fixé à 5 francs comme les années précédentes.



COMPAGNIE DU PORT DE BIZERTE
(TUNISIE)

SOCIÉTÉ ANONYME
AU CAPITAL DE 4.000.000 DE FRANCS

SIÈGE SOCIAL

Obligation de 500 fr. 4 ½ %
AU PORTEUR
REMBOURSABLE AU PAIR EN 50 ANNÉES

N° 7,524

Rapportant un intérêt annuel de VINGT-DEUX francs CINQUANTE centimes

Payable les 1^{er} Janvier et 1^{er} Juillet de chaque année

La Compagnie se réserve le droit de rembourser
à toute époque, tout ou partie des Obligations restant
en circulation.

Paris, le 1^{er} Juillet 1912

PAR DÉLÉGATION, UN ADMINISTRATEUR,

ANNULE ANNULE

COMPAGNIE DU PORT DE BIZERTE
(TUNISIE)

OBLIGATION N° 7,524

32 Coupon de 11 fr. 25 payable le 1^{er} Janvier 1925 32

COMPAGNIE DU PORT DE BIZERTE
(TUNISIE)

OBLIGATION N° 7,524

31 Coupon de 11 fr. 25 payable le 1^{er} Juillet 1925 31

Coll. Peter Seidel
COMPAGNIE DU PORT DE BIZERTE (TUNISIE)
SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 4.000.000 DE FRANCS

OBLIGATION ABONNEMENT PARIS 2/10 EN SUS 5 c. POUR 100 fr.

OBLIGATION DE 500 FR. 4 1/2 %
au porteur
remboursable au pair en 50 années
rapportant un intérêt annuel de vingt-deux francs cinquante centimes
payable les 1^{er} janvier et 1^{er} juillet de chaque année

La compagnie se réserve le droit de rembourser, à toute époque, tout ou partie des obligations restant en circulation

Paris, le 1^{er} juillet 1912
Imprimerie Richard, 92, rue Saint-Lazare, Paris

LA MARINE MARCHANDE EN TUNISIE
(*Les Annales coloniales*, 18 juillet 1912)

[...] L'augmentation du tonnage de jauge à Bizerte [en 1911] est presque entièrement due à la création de la ligne allemande de Marseille-Bizerte-Alexandrie et retour par les mêmes escales. Il y a moins-value de 4 % à Sfax. [...]

Il y a plus-value de [...] 102 % à Sousse, 104 % à Bizerte [...]. Les plus-values constatées à Sousse, à Bizerte sont en grande partie dues, pour le premier de ces ports, à l'exportation des phosphates et pour le second, aux importations de charbon et du mazout. [...]

Compagnie du port de Bizerte
(*Les Annales coloniales*, 22 août 1912)

Le produit de l'exercice qui a été communiqué à l'assemblée générale ordinaire du 26 juin se chiffre par : 416.268 fr. 59 qui, déduction faite des dépenses et des amortissements représentés par une somme de : 82.152 fr. 94 ont laissé un bénéfice net de 182.000 francs correspondant exactement à la somme nécessaire pour payer aux actions de capital l'intérêt statutaire de 5 %, soit 250 francs par action de 5.000 francs. Il a été, en outre, attribué un dividende supplémentaire de 2 % prélevé sur le dividende reporté des années précédentes, ce qui porte à 350 francs le dividende total des actions.

(*Les Annales coloniales*, 14 novembre 1912)

On vient de recevoir l'ordre de reprendre les travaux du nouveau port de commerce de Bizerte qui avaient subi une interruption de près d'une année.

L'œuvre française en Tunisie
Bizerte

(*Les Annales coloniales*, 23 avril 1914)

Je ne dis pas Bizerte même. Bizerte, avec son quartier européen depuis vingt ans inachevé, avec ses rues sans maisons, ses innombrables boutiques fermées sans avoir jamais été ouvertes, ses magasins à louer après le départ rapide d'un locataire malheureux, Bizerte m'a semblé, hier comme autrefois, une ville manquée.

Bizerte vit de la marine. La création d'une sixième préfecture maritime y aidera peut-être légèrement au relèvement économique. Mais Bizerte ne deviendra pas davantage, sur la rive gauche du lac où elle est construite, la grande cité que l'on rêvait d'y créer.

Des projets sont à l'étude. Souhaitons qu'ils voient bientôt le jour. En construisant une ligne directe de chemin de fer de Tunis à Bizerte, on mettra ces deux villes à soixante kilomètres environ, soit à une heure et demie à peine, l'une de l'autre.

Les navires comme le *Carthage*, de la Compagnie Transatlantique, peuvent sans difficulté faire Marseille-Bizerte en vingt heures. Ce serait une importante économie de temps. Les Français de Tunisie ne s'en plaindraient pas, et le mouvement touristique ne pourrait qu'y gagner.

AFFAIRES MILITAIRES
MARINE
BIZERTE
par A. ROUSSEAU
(*Le Temps*, 2 juin 1914)

Le nom de Bizerte évoque l'idée de maîtrise de la Méditerranée. C'est le point stratégique important par excellence, situé à la réunion du bassin oriental et du bassin occidental de la Méditerranée à sa partie la plus resserrée, coupant les communications, base d'opérations de notre flotte, station désignée de torpilleurs et de sous-marins. La valeur de Bizerte est reconnue, et il ne pourrait venir à l'idée de qui que ce soit de la contester.

Au moment où l'on voulut y constituer un arsenal, en faire une place offensive, les louanges les plus dithyrambiques s'élevaient sur sa situation, sur son lac dans lequel les plus grosses flottes pouvaient manœuvrer à l'aise, sur les montagnes qui couvrent le goulet et assurent sa défense et l'on choisit, pour y créer l'arsenal, le point le plus éloigné de l'entrée, Sidi-Abdallah, à vingt-cinq kilomètres de la mer, invulnérable au tir du large. Aucune protestation ne s'éleva contre le choix de l'emplacement et on commença les bâtiments, les bassins ; un ministre vint sanctionner à son début l'œuvre que tout le monde admirait.

Toutefois (il y a beaucoup de toutefois dans l'histoire de Bizerte, qui ne date guère que de dix-huit à vingt ans), toutefois donc, le port de Bizerte appartenait à une compagnie privée qui avait adapté l'entrée à ses moyens ; elle avait fait, pour pénétrer dans le lac, un chenal de 100 mètres de large ; au moment où le *Mérimac* avait embouteillé l'*Amiral-Cervera*, à Santiago, on se dit que cette largeur de 100 mètres était bien facile à boucher, et l'on décida de la porter à 220 mètres ; la marine se chargea des frais, bien entendu ; même elle dut acheter le transbordeur qui assurait la communication entre les deux rives du lac et l'envoyer à Brest, et aussi le remplacer à Bizerte par un bac à vapeur.

Cela coûta beaucoup, mais il fallait encore autre chose. L'entrée ne comportait que deux petits musoirs ; on résolut de faire un vaste avant-port avec deux grandes digues partant de terre, plus une digue au large couvrant l'espace entre les deux premières, de façon qu'un navire ennemi ne pût entrer directement sans évoluer dans le canal, où il

aurait pu avoir l'intention de se couler. Forcé de présenter le flanc, ce navire aurait été détruit par les batteries de côte avant qu'il ait pu parvenir jusqu'au canal.

Ces travaux furent entrepris ; néanmoins, [si le port appartenait à une compagnie privée, le droit de pénétrer dans le lac était aussi absolument réservé à cette même compagnie qui y avait établi une pêcherie considérable et barrait le passage par un système de chambres dans lequel le poisson venait se faire prendre](#). Comme on ne pouvait pas faire ouvrir continuellement le barrage, on fit stationner dans une petite baie, dite baie Sans-Nom et plus tard baie Ponty, les torpilleurs ; ce fut la défense mobile, microcosme par rapport à l'arsenal de Sidi-Abdallah, mais qui n'en eut pas moins son organisme complet, appontements pour les torpilleurs, casernes pour les hommes, ateliers de réparations, magasins d'approvisionnements, infirmerie, etc., et qui devint même le quartier général de la marine ; c'est le siège du commandement. On avait organisé la baie Ponty parce qu'on ne pénétrait pas dans le lac ; [quand le privilège fut racheté à la compagnie privée, tout resta en l'état à la baie Ponty](#) ; même plus, elle s'arrondit, elle déborda et on y créa le poste de stationnement des sous-marins avec, bien entendu, tous les accessoires, ateliers, magasins, casernes), etc. [...]

Les événements et les hommes (*Les Annales coloniales*, 20 juin 1914)

Le Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie* vient de mettre à la disposition du gouvernement tunisien une somme de vingt mille francs pour venir en aide aux petits colons victimes de la sécheresse.

La Compagnie du Port de Bizerte vient de verser une somme de cinq cents francs pour le même objet.

Bizerte port franc (*Le Sémaphore algérien*, 8 juillet 1916)

La chambre de commerce de Bizerte fait actuellement des tentatives énergiques pour obtenir du gouvernement français que le port de Bizerte soit transformé en port franc. Comme elle n'est pas exclusive, elle demande aussi que d'autres grands ports de notre empire africain bénéficient du même régime. Elle explique que cela serait pour la France une réelle victoire car cela permettrait à nos grands ports d'Alger, d'Oran et de Bizerte, de concurrencer après la guerre l'importation allemande.

L'organisation des ports tunisiens (*Le Sémaphore algérien*, 17 juillet 1919)

C'est sur le port de Bizerte que va se porter l'effort de la Tunisie pour la réorganisation de ses ports de commerce.

On va l'aménager pour lui permettre de recevoir les plus grands navires modernes, on va étendre et refaire ses quais d'accostage, on va en faire un faubourg de Tunis en l'unissant à la capitale par un transport rapide sur rails qui la mettra à moins d'une heure de la capitale. [...]

Un passage de thons
(*Le Sémaphore algérien*, 24 février 1920)

Les pêcheurs de Bizerte ont encore fait une pêche vraiment miraculeuse.
Ils ont capturé près de quatre cents thons d'un poids total de 12.000 kg.
Sur cette quantité, 5.000 kg ont été laissés à Bizerte et le reste, 7.000 kg, amené sur le marché de Tunis, par les pêcheurs eux-mêmes.

BIZERTE
(*Le Temps*, 9 mai 1920)

Le voyage que le ministre de la marine [Landry] a fait en Tunisie avait un but précis et les conséquences en peuvent être des plus heureuses et pour le protectorat et pour la France. Il s'agit, par l'adoption de mesures bien coordonnées, de développer Bizerte au point de vue commercial, au mieux des intérêts du port marchand et du port de guerre.

L'idée a longtemps dominé dans la marine militaire qu'un port de commerce ne pouvait exister auprès d'un arsenal. Le fonctionnement de l'un devait nuire à l'autre. Aussi la marine s'opposait-elle toujours à laisser grandir et prospérer une station commerciale dans les eaux sur lesquelles elle avait autorité. Peut-être est-ce à cette intransigeance que Brest doit de n'être pas devenu la tête d'une ligne de navigation transatlantique ?

La guerre, par ses enseignements, n'a pas sanctionné toutes les théories ; Brest a fait face à un transit commercial énorme du fait de l'arrivée des troupes américaines et de leur ravitaillement. La démonstration de l'existence possible côte à côte de deux ports, l'un commercial, l'autre militaire, a été plus convaincante encore à Bizerte qu'à Brest.

Dans le port tunisien, à partir du canal artificiel qui établit la communication entre la mer et le goulet du grand lac, où a été construit l'arsenal, la marine régnait en maîtresse jalouse : elle s'opposait à toute extension vers le lac de la surface des eaux affectées au commerce, et en outre, invoquant des raisons de sécurité, elle veillait à ce que les deux rives du canal fussent débarrassées de toutes les installations d'accostage existantes. Elle voulait prévenir ainsi les tentatives d'embouteillage, qui lui paraissaient redoutables en cas d'hostilités.

Les craintes d'embouteillage étaient-elles fondées ? Les faits de guerre ne l'ont pas démontré, d'autant plus que la disposition des jetées, la largeur de 240 mètres du canal à la surface laissaient peu de chances de réussite à une telle entreprise ; et d'autre part, les mouvements de navires qui ont eu lieu à Bizerte ont parfaitement établi que les réserves apportées par la marine au développement de l'activité commerciale du port n'étaient en rien justifiées. Les installations d'accostage des deux rives ne durent pas être évacuées. Au cours de la lutte, au contraire, elles furent utilisées par la marine avec la plus grande intensité, sans danger, sans gêne pour la circulation des navires de guerre ; on en augmenta même le nombre pour les embarquements de troupes, de matériel et de vivres.

Les services de caractère commercial rendus par Bizerte ont été considérables ; ils ont prouvé que les organismes militaires ont intérêt à voir se développer autour d'eux des ressources privées de toute nature, afin d'y pouvoir puiser selon les besoins. L'expérience est acquise ; il faut en profiter et s'efforcer de maintenir dans le port l'activité commerciale que les opérations de guerre nécessitaient, c'est-à-dire amener les navires privés à fréquenter Bizerte, en raison des facilités qu'on leur donnerait pour leur ravitaillement et aussi en raison du fret qu'ils pourraient y trouver.

Des projets sont dès maintenant établis. Ils envisagent les avantages réciproques qui peuvent être obtenus de la présence d'un grand port de commerce dans les eaux voisines d'un port de guerre. Le bateau de commerce doit trouver tous les aménagements nécessaires à la rapidité des mouvements de chargement, et de déchargement, le charbon ou le pétrole indispensables à sa navigation ; il faut, au besoin, qu'il puisse s'y faire réparer. De son côté, la marine de guerre profite, selon les circonstances, de l'outillage du port de commerce, des approvisionnements en combustible formés pour de transit commercial et qui lui assurent des stocks en cas de mobilisation. Enfin, l'utilisation des ateliers de l'arsenal pour la réparation des navires de commerce vient en atténuation des frais généraux très lourds que supporte la marine du fait des périodes d'inactivité qui peuvent se produire.

Les mesures à prendre pour atteindre au but ne sont pas simplement à l'état de projet ; il y a un commencement de réalisation. Le premier obstacle qui arrêta l'extension du port commercial de Bizerte était la délimitation trop étroite des eaux réservées au commerce. Ces eaux comprenaient, en conformité d'un décret beylical du 20 juin 1907, l'avant-port, le canal et une très petite portion du goulet. Aux termes d'une convention intervenue le 3 avril dernier entre la marine et le protectorat, la limite des eaux commerciales est reportée au débouché du goulet dans le lac. Ce n'est qu'un commencement, mais l'exécution de l'ensemble des projets sera certainement poursuivie parce qu'ils sont conformes aux intérêts de la France et du protectorat.

L'entente de tous les intéressés est complète et leur accord s'est manifesté hautement pendant le voyage de M. Landry ; les représentants des chambres de commerce, ceux de la population française ou arabe à Bizerte ont affirmé leur adhésion au programme élaboré ; il en a été de même à Tunis, à la Kasba ou à la résidence générale ; partout, les projets ont été approuvés sans la moindre réserve et partout on a rendu hommage leur auteur, l'amiral Darrieux, préfet maritime à Bizerte. Le consentement unanime en assure la réalisation.

Le port de Bizerte est fort connu ; c'est le grand point d'appui de la flotte de l'Afrique du Nord ; c'est à Bizerte que, pendant la guerre, nos navires de combat venaient se ravitailler, se réparer, se réarmer.

À la ligne de séparation du bassin occidental et du bassin oriental de la Méditerranée, en face de la Sicile et de Malte, Bizerte est un point stratégique de toute importance ; c'est une forteresse des plus précieuses. On n'a pas à insister sur la valeur militaire de Bizerte, elle est proclamée par tous, mais il n'en est pas de même de sa valeur commerciale, qui a été en quelque sorte étouffée par la première. Si on regarde une carte de la Méditerranée, on constate que Bizerte est presque à égale distance, de Gibraltar et du canal de Suez et que, par conséquent, c'est un point de ravitaillement tout désigné ; que, de plus, il est le dernier port rencontré quand on va du détroit à Alexandrie. Aucun autre abri n'offre une égale sécurité aux navires. C'est le point de relâche présentant le plus de commodités.

Bizerte peut être, aussi un port à fret. Situé dans une région des plus fertiles, il exporte céréales et huiles d'olive, il est le point d'aboutissement à la mer des minerais si riches de l'Ouenza. Bizerte a donc un nouveau rôle à jouer, rôle qui ne se superpose pas à l'ancien, mais dont le développement est parallèle.

La première mesure prise pour adapter Bizerte à ce rôle est l'extension des eaux commerciales du port ; aujourd'hui, tout le goulet s'ouvre aux navires marchands, et c'est dans le goulet que sera tout l'outillage du commerce. Le goulet, qui a à peu près 8 kilomètres de longueur, s'adapte à tous les besoins ; sa direction va du nord-est au sud-ouest à partir du canal qui s'ouvre sur la mer, il s'élargit rapidement ; alors que la rive orientale est simplement sinueuse, la rive en face est très découpée ; on trouve d'abord la baie de Sebra, qui était la limite des eaux commerciales ; le littoral court droit ensuite sur une longueur de 1.500 mètres environ ; puis il s'incurve à nouveau, formant les baies Ponty, Seti-Meriem, Carouba et Belleaoudet, qui se termine par la pointe de Douar,

distante de 1.100 mètres de la pointe de Shara. Ces deux points délimitent les eaux du goulet et du lac. La rive occidentale est principalement occupée par la marine de guerre, qui a ses établissements dans les baies Ponty, Seti-Meriem et Carouba. C'est sur la rive, en face que se développera le port marchand.

Pour celui-ci, la question principale est le ravitaillement des navires en combustible. Avant la guerre, Bizerte avait une usine d'agglomérés ; les charbonnages des services de la flotte ne purent être assurés que grâce au concours de cet établissement industriel dont l'outillage et les terre-pleins de chargement furent réquisitionnés. L'usine a retrouvé sa liberté, mais en raison des mesures envisagées pour coordonner les intérêts commerciaux et les intérêts de la flotte, elle doit entretenir le stock de combustible destiné aux navires de guerre. Les stocks de charbon de la marine une fois constitués se désagrègent, se perdent, parce qu'ils ne sont pas renouvelés. L'usine des agglomérés, sur sa production courante, réservera les quantités nécessaires à la marine.

Aujourd'hui, le charbon n'est plus le combustible unique pour la navigation. L'emploi du pétrole se développe avec une rapidité croissante. Bizerte aura aussi ses usines à essence et ses dépôts de mazout ; trois sociétés ont proposé de s'y installer et comme l'usine des agglomérés, elles devront entretenir le stock de combustible liquide de la marine de guerre. La désignation du point où devront s'établir ces sociétés est déjà faite ; et l'endroit choisi répond aux besoins de sécurité. Dans la construction des dépôts de mazout, les dispositions seront prises pour que le combustible, s'il prend feu, ne puisse se répandre dans le goulet. Si le fait venait à se produire, le pétrole enflammé serait porté vers la terre, suivant le régime des vents ; il ne pourrait ni atteindre l'arsenal, dans le lac ni remonter le goulet vers la mer.

L'installation des usines de pétrole n'est pas la seule à prévoir pour le développement du port commercial ; d'autres sont projetées (port des minerais, port des céréales, port charbonnier, port pétrolier, port frigorifique, etc.). Ce dernier sera le résultat de l'exploitation d'une des ressources du lac. Nous voulons parler de la pêche. Jadis, une compagnie, dite des pêcheries, possédait un barrage coupant le goulet, composé de dispositifs grillagés dans lesquels venaient se prendre les poissons qui, par bandes nombreuses, vont du lac à la mer. Ce barrage dut être supprimé en raison des passages répétés des navires allant vers l'arsenal ou en revenant. Aujourd'hui, les mouvements des bateaux étant fort restreints, le barrage peut être rétabli sans inconvénient, et il le sera pour ne pas laisser perdre un produit naturel très important. Le poisson pris, il faut le transporter, d'où la nécessité de l'usine frigorifique prévue pour en assurer la conservation.

Le goulet est la zone commerciale ; la zone militaire proprement dite est le lac, à l'extrémité duquel, en face de l'aboutissement du goulet, a été construit l'arsenal avec ses ateliers, ses bassins, ses dépendances. L'arsenal a dû, pendant la guerre, fournir un travail énorme ; aujourd'hui, il est presque en sommeil ; nous disons presque, car il n'est point inutilisé ; dans sa darse sont plusieurs navires à remettre en état, dont le petit croiseur autrichien *Novara*, coulé à Brindisi, et renfloué. La besogne existe, mais combien moindre qu'en pleine activité ! Et cependant l'arsenal doit être prêt à donner tout son effort en cas de nécessité. D'où l'obligation de le maintenir en état de produire cet effort. Les dépenses d'entretien sont très élevées et il n'est aucun rendement régulier, qui vienne les compenser.

Dès maintenant, cependant, des mesures ont été prises pour donner un volant à cette activité à éclipse : les ateliers ont été ouverts aux réparations des navires de commerce, les bassins pourront les recevoir pendant la période des travaux aux parties immergées. On est allé plus loin dans cet ordre d'idées ; on n'a pas seulement réparé des navires marchands ; les locomotives des chemins de fer tunisiens* ont trouvé dans l'arsenal matières et main-d'œuvre pour leur remise en état, et, tout récemment, M. Landry vient de donner l'autorisation d'y construire deux ponts métalliques pour la ligne de Tunis à Sousse. Les projets vont au delà : on envisage la création d'une station

d'électricité pouvant fournir la force motrice aux usines de la région, usines pour la fabrication de l'huile, dont la construction se multiplie dans certaines régions de la Tunisie avec une étonnante rapidité. Disons que, dès maintenant, on prépare le personnel mécanicien qui fait là-bas complètement défaut, et qui, cependant, est indispensable au développement industriel. On a organisé un cours d'apprentis à l'arsenal qui, plus tard, seront des ouvriers de la marine ou des travailleurs pour l'industrie privée.

Tout cela n'est qu'un début, mais on voit grand, très grand, et tout le monde en Tunisie est d'accord pour pousser l'organisation aussi loin que possible ; on considère le développement de Bizerte comme le garant de l'exploitation méthodique et de la mise en valeur des immenses richesses minières forestières et agricoles de la Tunisie.

Pour tous là-bas, l'arsenal de Sidi-Abdallah, aussi bien dans l'intérêt de la marine que du commerce, du protectorat que de la France, doit devenir le grand centre métallurgique et mécanique qui manque à l'Afrique du Nord.

Bizerte, port mazoutier
(*Le Sémaphore algérien*, 17 septembre 1920)

La fourniture du mazout aux navires employant ce combustible, par le port de Bizerte, est entrée dans la période active.

Les entrepôts sont suffisamment approvisionnés pour répondre maintenant à tous les besoins.

Jusqu'à présent, les seuls navires se ravitaillant en mazout à Bizerte battent pavillon américain; ils y viennent à raison de un ou deux par semaine, faisant route d'Amérique en Orient ou inversement.

Le mazout
et la Société navale de l'Ouest*
(*Le Sémaphore algérien*, 17 décembre 1920)

[...] Aucun industriel pétrolier français n'ayant pu lui donner les garanties qu'elle demandait pour le ravitaillement de ses vapeurs, la société vient de décider de se faire elle-même importatrice de mazout pour les besoins de ses navires. Dans ce but, elle a commandé un certain nombre de réservoirs à des constructeurs américains, notamment à la « Clintic Product Corporation Ltd » à Pittsburgh, et sollicité la concession d'emplacements du domaine maritime dans plusieurs ports, pour y édifier des réservoirs où seraient stockés les approvisionnements de fuel oil et où viendraient se ravitailler ses navires. [...]

[Bizerte \(Tunisie\), 2 réservoirs de 10.000 tonnes, en tout 20.000 tonnes](#)

Le mouvement du port de Bizerte
(*Le Sémaphore algérien*, 28 décembre 1920)

Le trafic du port de Bizerte en ce moment prend une grande extension. C'est à partir du mois de juin, mais surtout de juillet, c'est-à-dire avec l'apparition des mazoutiers que les navires ont commencé à affluer dans notre rade.

Actuellement, le tonnage de jauge net, entré dans le port de Bizerte est, depuis le commencement de l'année, de 560.000 tonnes, à fin novembre.

Le mois de novembre à lui seul a donné 120.000 tonnes.

Voilà qui promet pour l'année prochaine, dit l' « Écho de Bizerte », à qui nous se empruntons ces renseignements.

AU SUJET DU PORT DE BIZERTE
(*Les Annales coloniales*, 11 avril 1921)
(*Le Sémaphore algérien*, 15 avril 1921)

M. Reycoudier, président de la chambre de commerce de Bizerte, vient de présenter à M. Lucien Saint un mémoire sur la situation économique de Bizerte.

Le port de commerce de Bizerte se trouve placé en face de difficultés considérables pour la réalisation de ses desiderata les plus légitimes.

En effet, tous des projets, quels qu'ils soient, sont tributaires de l'acceptation d'autorités nombreuses ne se plaçant pas au même point de vue pour juger les choses et dont les intérêts, par surcroît, sont bien souvent opposés.

Nous citerons :

1° La marine nationale ;

2° Les autorités militaires ;

3° Le gouvernement tunisien ;

4° La Compagnie concessionnaire du port de Bizerte.

Seule, la chambre de commerce n'a pas voix au chapitre. Est-ce parce que cette Compagnie est des plus qualifiées pour émettre un avis pratique ? Est-ce pour toute autre cause ?

Il nous est bien difficile de nous prononcer à sujet.

Ce que la chambre de commerce demande avec instance, c'est d'avoir le droit d'émettre ses avis et observations, pour toutes les installations projetées dans le port, et dans la zone décrétée.

Elle demande qu'un plan d'ensemble du port soit enfin établi et que des emplacements judicieusement choisis soient assignés à toutes les branches du commerce et de l'industrie appelées à s'y installer.

Cette façon de faire évitera certainement, dans l'avenir, le renouvellement des erreurs passées et de mécomptes sans nombre.

Puis, le président de la chambre de commerce examine ensuite les diverses questions intéressantes pour le développement du port et de la région de Bizerte.

C'est d'abord l'exploitation des phosphates tunisiens de Thala, la ligne ferrée de Nefzas. le réseau de routes, les lignes ferrées, la question de l'eau d'alimentation de la population, le prolongement de la ligne de Nebeur, l'outillage du port en engins de levage, remorqueurs et pilotage. les taxes maritimes et le prolongement des quais.

La chambre de commerce réclame encore une voie ferrée électrique de Bizerte-Tunis reliée directement par Utique.

M. Reycoudier conclut que Bizerte doit devenir le grand port commercial en eau profonde de Tunis.

Bizerte devenant grand port d'escale pour les navires de tous tonnages, et Tunis étant relié à Bizerte, la prospérité de cette dernière ville est intimement liée à l'essor que peut prendre la première.

(*Les Annales coloniales*, 12 septembre 1921)

Il va être procédé par les soins de la Compagnie du port de Bizerte, en vertu de la convention qui la lie à cette obligation aux services intéressés, au dragage et nettoyage complet du vieux port. Cette obligation serait, de fait, exécutive tous les 18 ans. Il n'y a pas été procédé depuis de très longues années, et, si cet échelonnement, de 18 à 18 années, apparaît quelque peu excessif, les habitants de Bizerte n'en enregistrent pas moins avec une très vive satisfaction la mesure prochaine envisagée.

C'est là, certes, mesure d'hygiène par excellence car nul n'ignore combien sont infects, à l'heure présente, tant les abords que les fonds du vieux port et combien sont dangereuses, pour la salubrité publique. Les émanations qui se dégagent par temps chaud, de ce coin, pourtant si pittoresque et attrayant de Bizerte.

La Navale de l'Ouest* à Bizerte
(*Le Sémaphore algérien*, 28 septembre 1921)

La Société navale de l'Ouest vient de recevoir à Bizerte tous les matériaux nécessaires à la construction de deux premiers réservoirs à mazout, de son dépôt qui en comportera quatre.

Ce dépôt, dont des travaux d'édification vont être poussés activement et incessamment, sera situé à la pointe de la baie de Sebra.

TUNISIE
La vie économique
(*Les Annales coloniales*, 29 décembre 1921)

Le *Journal de Tunis* annonce que la déchéance décrétée le 14 courant, de l'amodiataire de la Pêcherie de Tindja a fourni à l'administration des Travaux publics l'occasion de reprendre plus activement le projet, à l'étude depuis plusieurs mois, du rétablissement de l'ancienne pêcherie de Bizerte.

Cette pêcherie, on s'en souvient, était installée au milieu du goulet ; elle était formée par un immense barrage au centre duquel se trouvaient les bordigues.

Bizerte produisait alors de 6 à 700 tonnes de poisson par an et, rappelons pour mémoire, ces superbes daurades de quatre et cinq kg l'une dont nous n'avons plus revu aucun spécimen depuis la suppression de la pêcherie par la marine de guerre.

L'adjudication de la nouvelle pêcherie de Bizerte comprendrait celle de Tindja.

C'est une très importante affaire qui ne demandera pas moins de deux millions cinq cent mille à trois millions de francs de capital, le barrage à construire devant, à lui seul, coûter de un million à un million et demi.

Le voyage présidentiel en Afrique du Nord
par J. Aytey
(*Les Annales coloniales*, 4 mai 1922)

Par dépêche de notre envoyé spécial :

[...] Au dessert les présidents de la municipalité et de la chambre de commerce indiquent au président de la République les desiderata de Bizerte, dont la situation

maritime unique souhaiterait des améliorations qui feraient d'elle le point d'arrivée et de départ du trafic maritime commercial de la Tunisie et un port de guerre de premier ordre. Tous deux travaillent à cette œuvre et ils espèrent que les pouvoirs publics les aideront dans leur tâche.

À ces discours, dont l'intérêt n'a pas échappé à M. Millerand, celui-ci a répondu par un discours qui a été des plus appréciés :

— Ce n'est pas sans une réelle émotion, a-t-il dit en substance, que je songe que, dans quelques minutes, je quitterai le sol de cette Tunisie où nous venons de passer six jours qui ont été pour nous un véritable enchantement.

Les promesses qu'il offre permettent de présager sa prospérité. Les destins de la France et de la Tunisie sont à jamais unis et, à cette occasion, je me félicite d'avoir à répondre aux deux secrétaires élus, français et indigène, de la conférence consultative.

Je tiens pour un paradoxe aussi affligeant qu'humiliant que ce port merveilleux de Bizerte soit encore quasiment inutile pour le commerce. C'est là une situation qui ne peut pas durer et que la France, d'accord avec la Tunisie, ne permettra pas qu'on prolonge, parce que le propre de l'œuvre de l'homme est de vouloir et, par sa volonté, de surmonter les obstacles de toute nature. Sans doute, il s'en présente ici. mais ils ne sont pas de ceux que le travail et la raison ne permettent pas de franchir. Nous devons nous féliciter de la fortune de Bizerte parce que, lorsque Bizerte s'enrichit par la mise en œuvre de ses instruments de production qui sont des plus merveilleux, c'est la Tunisie tout entière qui en profite.

M. Saint pourra continuer, avec netteté et douceur, mais avec une fermeté dont il a donné des preuves, de mener à bien les projets dont la réalisation est nécessaire à la prospérité de la Tunisie, c'est-à-dire à celle de la France. » [...]

BIZERTE

(*Les Annales coloniales*, 8 mai 1922)

Le mouvement de la navigation, dans notre port, pour la période du 22 au 28 avril inclus, a été le suivant :

Aux entrées : 4 vapeurs (dont 2 français, 1 américain, 1 grec), et 2 voiliers italiens.

Il a été importé environ 5.200 tonnes de marchandises diverses, dont 4.508 tonnes de charbon « Cardiff », par le vapeur *Laurent-Schiaffino*, pour la Société des Houilles, et 125 kg de langoustes, par un voilier italien, en provenance de La Galite.

Aux sorties, les mêmes vapeurs et voiliers.

Il a été exporté environ 3.000 tonnes de marchandises diverses, dont 2.000 tonnes de phosphates, à destination d'Algérie, par le vapeur grec *Constantinos-Pateras*, et 300 tonnes de mazout, pour son ravitaillement, par le vapeur américain *Colorado-Spring*, à destination de Palerme.

Il a été embarqué, sur le *Biskra*, à destination de Marseille, 66 passagers civils et 41 militaires.

Le mouvement de la semaine, en navires de commerce, et en fret importé et exporté a été peu important.

Cependant, et ce nous est une consolation, cette semaine, nous possédons dans nos eaux, la plupart des unités de notre flotte de guerre. C'est pour nous la source d'une grande satisfaction, tant par l'animation créée en ville par les nombreux équipages qui nous visitent, que par la répercussion bienfaisante dont s'en ressent le commerce local qui, certes, sans de pareilles circonstances fortuites que nous aimerions fort se voir reproduire plus fréquentes, demeurerait dans le plus grand des marasmes.

Courrier de la Tunisie
La vie économique
[Mazout]
(*Les Annales coloniales*, 15 juin 1922)

Depuis longtemps déjà, il était question de la création à Bizerte, par une puissante société, d'un vaste dépôt de mazout qui serait installé assez avant dans le Goulet (rive nord).

Depuis, on a reconnu qu'il y aurait de multiples et sérieux inconvénients à établir ce dépôt sur l'emplacement choisi.

On a donc renoncé à cet emplacement et on a fait choix d'un nouveau terrain sur les berges de l'avant-port (rive sud).

NÉCROLOGIE
Abel Couvreur
(*Le Figaro*, 24 septembre 1922)

Abel Couvreur, ingénieur civil, entrepreneur de: travaux publics, chevalier de la Légion d'honneur, est décédé le 22 septembre, en son domicile, à Neuilly-sur-Seine, boulevard Maillot, n° 70.

[N.B. : une rue de Bizerte perpétua son nom]

NÉCROLOGIE
Abel Couvreur
(*Les Annales coloniales*, 25 septembre 1922)

M. Abel Couvreur, ingénieur, qui fut [un des entrepreneurs des ports de Bizerte, Tunis, Sousse et Sfax et des phosphates de Gafsa](#), vient de mourir en son domicile, 70, boulevard Maillot, à Neuilly.

En l'honneur de M. Lucien Saint
(*Les Annales coloniales*, 20 mars 1923)

Hier, au Cercle interallié, sous la présidence de M. Charles Georges-Picot, son président, le syndicat des colons français en Tunisie a offert un déjeuner en l'honneur de M. Lucien SAINT, ministre résident de France à Tunis.

Ce fut une très belle réunion à laquelle assistaient la plupart des personnalités parisiennes s'intéressant à la Tunisie. Citons :

Jean HERSENT, président de la Compagnie du port de Bizerte

Courrier de la Tunisie
Vie économique
(*Les Annales coloniales*, 3 avril 1923)

La chambre de commerce de Bizerte, après l'exposé d'un important rapport présenté par M. Reycoudier, son président, vient d'émettre un vœu demandant la transformation du port de Bizerte en port franc.

Questions tunisiennes
par Marcel Ruedel
(*Les Annales coloniales*, 7 mai 1923)

[...] Le pasteur Édouard Soulier, député de Paris, qui a été à la Chambre le rapporteur du port de Bizerte, de l'arsenal de Sidi-Abdallah, a passé 8 jours à Bizerte, à Ferryville et dans la région. Il a conclu de ce voyage, comme du précédent accompli il y a deux ans, que Bizerte était le grand port de l'Afrique du Nord orientale, que sur Bizerte devaient être dirigés les minerais de l'Ouenza et du Djebel-Onk. Nous verrons si, grâce à sa prestigieuse autorité, sa thèse triomphe au Parlement. [...]

Courrier de la Tunisie
La vie économique
(*Les Annales coloniales*, 24 juillet 1923)

En 1922. le tonnage de jauge de l'ensemble des ports tunisiens a accusé une augmentation de 4 % par rapport à l'année 1921. Les plus-values ont été de 17 % à Tunis et de 27 % à Sfax. A Bizerte, en raison de la diminution des navires américains mazoutiers ou chauffant au mazout, le tonnage accuse une moins-value de 40 %.

[Réfection du môle]
(*Les Annales coloniales*, 7 août 1923)

La Compagnie du Port de Bizerte va entreprendre incessamment les travaux de réfection du môle de l'avant-port de Bizerte qui, sous la puissante action des fortes tempêtes, s'est, en grande partie, démoli.

En raison des crédits réduits que le ministère de la Marine peut annuellement mettre à la disposition de la Compagnie, la durée des travaux sera assez longue, plusieurs années, probablement.

[Réfection du quai d'accostage]
(*Les Annales coloniales*, 25 septembre 1923)

(Par dépêche.)

La Compagnie du Port de Bizerte a entrepris la réfection complète du quai d'accostage en face de la gare.

Outre la remise en état du quai proprement dit, la profondeur sur toute la longueur, qui n'était plus que de six mètres, a été portée à neuf mètres.

Cette profondeur permettra l'accostage à de plus grands navires, et c'est ainsi que l'on pourra voir à quai, en janvier prochain, un grand paquebot américain dont la visite est annoncée avec plusieurs centaines de touristes.

Les travaux de réfection seront terminés pour cette époque.

Les événements et les hommes
[Réfection du môle]
(*Les Annales coloniales*, 27 novembre 1923)

On sait que les jetées et le brise-lames de l'entrée du port de Bizerte ont subi d'importantes avaries durant les violentes tempêtes qui se sont succédées durant la guerre, depuis et jusqu'à ce jour, et qu'il a été décidé d'en entreprendre la réfection.

On s'y prépare à la Compagnie des Ports, et on va commencer incessamment la construction des blocs en béton de ciment, destinés à former la base et la superstructure des jetées.

Ces blocs sont énormes ; ils ne pèsent pas moins de quarante tonnes chacun et il en faudra environ un millier.

C'est donc un travail de très longue haleine.

COURRIER DE LA TUNISIE
(*Les Annales coloniales*, 26 février 1924)

Pendant les trois premiers trimestres de 1923, le port de Bizerte a reçu 355 navires de tous pavillons, apportant 415.177 tonnes de marchandises diverses.

Ces mêmes navires ont embarqué 226.433 tonnes de produits tunisiens pour différentes destinations.

COURRIER DE LA TUNISIE
(*Les Annales coloniales*, 17 avril 1924)

La Compagnie du Port de Bizerte s'efforce actuellement d'organiser ses services pour attirer et retenir les navires transportant des touristes dans ce grand port si commode maintenant à tous les points de vue.

Elle vient de décider d'appliquer aux navires de tourisme une réduction de moitié sur la taxe n° 1 des tarifs du Port de Bizerte, qui est prévue au paragraphe 1 de l'article 1^{er} du décret du 16. octobre 1920, pour les navires en croisière et les yachts de plaisance, soit 0 fr. 0075 par tonne de jauge nette et par jour, avec minimum de perception de 10 jours.

De nombreux touristes et visiteurs étrangers affluent de tous côtés, tant par mer que par la voie d'Algérie.

El-Djem, en ce moment, en reçoit un nombre considérable qui tous s'en vont émerveillés de la beauté et de la majesté du théâtre antique comme de la bonne tenue du village.

Marseille-Bizerte
(*Les Annales coloniales*, 31 juillet 1924)

Du 29 août au 11 octobre, le transatlantique *Gouverneur-Général-Jonnart* effectuera régulièrement, tous les vendredis, le trajet Marseille-Bizerte (départ à midi, arrivée le samedi à 17 heures). Un « train paquebot. » quittera Bizerte chaque samedi après l'arrivée du bateau courrier, à 20 heures 30, ou plus tard si besoin est, pour acheminer sur Tunis les voyageurs et la poste.

Pêche au thon
(*Les Annales coloniales*, 28 août 1924)

La saison de la pêche au thon vient de se terminer et satisfait pêcheurs et industriels de la région de Bizerte.

On a pris environ 4.200 thons représentant près de 80.000 kg. Dix mille kg de thons frais ont été expédiés et consommés dans les principaux centres de Tunisie ; le reste a été conservé ou salé. Une importante expédition de salaisons et de conserves a été faite en France et en Italie. Les œufs de thon séchés et salés ont été achetés par le commerce.

Le mazout à Bizerte
(*Les Annales coloniales*, 25 septembre 1924)

La Société concessionnaire des réservoirs de mazout et de pétrole du port de Bizerte possède actuellement trois réservoirs de 10.000 tonnes et deux de 5.000. Le ravitaillement des quais d'accostage va être facilité par la construction de deux quais perpendiculaires à la berge. Les navires du plus gros tonnage pourront s'approvisionner en mazout dans des conditions les plus pratiques et les plus rapides. Les installations antérieures, commencées avant la guerre, étaient défectueuses et n'encourageaient pas les navires étrangers à relâcher à Bizerte. Mais depuis les nouveaux aménagements, les compagnies de navigation, américaines surtout, ont fait connaître leur intention de voir leurs navires s'approvisionner en mazout et en pétrole à Bizerte.

(*Les Annales coloniales*, 17 décembre 1924)

La Compagnie générale transatlantique maintient entre la Régence et la France deux services, l'un direct de Marseille à Tunis, l'autre de Marseille à Bizerte et Tunis. Sur ces deux lignes, sont en service des paquebots aussi luxueux et aussi confortables que ceux de la ligne d'Alger ou de celle d'Oran.

Antibes-Bizerte-Tunis
(*Les Annales coloniales*, 18 décembre 1924)

Comme nous l'annoncions, les essais sur la future ligne Antibes-Tunis ont eu lieu et ont été couronnés de succès.

Ingénieurs et ingénieurs-conseils
(*Annuaire industriel*, 1925)

Déchaux (Charles), Bizerte, Tunisie. E.C.P. Représentant de la Compagnie du port de Bizerte.

Antérieurement : directeur des travaux du Port de Puerto-Militar, Argentine, et Représentant de la Compagnie du Port de Fédhala, Maroc.

Gallut (Armand), chev. Lég. honn., Bizerte, Tunisie. E.C.P. Directeur des travaux du port de Bizerte. Entreprise Hersent. (Travaux publics.)

Antérieurement : ingénieur au canal de Suez. Inspecteur du Chemin de fer de Bône-Guelma. Directeur du Service des eaux à Porto. Directeur des travaux de la ville de Dijon.

Le mazout et le pétrole à Bizerte
(*L'Éveil économique de l'Indochine*, 25 janvier 1925)

La Société concessionnaire des réservoirs de mazout et de pétrole du port de Bizerte possède actuellement trois réservoirs de 10.000 tonnes et deux de 5.000. Le ravitaillement des quais d'accostage va être facilité par la construction de deux quais perpendiculaires à la berge. Les navires du plus gros tonnage pourront s'approvisionner en mazout dans des conditions les plus pratiques et les plus rapides.

Les installations antérieures, commencées avant la guerre, étaient défectueuses et n'encourageaient pas les navires étrangers à relâcher à Bizerte. Mais depuis les nouveaux aménagements, les compagnies de navigation — américaines surtout — ont fait connaître leur intention de voir leurs navires s'approvisionner en mazout et en pétrole à Bizerte.

L'Essor colonial.

Port de Bizerte
(*Les Annales coloniales*, 10 et 26 mars 1925)

Le nouvel appontement du port de Bizerte est terminé ; il est réservé aux navires désireux de se ravitailler en mazout ; ce ravitaillement s'effectue avec toute la rapidité et la sécurité voulues.

Mouvement du port de Bizerte
Février 1925
(*Les Annales coloniales*, 13 mars 1925)

Entrées : 22 vapeurs et 3 voiliers de nationalités différentes, d'un tonnage total de 38.720 tonnes.

Importations : 20.789 tonnes de marchandises diverses, dont 19.198 tonnes de charbon pour la Société des houilles et agglomérés (5.482 tonnes pour la Marine nationale) et 35 tonnes de farines, 222 passagers civils et 24 militaires.

Sorties : les mêmes vapeurs et voiliers.

Exportations : 13.756 tonnes de marchandises diverses dont 550 tonnes de mazout ; 300 tonnes de fèves ; 12.200 de minerai de fer pour l'Angleterre et l'Amérique ; 220 tonnes de paille et 100 tonnes de farine, 222 passagers civils et 74 militaires se sont embarqués à Bizerte.

Le mouvement du port de Bizerte se chiffre ainsi par un excédent de 7.133 tonnes importées sur celles exportées.

Le vapeur *Carnoules* a débarqué à Bizerte, 114 tonnes de matériel pour la Marine nationale.

Bizerte port franc
(*Les Annales coloniales*, 25 mars 1925)

M. Pelletier, vice-président du Grand Conseil, qui arrive aujourd'hui à Paris, a été chargé par les délégués au Grand Conseil de la Région de Bizerte, de présenter au résident général la motion suivante :

« Les délégués de Bizerte au Grand Conseil saluent respectueusement le ministre résident général, M. Lucien Saint, en leur nom et au nom des populations qu'ils représentent, et croient opportun de lui rappeler le vœu émis à l'unanimité par le Grand Conseil en faveur de la création d'un port franc ou d'une zone franche à Bizerte, et cela dans la pensée qu'il pourrait profiter des instants où la Tunisie retient l'attention du gouvernement de la métropole pour présenter avec son directeur général des travaux publics, ce vœu de la Tunisie.

Si la création d'un port franc soulevait des difficultés d'ordre économique, les délégués pensent que celle d'une zone franche ne pourrait rencontrer les mêmes objections parce que ne supprimant aucune des recettes existantes ; la zone franche, favorisée d'ailleurs par la disposition des lieux, assurerait certainement, l'avenir de Bizerte. »

Lettre de Marseille
(*Les Annales coloniales*, 30 avril 1925)

Par le *Duc-d'Aumale*, courrier de Bizerte, qui est entré au port le 23 avril, sont arrivés 320 passagers, parmi lesquels MM. le marquis de Mecle et le duc de Clermont-Tonnerre ; 212 tonnes de vin, son, chiffons, ébauchons ont été également déchargés de ce navire.

Port de Bizerte
(*Les Annales coloniales*, 31 juillet 1925)

Le port de commerce de Bizerte traverse actuellement une crise aiguë, le mouvement durant la première quinzaine de juillet a été le suivant :

Aux entrées : 10 vapeurs et 13 voiliers de nationalités différentes, ayant apporté 68 passagers civils, 117 militaires, 200 chevaux, 6.800 tonnes de marchandises diverses, dont 4.600 tonnes de houille, 2.100 tonnes de mazout et 1.557 kg de langoustes, provenant des îles de La Galite.

Aux sorties : 10 vapeurs et 13 voiliers ayant emporté 119 passagers civils, 152 militaires, 164 tonnes de marchandises diverses.

COURRIER DE LA TUNISIE
LA, VIE ADMINISTRATIVE
La question de l'eau potable
(*Les Annales coloniales*, 27 août 1925)

Une convention a été passée le 22 mai 1925 entre le directeur général des Finances et le directeur général des Travaux publics, des postes et des télégraphes, d'une part, et la Compagnie du port de Bizerte, d'autre part, pour le rachat à ladite compagnie, par le gouvernement tunisien, de la concession pour l'alimentation en eau potable de la ville de Bizerte..

Cette convention vient d'être définitivement approuvée par un décret que publie le *Journal officiel tunisien*.

Les méfaits de la chaleur
(*Les Annales coloniales*, 18 septembre 1925)

À Bizerte, ces jours derniers, une cinquantaine de fûts de goudron avaient été entreposés sur les quais. Sous l'action de la chaleur, les cercles en fer de la plupart de ces fûts ont éclaté et le goudron s'est répandu sur le sol.

La perte s'élève à plusieurs milliers de francs.

Un port franc à Bizerte
(*Les Annales coloniales*, 15 décembre 1925)

La chambre de commerce de Bizerte a nommé, il y a un an (rappelle un article publié par les soins du Comité Algérie-Tunisie-Maroc), une commission spéciale chargée de poursuivre la réalisation d'un projet envisagé par elle il y a vingt ans : la création d'une zone franche dans les eaux du port. Cette commission vient d'exposer ses travaux et de faire appel à l'opinion des milieux intéressés.

Commercialement, Bizerte est en décadence, Son commerce maritime se limite à peu près actuellement à l'exportation annuelle de 200.000 tonnes de minerais de fer et à l'importation de 100.000 tonnes de houille et de quelques milliers de mazout.

Pour vivre, il faut à Bizerte un grand trafic maritime. Ce port n'est-il pas prédestiné par sa situation géographique exceptionnelle à devenir un grand marché international à distribution, et jouer le rôle dévolu à Malte, à Gênes, à Barcelone ?

L'établissement d'une zone franche trouve ici toutes les facilités possibles, l'étendue du port de commerce (796 hectares), permettant des installations et des extensions pour ainsi dire indéfinies, Il n'entraînera aucune diminution de recettes douanières, bien au contraire, L'action douanière s'exercera, en effet, sur les produits transformés qui sortiront de la zone franche pour être mis en consommation dans le pays même. Dans cette zone viendront se fixer — la chambre de commerce s'en porte garante — de nombreuses firmes industrielles et commerciales et mondiales.

Non seulement Bizerte, mais la Tunisie entière bénéficiera de l'expansion économique qui se produira indubitablement.

Que peut objecter la Métropole ? Elle n'aura à faire aucun sacrifice financier. Le veto des autorités militaires et maritimes n'est plus à craindre. Le vice-amiral, préfet maritime

Exelmans fit, en 1922, la réponse suivante à une demande de la chambre de commerce : « Du côté militaire, aucun doute n'est possible. L'existence d'un port franc à Bizerte serait très utile à la Marine et, d'une manière générale, à la défense nationale. Je vais plus loin : il serait nuisible à la marine et à la défense nationale qu'on tentât l'établissement d'un port franc dans un autre lieu de la Tunisie. La Marine ne saurait donc hésiter à faciliter l'établissement d'un port franc à Bizerte. »

Enfin, ce n'est plus seulement la chambre de commerce de Bizerte qui présente la revendication actuelle ; elle a gagné à sa cause l'opinion des représentants de la Tunisie. Le vœu déposé devant le Grand Conseil à la session de décembre 1924, a été adopté à l'unanimité.

M. Lucien Saint s'y est associé et, par une lettre du 15 mai dernier, il a fait connaître à la chambre de commerce qu'il avait saisi de la question le ministre des Affaires étrangères. Le Département répondit que la création d'une zone franche à Bizerte retenait toute son attention, mais que la question lui paraissait dominée par celle du projet la loi relatif à l'établissement de l'union douanière entre la Tunisie et la France. M. Lucien Saint se rallia à la manière de voir du gouvernement et fut d'avis qu'il convenait de hiérarchiser les deux questions. Au contraire, la chambre de commerce estime qu'il faut dissocier les deux questions en les examinant séparément, selon la motion présentée par la Commission qualifiée.

Actuellement donc, jugeant le moment favorable, la chambre de commerce demande le dépôt par le gouvernement d'un projet de loi autorisant la création d'une zone franche à Bizerte. Pour obtenir ce résultat, elle compte sur l'appui des parlementaires intéressés, sur l'intervention utile de tous ceux qui ont à cœur le développement de Bizerte et qui ont hâte de voir, dès à présent, l'avenir de ce port magnifiquement assuré.

Initiative privée
(*Les Annales coloniales*, 14 et 15 juin 1926)

On dit depuis longtemps que le port commercial de Bizerte est appelé à un grand avenir.

Il paraît bien actuellement, grâce à des initiatives privées, justifier les espoirs, que l'on fondait sur lui.

Il y a quelques mois, M. Deschaux, directeur de la Compagnie des Ports, faisait construire sur les quais six grands hangars à céréales.

Ces six hangars, aussitôt loués par des négociants tunisois, ne suffisent même pas aux besoins de la campagne des céréales qui ne fait que commencer.

La Compagnie Algérienne, à son tour, fait construire aussi des hangars et M. Bessis, de la Banque de Tunisie, vient aussi d'acheter au port de Bizerte, sur les quais du port commercial, pour une centaine de mille francs de terrain, en vue d'y construire des magasins et des hangars.

On constate une tendance très marquée des gros céréalistes tunisois à se diriger vers Bizerte.

L'importance navale de la Tunisie
par P.-E. GUÉPRATTE,
vice-amiral,
ancien député du Finistère,
ancien gouverneur de la place de Bizerte

(Le Journal des débats, 9 décembre 1926)

Si brillante qu'ait été notre victoire, personne n'oserait prétendre que le traité de Versailles ait pacifié le monde et éliminé pour jamais les chances de conflit.

Nous ne sommes pas encore fixés sur l'efficacité que pourra avoir dans l'avenir le Pacte de la Société des Nations pour le maintien de la paix.

Nous demeurons en face d'une seule certitude absolue, à savoir que l'exécution des traités ne pourra être obtenue que grâce au respect inspiré par notre force.

À ce titre, il nous est particulièrement agréable de rendre hommage au magnifique effort consenti, pendant le cours des hostilités, par le Protectorat ; la Régence a répondu à l'appel de la mère-patrie en envoyant sur les divers fronts tous les colons français mobilisables et 60.000 indigènes, abstraction faite des travailleurs coloniaux.

Mais, pour assurer ce précieux concours, il importe qu'entre la Régence et la métropole, la mer demeure libre ; et, ce principe étant posé, nous devons reconnaître que la majeure partie de la valeur militaire et navale de la Tunisie se concentre en un point : Bizerte, port chef-lieu de la préfecture maritime et de notre empire nord-africain.

Rappelons-nous les paroles mémorables que, dans un élan d'admiration patriotique, Jules Ferry prononça en avril 1887, au cours d'une traversée du Lac :

— Oui ! si j'ai pris la Tunisie, c'est pour avoir Bizerte ! A lui tout seul, ce lac vaut la possession de la Tunisie tout entière !...

La même année, M. de Lanessan publiait un ouvrage où il démontrait la nécessité de créer à Bizerte un port mixte, tout à la fois commercial et militaire, qui pût rivaliser avec Malte, et que réclamaient, disait-il, « les intérêts politiques et commerciaux de la France... »

« ... C'est à l'amiral Aube que nous devons d'avoir pris, en 1886, l'initiative de la création, à Bizerte, d'un port militaire, mais, pour éviter toutes difficultés diplomatiques et financières, le gouvernement tunisien concéda en 1889, à une compagnie, la construction et l'exploitation d'un port commercial en eau profonde, susceptible de recevoir des navires à grand tirant d'eau.

En vue de l'extension du trafic et de la nécessité d'assurer la liberté du canal, la compagnie fermière amorça l'aménagement d'un port de commerce dans la baie de Sebra, que la nature semble avoir créée à cet usage »

Et, en effet, il suffit de jeter un coup d'œil sur la carte pour être frappé des qualités maîtresses de cette magnifique rade, susceptible de donner asile, à toute heure de jour et de nuit, par des fonds de dix mètres, aux flottes de toutes les puissances maritimes, à l'abri d'un goulet aussi aisé à franchir que facile à défendre, et en un point stratégique constituant la route obligatoire de la navigation militaire et commerciale, rayonnant vers Gibraltar, le Levant, l'Orient, Suez et les Indes.

La guerre s'est chargée de démontrer avec éclat la valeur militaire de Bizerte, et les éminents services que cette place est susceptible de rendre. Les Anglais eux-mêmes furent amenés à négliger Malte en faveur de Bizerte, qui, en résumé, est devenue l'un des pivots essentiels de l'action maritime des Alliés pendant la Grande Guerre.

Bizerte est, pour ainsi dire, privé de charbon et de mazout. Or, une telle base navale sans combustibles, c'est tout comme une batterie sans munitions ! Or, sur toutes les grandes routes du globe, les puissances maritimes ont établi des stations charbonnières, telles que Gibraltar, Malte, Port-Saïd, en Méditerranée; Aden et Colombo sur la route des Indes; Singapore, Hong-Kong sur la route de Chine. Les vapeurs de commerce n'y font escale que pour s'y ravitailler, mais la puissance qui détient ces dépôts en dispose en temps de guerre pour approvisionner ses croiseurs et ses escadres, et ces stations prennent le nom de points d'appui de la flotte.

Sous ce rapport, Bizerte, privé de charbon, est en état d'infériorité.

L'amiral Ponty, le créateur de Bizerte, formulait son opinion en ces termes :

« Bizerte doit avoir le même approvisionnement que Malte, c'est-à-dire deux à trois cent mille tonnes de charbon, car personne ne peut savoir ce que durera une guerre navale en Méditerranée.

Cet axiome serait évident, même si nous avions l'empire de la mer ; il s'imposerait bien plus encore le jour où, par suite des aléas de la guerre, l'Afrique du Nord serait momentanément coupée de ses relations avec la métropole.

Il faut de grands stocks de charbon, de mazout et d'essence, d'autant plus que l'arrière-pays tunisien ne fournit guère que des lignites, que les gisements de charbon de Colomb-Béchar sont fort éloignés et que les recherches de pétrole, activement poursuivies dans notre empire nord-africain, se bornent encore à des espérances.

Personne n'ignore que le charbon exposé aux intempéries, surtout dans les régions chaudes, perd graduellement une partie de son pouvoir calorique ; il importe donc de le consommer et de le remplacer et nous ne trouvons la solution nécessaire du fret de retour que dans l'aménagement, à Bizerte, d'établissements métallurgiques.

L'arsenal de Sidi-Abdallah est un établissement militaire qui a pleinement justifié, par les services rendus au cours des hostilités, les sacrifices financiers consentis en sa faveur.

Mais, sans nul doute, sa valeur serait, pour le moins, triplée, s'il pouvait disposer sur place des pièces métalliques nécessaires, faute desquelles il serait rapidement réduit au silence et à l'immobilité.

Et, à ce propos, j'ai plaisir à reproduire les paroles qu'a prononcées l'honorable M. Louis Barthou lorsqu'il était chef du Département des travaux publics :

« ... Les hauts fourneaux et les usines métallurgiques dont on peut envisager la création à Bizerte, au cas où ce port servirait d'escale à un trafic de minerais de fer, renforceraient singulièrement la puissance militaire de ce port ! »

Voici donc la solution du problème : apport continu de charbon et de coke d'une part, et, de l'autre, adduction des minerais de fer, qui constituent un riche réservoir, un peu en Tunisie, mais surtout sur les confins algéro-tunisiens.

En résumé, Bizerte ne peut vivre et prospérer, en tant que port militaire, que s'il est doublé d'un port commercial actif, lui assurant son ravitaillement économique en combustible et en produits métalliques nécessaires à la vie de la flotte et de la place de guerre.

Or le port de commerce existe d'ores et déjà dans une belle baie, nommée Baie de Sebra, draguée à dix mètres et entourée de quais, de terre-pleins et d'appareils de levage. Actuellement, ce havre magnifique est mort ; son mouvement annuel, qui, pendant la guerre, a dépassé sept millions de tonnes, est retombé à deux cent mille à peine.

À ce propos, que de fois avons-nous entendu prétendre que guerre et commerce ne pouvaient jamais s'entendre sur la même rade !

Cet argument nous semble sans valeur, particulièrement dans le cas qui nous occupe, où nous soutenons qu'ils se compléteront l'un l'autre et que leur coexistence sera même la condition *sine qua non* de leur vitalité et de leur puissance.

D'ailleurs, le plan d'eau est tellement considérable que tout le monde peut y vivre sans se chamailler.

Ceci posé, revenons aux minerais de fer, répartis, comme chacun sait, en gisements considérables dans la région des confins algéro-tunisiens.

Dès les prochaines années, c'est un tonnage global de cinq millions de tonnes qui sera disponible sur le carreau de ces diverses mines, Djérissa, Slata, Ouenza, Bou-Kadra Tya... — non compris les phosphates du Kouif et du Djebel-Onk.

Pour les acheminer vers la mer, il n'existe actuellement qu'une seule ligne algérienne desservant la région minière, celle de Tébessa à Bône par Souk-Arrhas, laquelle, même lorsqu'elle aura été mise à voie normale sur le parcours Tébessa-Souk-

Arrhas, ne pourra transporter annuellement un maximum de plus de deux millions de tonnes, en raison des difficultés de son profil en région montagneuse jusqu'à Duvivier.

La question de l'Ouenza, nous le savons, a été réglée, en ce qui touche l'amodiation des mines, mais nous prétendons qu'elle demeure entière au point de vue de l'évacuation des minerais.

Plus que jamais, le devoir économique le plus impérieux et le plus manifeste est d'intensifier tous nos éléments de richesse et d'exportation ; dans ces conditions, nous devons considérer notre beau domaine nord-africain comme formant un tout au point de vue économique, et les frontières communes à l'Algérie, au Maroc et à la Tunisie doivent cesser d'être des murailles de Chine.

Du moment que l'Algérie ne peut matériellement pas transporter la totalité de ses minerais de fer, qu'elle permette à la Régence d'assurer une part de cette exportation ; loin de voir, de ce fait, diminuer ses ressources fiscales, elle y puisera un important élément de revenus.

La véritable ligne minière tunisienne, la nature elle-même en indique le tracé ; il existe, d'ores et déjà, une ligne à voie normale menant presque en ligne droite de Bizerte à Nébeur, c'est-à-dire à quatre-vingts kilomètres seulement des gisements.

Cette ligne finit en impasse, alors que sa prolongation en pente douce par la vallée de l'oued Mellègue pourrait être établie jusqu'au massif minier, susceptible de porter son trafic à deux millions de tonnes environ.

C'est une centaine de kilomètres à construire, en tenant compte des raccordements en territoire algérien par profil très avantageux et comportant une dépense relativement modérée.

Bien entendu, nous nous sommes placé presque exclusivement au point de vue naval, guerre et commerce, et notre vœu le plus fervent est que des compétences mieux qualifiées que la nôtre reprennent les questions techniques, économiques et juridiques qui se nouent autour de l'avenir de cette admirable base navale qu'est Bizerte.

Le projet de loi prévoit que l'ordre de priorité des travaux sera fixé par décret. Je demande, dans ces conditions, au Parlement, qu'il manifeste sa volonté que le tronçon *Nébeur-frontière* bénéficie de cette priorité.

En résumé, j'émetts les vœux suivants :

1° Qu'une entente intervienne entre les gouvernements algérien et tunisien, à l'effet d'autoriser l'exportation du minerai et des phosphates algériens par le territoire de la Régence, et réciproquement ;

De raccorder entre elles les lignes minières algériennes et tunisiennes ;

De permettre l'évacuation par des ports tunisiens, notamment par Bizerte, du tonnage de minerais susceptible d'être extrait dans la région et dont les lignes algériennes ne peuvent assurer le transport, contre redevances à la tonne à payer par les transporteurs tunisiens et équivalentes aux recettes fiscales qu'eût rapportées à l'Algérie le transport d'un tonnage équivalent par territoire algérien ;

2° Que le gouvernement tunisien entreprenne dans le plus bref délai, et par priorité si possible, le raccordement de la région minière à la ligne.

Je le répète : aucun autre élément de l'outillage économique de la Régence ne représente autant de prospérité et de puissance nationale que ce tronçon de voie minière. L'œuvre en vaut la peine : la sécurité de notre protectorat, le prestige de la France en Méditerranée sont, du même coup, en jeu.

Encore un mot, et ce sera le dernier : combien de bons et loyaux Français se rendent en pèlerinage aux régions libérées, afin de saluer ces nobles populations ! Eh bien ! dans un ordre d'idées différent, mais également impérieux, qu'ils aillent aussi visiter ce précieux joyau qu'est notre domaine de l'Afrique du Nord ; ils jugeront ainsi mieux de l'effort magnifique accompli et de ce qui reste à faire !

COMPAGNIE DU PORT DE BIZERTE
S.A. frse au capital de 4 MF
Siège social : Paris, 60, rue de Londres
Registre du commerce Seine, n° 169-849
(Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie,
Annuaire des valeurs de l'Afrique du Nord, 1926-1927, p.445-447)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

composé de 3 à 5 membres, nommés pour 6 ans, propriétaires de 10 actions
HERSENT (Jean), 8, place Malesherbes, Paris ; pdt ;
THOMAS (Georges) ¹⁵, 4, r. de Courcelles, Paris ; adm. délégué ;
COUVREUX E[mmanuel], 70, bd Maillot, Paris ;
HERSENT (Georges), 20, av. Émile-Deschanel, Paris.

COMMISSAIRES AUX COMPTES

CHASSÉRIAU (Arthur), 12, r. de la Néva, Paris ;
BROUILLET (Louis), 18, r. Pasteur, Asnières.
MARCHAND (A.)

Constitution et durée. — Soc. constituée le 13 août 1890 p. une durée de 80 ans.
Objet. — La construction et l'exploitation du port de Bizerte.
Capital social. — 4 MF en 800 act. de 500 fr.
Parts bénéficiaires. — 300.
Obligations. — Émission en 1899 et 1910 de 9.076 oblig. de 500 fr. 4 1/2 %, amortissables à partir de 1913 ou par anticipation.
Répartition des bénéf. — Après prélèvement 5 % d'intérêt statutaire au capital : 5 % à la rés. légale. Le solde : 5 % à la rés. extr. ; 20 % aux parts ; 10 % au conseil ; 65 % aux actions..

RÉSULTATS DES DERNIERS EXERCICES

Ex.	Bénéf. nets	Réserves	Divid. total	Divid. act.	Divid. parts
1916	179.000	—	179.000	250	—
1917	298.452	21.252	289.000	375	35.512
1918	419.244	24.252	570.000	500	13.214
1919	357.795	19.528	277.500	400	16.896
1920	150.500	—	150.500	250	—
1921	147.500	—	147.500	250	—
1922	147.000	—	147.000	250	—

¹⁵ Georges Charles Thomas (Avranches, 1877-Sanary-sur-Mer, 1960) : fils de Gustave-Louis Thomas, négociant, et de Césarine Élisabeth Poullain. Frère de Marie-Anne, mariée à Jean-Baptiste Hersent. Polytechnicien (1898). Officier dans l'artillerie coloniale. Missions en Algérie, au Congo-Cameroun — officier d'académie à ce titre (*JORF*, 17 mai 1913) —, en Pologne (1919)... Administrateur des Mines du Djoué au Congo (1910) et de l'Afrique Minière Equatoriale (1921). Représentant du groupe Hersent dans diverses filiales : Port de Bizerte, Port de Fedhala et dérivés, et administrateur de la Société Hersent Entreprise de travaux publics et maritimes (exécution de tous travaux), elle-même (janvier 1923). Chevalier (1914), puis officier de la Légion d'honneur comme chef d'escadron à titre temporaire, en mission au Pérou (*JORF*, 24 mai et 31 décembre 1923). Chevalier du Dragon d'Annam (*JORF*, 18 mars 1920).

1923	147.000	—	147.000	250	—
1924	147.000	32.000	147.000	250	—
1925	147.000	32.000	147.000	250	—

BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1925

ACTIF	
Actif disponible ou réalisable	
Cautionnement à la douane	14.799 60
Caisses et banque	2.192.832 58
Valeurs en portefeuille	341.886 58
Débiteurs divers	422.419 73
Divers acquéreurs de terrains	139.804 20
Comptes d'ordre	2.968 16
Comptes divers	351.136 05
Dépenses de premier établissement du port	8.067.048 21
Valeur des terrains à rembourser à la Cie en cas de rachat	171.651 58
Installation de la Soc. italo-américaine des pétroles	46.905 68
Travaux complémentaires payés par le compte spécial : 75.549 20	
A déduire : prélèvements à la caisse spéciale des travaux : 75.549 20	
Terrains : valeur estimative des terrains restant à vendre au 31/12/1925	1.623.297 25
Dépenses à amortir : réparation du mur de quai	171.000 00
Mobilier des bureaux à Paris et à Bizerte	1 00
Maisons d'habitation et bâtiments divers	1 00
Matériel du port et divers	1 00
Approvisionnements divers	17.016 44
Compte des approvisionnements service des eaux	60.870 60
	13.623.639 66
PASSIF	
Capital social :	4.000.000 00
Obligations de 500 fr. à 4 1/2 %	
Émission 1898 : 1.780 oblig. en circulation	872.000 00
Émission 1898 : 2.296 oblig. amorties	1.125.040 00
Émission 1910-1912 : 4.478 oblig. en circulation	2.194.220 00
Émission 1910-1912 : 522 obligations amorties	255.780 00
Amortissement dette Compagnie algérienne	574.901 25
Réserve spéciale des terrains : provision p. garantir la vente des terrains à leur prix d'estimation	1.623.297 25
Compte d'ordre : ventes de terrains	139.804 20
Réserve légale	139.434.28

Réserve extraordinaire	54.958 71
Réserve spéciale p. créances en souffrance	358.113 14
Convention du 1 ^{er} mars 1920	
Compte spécial	1.433.689 24
Provisions p. subventions diverses	7.438 68
Rés. spéciale p. amortissement de terrains	171.651 58
Rés. spéciale p. amortissement des installations de la Soc. italo-américaine des pétroles	46.905 68
Intérêt des act. et oblig. (2 ^e sem. 1925)	161.623 42
Rés. p. amortissement d'oblig.	49.500 00
Rés. p. amortissement d'actions	110.000 00
Créanciers divers	52.013 08
Cautionnements des abonnés	15.752 00
Service des eaux	
Compte produit service des eaux 1925 :	16.474 28
Compte spécial gouvernement tunisien :	219.769 57
Compte spécial municipalité :	61.075 80
	297.319 65
	13.623.639 66

LA VIE ÉCONOMIQUE

Les installations frigorifiques

(*Les Annales coloniales*, 28 mars 1927)

L'installation de deux usines frigorifiques l'une à Tunis, l'autre à Sfax, est signalée par la *Dépêche tunisienne*, dans un intéressant article sur « l'emploi du froid ».

[...] Il serait nécessaire d'avoir des entrepôts frigorifiques à Bizerte, Sousse, Gabès, comme il en existe déjà Tunis et à Sfax. [...]

LES ÉVÉNEMENTS ET LES HOMMES

Les travaux de Bizerte

(*Les Annales coloniales*, 14 mai 1927)

La Compagnie du port de Bizerte fait exécuter en ce moment le prolongement du quai de la Société des houilles et agglomérés, dans la baie de Sebra.

Ces travaux ont pour but de permettre et de faciliter le changement des minerais de fer provenant des mines de Tamam [*sic* : *Tamera*].

Ils sont en outre intéressants en ce sens que les vapeurs venant apporter du charbon à Bizerte pourront repartir chargés de minerais.

Les travaux se poursuivent activement et l'on pense qu'ils se termineront dans une quinzaine de mois.

Ils coûteront deux millions de francs environ.

Le port de Bizerte
(*Les Annales coloniales*, 2 août 1927)

Le mouvement du port de Bizerte, pendant la première quinzaine du mois de juillet, a été le suivant :

Aux entrées : 21 navires, dont 11 vapeurs et 10 voiliers, d'un tonnage total de 15.109 tonnes et de nationalités différentes.

Il a été importé 1.900 tonnes de diverses marchandises dont 1.280 tonnes de mazout et 1.480 kg de langoustes, par deux voiliers, provenant de l'île de la Galite.

160 passagers civils et 700 militaires (dont 000 recrues du Sénégal) ont débarqué.

Aux sorties, les mêmes 21 navires qui ont exporté environ 1.000 tonnes de diverses marchandises, dont 662 tonnes de fèves, de la récolte actuelle, par un vapeur à destination de Barcelone, 900 passagers civils et 170 militaires se sont embarqués à Bizerte.

Le mouvement de cette quinzaine a été des plus bas enregistrés depuis très longtemps, sous le rapport du mouvement du fret, et de plus les sorties ont été inférieures de 900 tonnes au fret importé.

Malgré la période de la campagne agricole, actuellement en mouvement, les chiffres d'entrée et de sortie dans ce port sont nuls.

Compagnie du Port de Bizerte
(*Le Courrier maritime nord-africain*, 14 mai 1928)

L'assemblée, ordinaire, tenue le 23 avril sous la présidence de M. Jean Hersent, président du conseil d'administration, a approuvé les comptes de l'exercice 1927, qui font apparaître, après affectation de 248.413 fr. aux amortissements, un bénéfice net de 139.625 francs.

L'assemblée a voté le maintien du dividende à 5 pour cent.

M. Emmanuel Couvreur, administrateur sortant, a été réélu.

Le port de commerce de Bizerte
(*Les Annales coloniales*, 6 octobre 1928)

Répondant au discours que M. Reyoudier, président de la chambre de commerce de Bizerte lui adressait au cours du vin d'honneur qui lui était offert à l'occasion de son départ, l'amiral Grandclément se déclara heureux de pouvoir causer avec des hommes rompus à l'étude des questions économiques :

« Les formules banales des discours écartées, rendons-nous à l'évidence, dit l'Amiral. Regardons la carte marine, scrutons là. De tous les ports qui s'ouvrent, Bizerte est le mieux placé sur le littoral, mieux placé que Tunis, mieux placé qu'Alger. Il semble avoir été créé pour devenir une base militaire et maritime, ce qui est fait, mais encore un port commercial important ».

L'amiral reconnaît que la création d'une zone franche dans le port de Bizerte est parfaitement réalisable, disant à ce sujet, qu'il abandonnait bien volontiers ses préventions premières et faisait amende honorable en reconnaissant l'intérêt du port de transit, la richesse de l'hinterland pouvant procurer un fret de retour.

L'amiral demande à la chambre de commerce de poursuivre avec vigueur l'étude de la question d'établissement d'une zone franche ; l'approfondissement du chenal, qui va être porté à la cote moins douze, donnera encore plus de facilités au port de Bizerte.

Quant à la formule périmée qu'un port de commerce ne peut vivre en juxtaposition d'un port de guerre, l'amiral en a fait justice, montrant l'exemple de Cherbourg, port transatlantique.

L'amiral déclara que, pendant la durée de son commandement, il eut toujours le souci de ménager les intérêts commerciaux.

Étant chef de cabinet de M. Landry, ministre de la Marine, Il a fait adopter le projet délimitant les eaux commerciales, rendant ainsi libre un plan d'eau considérable que la marine militaire conservait.

Le tour du monde
(*Les Annales coloniales*, 15 janvier 1929)

Dans un récent article du *Petit Matin*, Paul Lafitte se plaignait de voir Tunis « brûlée » par les grands paquebots-touristes. Seule, en effet, une petite flottille louche la Tunisie alors que la gigantesque escadre-touriste qui, aujourd'hui, sillonne le monde s'arrête à Alger.

Tunis, évidemment, mérite qu'on s'y arrête, surtout quand on passe, pour ainsi dire, à sa porte. Sans doute son port est inabordable pour les très grands paquebots ; mais Bizerte peut devenir son port d'escale : la preuve c'est que la Compagnie générale transatlantique, montrant le bon exemple, dirige sur Bizerte son paquebot « France » venant d'Amérique. [...]

LA VIE ÉCONOMIQUE
Bizerte est florissant
(*Les Annales coloniales*, 23 juillet 1929)

Depuis quelques semaines, le port de Bizerte connaît une grande activité. On reçoit environ 2.000 tonnes de céréales par jour. Le *Gouverneur-Général-de-Gueydon* avait dû retarder son départ de deux heures pour embarquer 800 tonnes de blé.

L'affluence des minerais n'est pas moindre et les quais sont encombrés de marchandises. [...]

COURRIER DE LA TUNISIE
LA VIE ÉCONOMIQUE
La gare de Mateur
(*Les Annales coloniales*, 1^{er} août 1929)

Mateur, véritable nœud de voies ferrées, centre agricole important, jalonne la ligne Tunis-Bizerte en intersection.

En pattes d'araignées, se greffent sur cette voie principale les lignes qui bifurquent sur Béja, Tabarka et Nabeur.

Mateur reçoit actuellement en céréales une moyenne de 100 wagons par jour. 60 lui viennent de Déjà, de Souk-el-Arba, de Souk-el-Khemis ; 40 sont chargés sur place.

Tout cela, c'est-à-dire mille tonnes en moyenne, est acheminé sur Bizerte, port devenu trop petit par l'afflux soudain de ces produits précieux du sol.

Les quais de Bizerte sont littéralement encombrés, les sacs de céréales s'érigent en piles imposantes et, depuis le 1^{er} juillet, plus de 80.000 quintaux ont été exportés.

Ce mouvement appréciable a donné au port de Bizerte le regain d'activité qui ne devrait jamais lui manquer.

A Mateur, il n'y a pas que les céréales qui transitent ou qui y sont chargées, ainsi que la paille et le fourrage, quantités non négligeables. Il faut citer les trains de minerais à acheminer sur Bizerte et qui, chaque jour, à l'effectif de 30 wagons de 30 tonnes, viennent de Sedjenane ou de Tamera, bifurquer à Mateur.

Mouvement en janvier du port de Bizerte
(*Les Annales coloniales*, 15 février 1930)

Pendant le mois de janvier, il est entré 30 navires dans le port de Bizerte, représentant un tonnage de 41.285 tonneaux de jauge nette, marchandises importées : charbon 2.095 tonnes, mazout 1.780 tonnes, marchandises diverses 5.174 tonnes.

Exportation : 4.750 tonnes de minerai de fer et 4.000 tonnes de marchandises diverses et de céréales.

Aux arrivées : 355 passagers.

Aux départs : 359 passagers.

PORT DE BIZERTE
(*Les Annales coloniales*, 7 juin 1930)

L'assemblée ordinaire, tenue le 2 juin, sous la présidence de M. Jean Hersent, a approuvé les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 1929 présentant un solde bénéficiaire correspondant à l'intérêt statutaire de 5 % des actions de capital pendant l'exercice. Rappelons que cet intérêt a été payé en deux fois : le 1^{er} juillet 1929 et le 1^{er} janvier 1931.

M. Georges Thomas, administrateur sortant, a été réélu.

COURRIER DE LA TUNISIE
LA VIE ÉCONOMIQUE
Bizerte
(*Les Annales coloniales*, 22 juillet 1930)

Elle est mouvementée l'histoire de celle qui fut l'Hippogretta punique, le lacus hipponensis romain, la Benzert arabe et qui est, aujourd'hui, la ville la plus française de la Régence.

Le lac a une superficie de 110 kilomètres carrée et communique avec la mer par un canal de 1.200 mètres de long, creusé à la cote - 10 et large de 200 mètres.

Quand les travaux en cours dans la baie de Sebra seront terminés, le port de commerce aura une surface d'eau de 45 hectares et 2.500 mètres de développement de quais, pourvus de l'outillage le plus moderne.

Son importance militaire est primordiale en raison de sa situation. Son trafic commercial, par contre, est des plus médiocres, mais il semble que Bizerte doive bientôt sortir de sa léthargie. Un projet de loi a été déposé au Parlement pour l'établissement d'une zone franche dans le port.

LES SERVICES ACCESSOIRES DES CHEMINS DE FER TUNISIENS
(*L'Africain*, 3 octobre 1930)

[...] Il y avait lieu, par ailleurs, de se préoccuper du mouvement d'entrée et de sortie des céréales depuis les ports de la Régence jusqu'à ceux du continent européen et vice versa : les ports tunisiens, en effet, n'ont pas d'organismes assurant le gardiennage, la conservation, la discrimination des grains suivant les méthodes modernes, c'est-à-dire avec élévateurs mécaniques, cellules appropriées, transbordeurs aériens, jonction directe avec la voie ferrée, etc.

Sur l'initiative de la [Compagnie du port de Bizerte](#) et de concert avec divers participants, nous avons fondé une société, dite « Société tunisienne des silos des ports » qui va construire au port de Bizerte, le premier silo tunisien qui permettra au commerce des grains de pratiquer dans les conditions tout à fait rationnelles ses opérations d'achat et de vente à l'entrée et à la sortie de la Régence. L'expérience acquise nous permettra d'entreprendre des constructions similaires dans d'autres ports tunisiens. »

Mouvement du port de Bizerte
(*Les Annales coloniales*, 14 octobre 1930)

Durant la période du 16 au 30 septembre, il est entré dans le port 16 navires représentant un tonnage net de 15.729 tonnes.

Aux importations : charbon : 4.071 tonnas ; bois, 200 tonnes ; essence, 75 tonnes ; marchandises diverses, 878.

Passagers arrivés : 1.120.

Aux exportations : minerai de fer, 5.025 ; céréales, 780 tonnes ; mazout, 502 tonnes ; marchandises diverses, 327 tonnes.

Passagers partis, 668.

ÉTUDES FINANCIÈRES
Crédit foncier d'Algérie et de Tunisie
(*Les Temps*, 10 novembre 1930)

[...] Avec le concours du groupe Hersent et des Chemins de fer tunisiens, il a créé en 1929 les Silos coopératifs et la Société des silos du port de Bizerte. [...]

Mouvement du port de Bizerte
(*Les Annales coloniales*, 15 novembre 1930)

Pendant la période du 10 au 31 octobre, il est entré dans le port de Bizerte 17 navires représentant un tonnage net de 18.420 tonnes.

Aux importations. — Charbon : 9.377 tonnes ; essence et pétrole : 138 tonnes ; marchandises diverses : 1.642 tonnes.

Passagers arrivés : 128.

Aux exportations. — Minerai de fer : 12.193 tonnes ; mazout : 1.064 tonnes ; céréales : 830 tonnes ; marchandises diverses 132 tonnes.

Passagers partis : 218.

Les travaux du port à Bizerte
(*Les Annales coloniales*, 15 novembre 1930)

Les travaux d'aménagement des deux nouveaux appontements à l'extrémité du quai des phosphates sont prêts d'être terminés : un vapeur a pu accoster à cet endroit et commencer à embarquer 1.000 tonnes de céréales. On sait en effet que cet emplacement sera pratiquement réservé aux céréales.

Le trafic de Bizerte
(*Les Annales coloniales*, 29 novembre 1930)

Pendant la première quinzaine de novembre, il est entré dans le port de Bizerte 17 navires représentant un tonnage de 26.542 tonnes.

Aux importations : Brai minéral : 2.653, marchandises diverses : 2.110 tonnes.

Passagers arrivés : 531.

Aux exportations : Minerai de fer 5.498 tonnes, céréales : 1.200 tonnes, marchandises diverses : 148 tonnes.

Passagers partis : 198.

Les ports tunisiens
(*Les Annales coloniales*, 26 décembre 1930)

Pendant l'année 1929, le trafic des ports tunisiens a été le suivant :

Sfax : 4.070 navires, 2.570.745 tonnes de marchandises, 7.760 passagers et 12.375 têtes de bétail.

Tunis-Goulette : 3.670 navires, 2.164.237 tonnes de marchandises. 114.766 passagers et 8.726 têtes de bétail.

Bizerte : 903 navires, 504.031 tonnes de marchandises et 19.584 passagers.

Sousse : 1.443 navires, 402.343 tonnes et 58 passagers.

Le port de Bizerte
(*Les Annales coloniales*, 19 février 1931)

Au cours des débats du budget de la marine de guerre, M. Charles Dumont, à propos du chapitre B (approvisionnements divers de la flotte, constitution des stocks de guerre), a précisé que des travaux sont en cours au port de Bizerte pour le service des subsistances et notamment pour la construction d'un entrepôt frigorifique.

PORT DE BIZERTE
(*Le Journal des débats*, 5 juin 1931)

L'assemblée ord. du 3 juin a voté un divid. de 5 %.

Les nouveaux silos du port de Bizerte
(*Les Annales coloniales*, 3 août 1931)

Ainsi que nous l'avions annoncé voici quelque temps, les silos en construction au port de Bizerte sont à peu près terminés et leur mise en train se fera très prochainement et permettra un trafic annuel de 50.000 tonnes.

Les silos ont une capacité de 60.000 quintaux.

Ils comprennent :

a) Un ensemble de 15 cellules d'une capacité individuelle de 1.660 quintaux et de 40 cellules de 800 quintaux ;

b) Une organisation mécanique intérieure pour assurer :

1° Le nettoyage des grains à raison de 500 quintaux à l'heure ;

2° Le pesage automatique des grains avant et après le nettoyage ;

3° L'ensachage et le pesage automatique ;

4° Un dispositif de chargement en sacs des navires ;

5° Un dispositif de chargement des grains en vrac sur les navires à la cadence de 2.000 quintaux à l'heure ;

6° Une organisation intérieure pour assurer le chargement des cellules.

Un bâtiment des élévateurs contient une machine adéquate à ces rendements et une passerelle aérienne supportant des bandes porteuses les conduit jusqu'au port d'accostage des navires.

Cet ensemble ne forme qu'une partie du projet, ces dispositions ayant été prises en vue d'une installation jumelle qui porterait le trafic à 100.000 tonnes par an.

La bac de Bizerte
(*Les Annales coloniales*, 27 août 1931)

Sont homologuées les taxes portées à l'article 1^{er} de l'arrêté du 10 juillet 1931.

Ces taxes sont passibles de la majoration fixée par décret du 30 novembre 1926.

Les contraventions au règlement du bac faisant l'objet d'arrêtés, et notamment le refus de payer la taxe de péage, seront punies d'une amende de 1 à 5 francs et, en cas de récidive, de la peine d'emprisonnement pendant trois jours au plus.

COMPAGNIE DU PORT DE BIZERTE (Tunisie)
(*L'Africain*, 29 septembre 1931)

La dénomination de la société définit son principal objet qui comporte, outre la construction et l'exploitation du port de Bizerte, l'alimentation en eau potable de la ville et du port.

Le capital est resté fixé, depuis l'origine, à 4 millions ; il est divisé en 800 actions de 5.000 fr. dont, au 31 décembre 1930, 455 avaient été amorties et remplacées par des actions de jouissance.

Il existe 300 parts ayant droit à 20 % des superbénéfices.

Il a été émis, en outre, deux emprunts obligataires qui figurent au bilan, depuis de nombreuses années, pour 4.447.240 francs.

De 1922 à 1930, il a été réparti 250 francs annuellement aux actions de capital ; aucune répartition n'a été attribuée aux actions de jouissance, pendant cette période, le dividende réparti ayant été limité aux 5 % d'intérêt statutaire ; rien non plus aux parts, pour la même raison.

Tunisie
Arrêt du Conseil d'État sur les taxes du port de Bizerte
(*L'Africain*, 15 janvier 1932)

Le Conseil d'État a statué sur la requête présentée par la Compagnie du port de Bizerte, aux fins d'annulation d'une décision du ministre de la marine marchande mettant à la charge de la Compagnie la somme de 118.942 francs représentant les consignations effectuées par 48 navires de commerce, venus à Bizerte entre avril 1912 et octobre 1914, apportant du charbon aux établissements de la marine marchande.

Dans l'arrêt par lui rendu, le Conseil d'État a déclaré que la taxe d'embarquement et de débarquement des marchandises rentre parmi celles que doivent acquitter les navires de commerce venant de la mer à destination, des établissements de la marine, par application de la convention du 1^{er} mai 1906.

PORT DE BIZERTE
(*Le Journal des débats*, 25 mai 1932)

Le dividende sera maintenu à 5 % par action.

PORT DE BIZERTE
(*Le Journal des débats*, 15 juin 1932)

L'assemblée tenue le 13 juin a approuvé les comptes de 1931 faisant ressortir un produit brut de 907.190 fr.

Le dividende a été fixé, comme précédemment, à 5 %, soit 250 fr. brut par action de 5.000 fr.

(*L'Africain*, 19 août 1932)

Au-dessous vient Sfax, la capitale du Sud, avec 40.000 habitants, il est vrai que sa riche banlieue doublerait ce chiffre : Sousse, 25.000, [Bizerte 23.000](#) et Kairouan 21.000 ont fait peu de progrès.

Les minerais de fer
(*Les Annales coloniales*, 10 septembre 1932)

Dans les mines de fer, pour la plupart situées dans le Nord de la Régence, l'extraction se poursuit au ralenti, et les exportations, qui s'effectuent surtout par le port de Bizerte, sont faibles.

Les stocks emmagasinés sur les quais bizertins sont assez importants depuis quelques mois.

Aussi, on n'exploite plus guère que les filons de minerais d'une riche teneur.

Le nombre des wagons chargés journallement est ainsi fortement en régression.

Les minerais sont expédiés en grande partie sur l'étranger.

COMPAGNIE DU PORT DE BIZERTE (*Les Annales coloniales*, 8 octobre 1932)

Les recettes brutes du port se sont élevées, en 1931, à 1.292.566 fr. (en diminution de 111.649 fr. sur 1930) et les dépenses d'exploitation à 1.105.760 fr., laissant une recette nette de 86.806 fr. contre 250.279 francs l'année précédente.

Le bénéfice net s'établit à 72.750 contre 98.875 francs.

Il est réparti 5 % aux actions de capital.

Il est entré dans le port, en 1931, 944 bateaux jaugeant, 523.557 tonneaux, contre 685 jaugeant 546.928 tonneaux en 1930.

Il a été importé 138.843 t. de marchandises contre 145.055 t. l'année précédente ; dans ce tonnage, le charbon et le brai entrent pour 82.885 t. contre 100.482 en 1930.

Les exportations se sont élevées à 125.563 tonnes contre 231.331 tonnes en 1930.

Les exportations de minerais de fer ont été de 85.155 t. au lieu de 190.085 en 1930.

Le bac de Bizerte (*Les Annales coloniales*, 27 octobre 1932)

La Direction générale des Travaux publics, désireuse d'apporter une solution à l'insuffisance du rendement du bac qui relie la rive de Zarzouna à la ville de Bizerte, envisage différents aménagements consistant notamment à augmenter du tiers environ la capacité des bacs en service en utilisant la moitié des passerelles rendues fixes.

Ce travail est d'ailleurs déjà sur le point d'être terminé.

D'autre, part; cette solution n'étant que provisoire, un projet de concours a été ouvert pour la construction d'un bac neuf et à capacité doublée.

On envisage également comme solution d'attente la mise en service simultanée de deux bacs, au moins pendant quelques heures chaque jour, dans la mesure où l'état de ces bacs et de la situation des crédits le permettront.

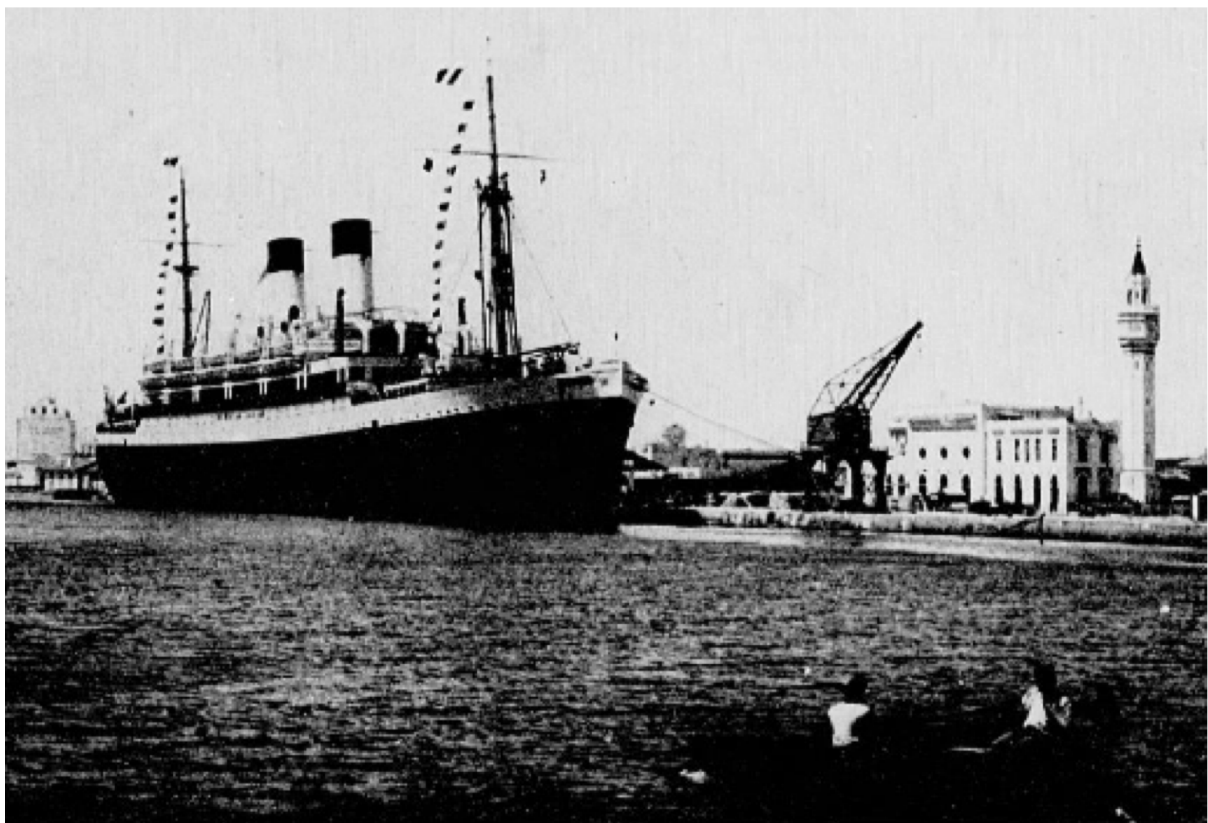
LA PROMOTION DE LA LÉGION D'HONNEUR AU TITRE DE L'EXPOSITION COLONIALE comprend diverses personnalités tunisiennes (*L'Afrique du Nord illustrée*, 12 novembre 1932)

.....
Commandeurs : M. Hersent, dont le nom est lié intimement à la création du port de Bizerte
.....

PORT DE BIZERTE
(*Le Journal des débats*, 9 mai 1933)

Le dividende de l'exercice 1932 sera maintenu à 5 %.

Un grand paquebot de tourisme à Bizerte
par A. R.
(*L'Afrique du Nord illustrée*, 20 mai 1933)



Bizerte. — Le paquebot de tourisme allemand « Monte-Rosa » amarre aux quais de Bizerte

Le 8 mai, le paquebot allemand « Monte-Rosa » a pris son mouillage au quai de Bizerte, ayant à bord 835 touristes que des trains spéciaux et des autocars ont dirigé sur Tunis.

Le « Monte-Rosa » jauge 15.000 tonnes et sa présence à quai, devant la gare, affirme les avantages incontestables que présente Bizerte comme port d'escale des navires de tourisme.

Une entente économique nord-africaine est-elle possible ?
par Arthur Pellegrin,
délégué du Grand Conseil de la Tunisie
(*Les Annales coloniales*, 29 juin 1933)

[...] Le port de commerce de Bizerte végète et végétera encore longtemps parce que les Algériens se sont toujours opposés à la dérivation de quelques milliers de tonnes de fer de l'Ouenza par la ligne de Nebeur-Bizerte. [...]

COMPAGNIE DU PORT DE BIZERTE
(*Les Annales coloniales*, 9 août 1933)

En 1932, les recettes brutes du port se sont élevées à 1.152.056 fr., en diminution de 140.510 fr. sur l'année précédente et les dépenses d'exploitation à 1.008.755 fr. laissant une recette nette de 143.301 fr. contre 186.806 francs.

Le bénéfice net s'établit à 47.875 fr. contre 72.750 francs.

Les actions de capital ont reçu un dividende de 5 % égal au précédent.

Pour achever son programme de travaux complémentaires, la société a passé avec la « Caisse des dépôts et consignations » un contrat d'emprunt de 5 millions, à 5 %, et pour 40 ans, avec l'autorisation et la garantie du gouvernement tunisien.

Il est entré dans le port en 1932, 4.67 navires jaugeant 462.693 tonneaux contre 944 navires jaugeant 523.557 tonnes.

Les importations se sont élevées à 142.554 tonnes de marchandises contre 133.843 ; dans ce tonnage, le charbon et le brai entrent pour 73,171 tonnes au lieu de 82.885 en 1931.

Il a été exporté 81.248 tonnes de marchandises diverses contre 125.563 tonnes en 1931 et 231.331 en 1930 ; la régression enregistrée a pour cause la cessation presque complète des exportations de minerais de fer.

Celles-ci ont été de 48.360 tonnes alors qu'elles s'élevaient en 1930 à 190.085 tonnes.

Le service des eaux a produit une recette brute de 427.107 et les recettes de location de compteurs et entretien de branchements se sont élevées à 62.837 fr. pour un nombre de 985 abonnés, en augmentation de 74 sur 1931.

Bizerte, port d'escale des navires de tourisme
(*L'Afrique du Nord illustrée*, 12 mai 1934)

Partant de Trieste le 8 avril, après une escale à Venise et continuant son itinéraire par Raguse et Syracuse, « l'Océania ». une des plus belles, des plus modernes unités de la marine marchande italienne, vint s'amarrer le 12 à Bizerte.

Pour la première fois depuis la guerre apparaissait ainsi un de ces géants des mers provoquant chez la population amie de cette ville, une joie ré confortante, attirant sur les quais une affluence considérable.

Construit dans les chantiers de Monfalcone, l'« Oceania » de la Cosulich. jauge 20 mille tonnes et est doté d'un confort d'une très belle et simple élégance.

Son équipage se compose de 450 officiers, 396 personnes assurent les différents services et il transportait, dans sa croisière de printemps, 569 touristes de toutes nationalités.

Plus de quatre mille personnes purent visiter le beau navire à bord duquel fut offert un thé réunissant, autour de M. Console Gabrici, consul d'Italie à Bizerte ; MM. Mottes, consul de France, chef de la région Nord ; le général Bel Khodja, caïd-gouverneur ; l'amiral de Laborde, préfet maritime, et diverses hautes personnalités venues de Tunis.

L'accueil, dont on gardera le souvenir, fut sympathique et charmant.

Légende :

« L'Oceania », crayon par M. Rouget.

PORT DE BIZERTE

(*Le Journal des débats*, 16 juin 1934)

L'assemblée du 11 juin a approuvé les comptes de 1933 qui se soldent par un bénéfice de 352.625 fr. En outre de l'intérêt statutaire de 5 % aux actions de capital, il sera payé à toutes les actions de jouissance et de capital un dividende de 5,20 % net, soit 260 fr. net par action.

Il sera distribué également, à partir du 20 juin prochain, aux parts de fondateurs, un dividende de 213 fr. 33 net au nominatif et 203 fr. 40 au porteur.

TUNISIE

Les croisières touristiques à Bizerte

(*L'Afrique du Nord illustrée*, 25 août 1934)

Le grand port de guerre de l'Afrique du Nord, Bizerte, n'a pas seulement l'importance stratégique que l'on sait ; il présente encore l'avantage d'un port en eau profonde, dont l'accès à quai est praticable aux plus grands navires et par tous les temps.

Les facilités d'accostage rapide et d'amarrage au quai nord, face à la douane et à la gare, le débarquement rapide des passagers, et le fait que les navires peuvent éviter les frais onéreux de remorquage sont autant de raisons pour lesquelles les grandes compagnies de navigation qui organisent des croisières touristiques en Méditerranée, choisissent de préférence Bizerte comme escale au cours de leur itinéraire.

La venue récente de plusieurs navires de croisière de fort tonnage permet d'escompter une reprise de ce mouvement touristique qui s'était singulièrement ralenti pour diverses raisons d'ordre économique.

Mais on constate que cette recrudescence de voyageurs porte sur des touristes de classe moyenne et, fort intelligemment, les compagnies de navigation, pour s'attirer cette clientèle qui est le nombre, ont baissé les tarifs de leurs transports.

Bizerte est celui des ports tunisiens qui aura le plus profité de ces croisières ; récemment s'est amarré à quai « Le Vulcania », paquebot italien de 19.000 tonnes, ayant 185 mètres de long et transportant 1.200 touristes. Ceux-ci, par train spécial et par autos, ont été amenés à Tunis et ont visité Carthage.

Quelques jours auparavant, Bizerte avait connu aussi une grande animation lors de l'arrivée du beau navire « Vice-roi des Indes » appartenant à la Peninsular and Oriental Steam Navigation Company. Jaugeant 20.000 tonnes et mesurant 190 mètres de long, ce superbe bâtiment est doté du dernier confort : salon de danse, salle de théâtre avec cinéma, piscine dans le style pompéien, serre, salons de coiffure, courts de tennis ; c'est un véritable palais flottant où tout est organisé pour la distraction quotidienne du passager.

Il faut encore noter parmi les récentes escales faites à Bizerte par des navires de croisières touristiques, celles du « Marjica » battant pavillon yougoslave, et de l'« Oceania » navire italien. Les uns et les autres ont débarqué leurs passagers qui ont trouvé de suite sur les quais les autos particulières et les autocars nécessaires pour se rendre à Tunis ou pour visiter Bizerte et ses environs qui sont fort pittoresques.

Légendes :

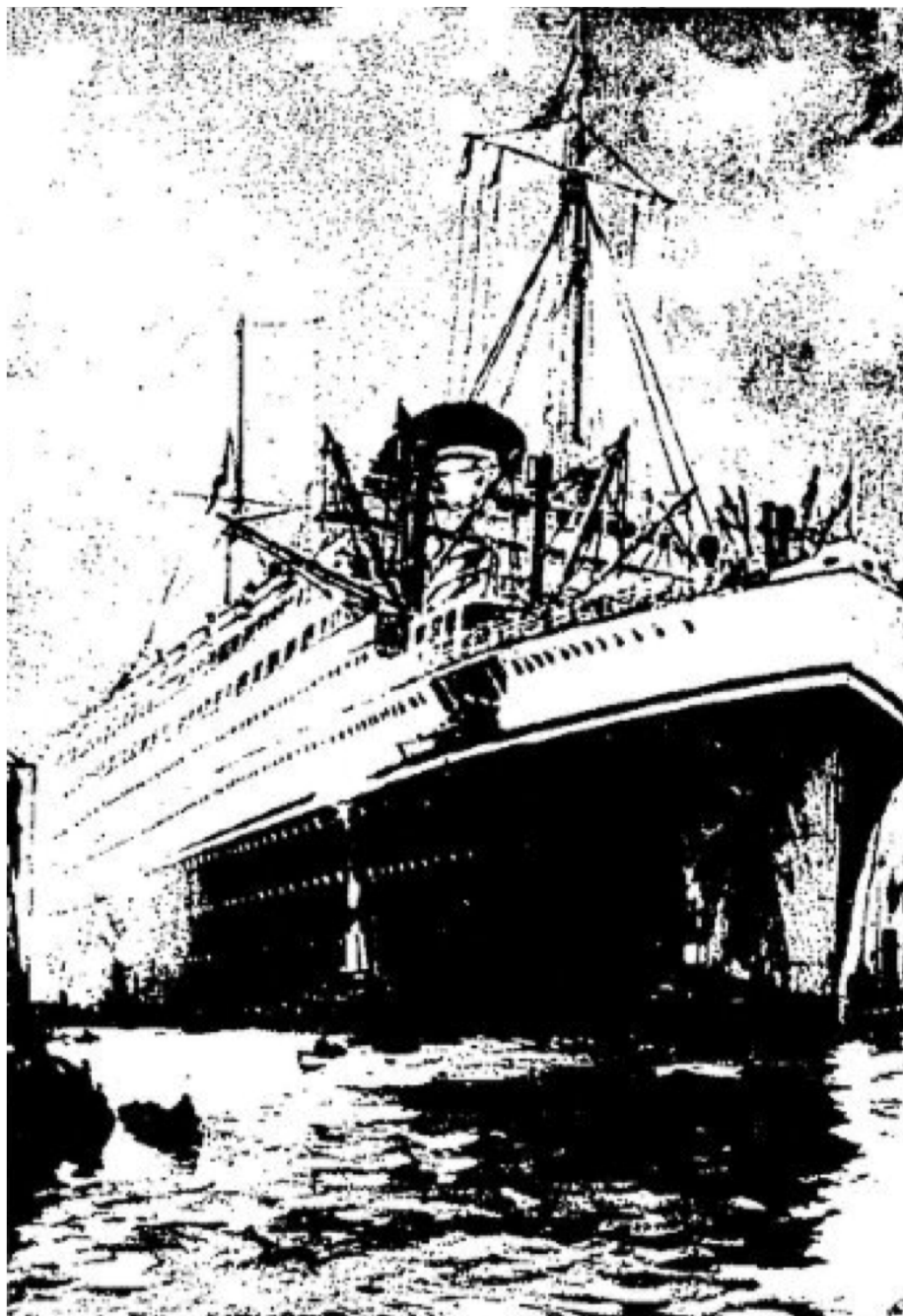
Le « Vice-Roi des Indes ».

Le « Marjica » battant pavillon yougoslave et l'« Oceania », italien, à Bizerte.

Bizerte et le tourisme

par A. R.

(*L'Afrique du Nord illustrée*, 1^{er} septembre 1934)



Le « Vulcania », pavillon italien 24.000 tonnes, qui a touché Bizerte avec 1.300 touristes

Tant au point de vue historique que stratégique ou économique, il a été dit et décrit beaucoup de choses sur Bizerte, mais jusqu'ici, nul ne sût mieux que le regretté Albert Guénard, dépeindre avec un art plus subtil, ni faire connaître d'une façon aussi

harmonieuse, le charme, les attraits d'un pays devenu le port d'escale souhaité, de quelques-uns des immenses bâtiments qui sillonnent la Méditerranée.

Ainsi, le voyageur disposant de quelques instants brefs, peut donc s'arrêter à cette porte de la Tunisie, accomplir un très agréable circuit au cours duquel il lui sera donné de capter des scènes pittoresques, des tableaux vivants, en un mot, jeter un coup d'œil sur le paysage d'une variété ravissante.

Mais le touriste ne s'y arrête pas. Comme guide, il n'a que celui de la Compagnie de navigation qui a entrepris la croisière et qu'il consulte, cherchant en vain Bizerte, où il vient de débarquer et que l'on a omis de comprendre dans l'itinéraire. Par contre, il peut lire : Tunis, choses à visiter : les souks, celui des parfums ; le palais du Bardo, son escalier des lions.

Évidemment, c'est beau et comme qui dirait Paris, choses à voir : le Louvre sa colonnade. Versailles : son Palais, et la Galerie des glaces, etc.

Indécis, circonspect, ne sachant que faire ni où aller, il replie son papier, le fourre dans sa poche et alors on demeure stupéfait, humilié même, lorsqu'on le voit s'engouffrer illico dans l'autocar en station, allant ainsi porter ses guêtres vers Tunis, où il pourra jouir de tout le plaisir qu'offre la cohue, l'encombrement, et, d'où il reviendra non sans s'être muni de l'indispensable tapis de Kairouan, de la potiche décorative de Nabeul où de l'éternel croissant tunisien, tous ces bien chers souvenirs d'un voyage et qu'il aurait très bien pu se procurer à Bizerte, ce joli coin de notre Afrique chaude et transparente, où il y en a tant d'autres à emporter qui ne s'achètent pas.

[Le syndicat d'initiative de Bizerte]

par A.R.

(*L'Afrique du Nord illustrée*, 22 décembre 1934)

[...] Depuis quatre ans d'existence, Bizerte ne lui doit grand-chose, si ce n'est d'avoir pris l'initiative de faire éditer, quinze jours avant la fin de la récente croisière touristique, une sorte de guide où sont esquissées quelques notes assez pâles sur notre pays et ses environs qui méritent d'être plus connus.

Il serait cependant nécessaire que le touriste fut un peu mieux éclairé et il est incontestable que le meilleur guide à ce sujet est la plaquette que fit éditer, en 1929, M. Reycoudier, alors président de la chambre de commerce, et à laquelle M. Fort, son successeur, continuant l'œuvre de propagande du tourisme, ajouta de plus amples détails fort intéressants. [...]

La Mer
LES PORTS
Bizerte

(*Les Annales coloniales*, 28 mars 1935)

En février, il est entré 29 navires représentant un tonnage net de 48.093 tonnes.
Aux importations. — Charbon : 4.926 tonnes ; mazout : 1.820 tonnes ; marchandises diverses : 1.571 tonnes.

Passagers arrivés : 394.

Aux exportations. — Céréales : 860 tonnes ; minerai de fer 7.350 tonnes ; vieux fer ; 200 tonnes. Marchandises diverses : 112 tonnes.

Passagers partis : 473.

La Mer
LES PORTS
Bizerte
(*Les Annales coloniales*, 20 juin 1935)

En mai, il est entré dans le port trente-quatre navires représentant un tonnage net de 62.781 tonnes.

Aux importations. — Charbon : 8.333 tonnes ; bois : 350 tonnes ; marchandises diverses : 4.688 tonnes.

Passagers arrivés : 993.

Aux exportations. — Céréales : 228 tonnes ; minerai : 9.300 tonnes; marchandises diverses : 108 tonnes.

Passagers partis : 628.

Bizerte
(*Les Annales coloniales*, 14 février 1936)
[civil et militaire]

D'importants travaux de dragage à entreprendre de l'entrée du canal jusqu'à l'arsenal de Sidi-Abdallah, pour ramener le fond à la cote 12, vont être incessamment entrepris.

Ces travaux s'élèveront à 30 millions et ont été confiés, par le ministère de la Marine, à une société française qui a sous-traité avec une société hollandaise.

Bizerte
(*Les Annales coloniales*, 25 février 1936)

En janvier 1936, il est entré 29 navires représentant un tonnage net de 47.289 tonnes.

Aux importations : charbon, 4.896 tonnes ; essence. 229 t.; marchandises diverses, 5.839 tonnes. Passagers arrivés : 641.

Aux exportations : minerai de fer, 5.900 tonnes ; céréales, 1.348 t.; marchandises diverses, 420 tonnes. Passagers partis, 350.

Le Budget tunisien de 1937
Dépenses
par Arthur Pellegrin,
délégué au Grand Conseil de la Tunisie
(*Les Annales coloniales*, 23 octobre 1936)

Les principaux chefs d'accroissement de dépenses publiques sont :

.....
Le déficit des silos du port de Bizerte présente une augmentation de 950.000 francs.

M. Albert Fort, président de la chambre de commerce de Bizerte,
est chevalier de la Légion d'honneur
par A. R.

(*L'Afrique du Nord illustrée*, 20 février 1937)

[...] une innovation heureuse [...] fut, d'abord, celle des silos de port, installation magnifique que malgré certaines oppositions, il réussit à faire édifier et où, vinrent bientôt se déverser toutes les céréales des riches vallées que borde le Medjerda.

Pour Bizerte, au point de vue commercial, ce fut là un appoint formidable, un regain de bien-être, de vie, auquel, malheureusement, une chose décevante qu'on appelle « la crise », allait momentanément mettre un frein et suspendre un instant les efforts. [...]

Pour les travaux du port de Bizerte
(*Les Annales coloniales*, 6 juin 1938)

Sur la demande du président de la chambre de commerce de Bizerte, appuyée par Armand Guillon, résident général, le ministre de la Marine, a mis à la disposition du préfet maritime de Bizerte, un crédit de 15 millions pour la continuation des travaux du môle, et un crédit de 3 millions pour la poursuite des travaux de dragage.

1^{er} MARS 1942 : RACHAT DE LA CONCESSION PAR LE GOUVERNEMENT TUNISIEN

(*L'Information financière, économique et politique*, 7 avril 1950)

Compagnie du Port de Bizerte (Tunisie) L'assemblée ordinaire tenue aujourd'hui 6 avril a approuvé les comptes de 1949 se soldant par une perte de 1.531.267 fr. qui, ajouté au report antérieur, soit 218.803 fr., a été reportée à nouveau.

Dafsa, *Liaisons financières*, 1978 :
ROSARIO (SOCIÉTÉ FINANCIÈRE DE)
47, RUE DE LIÈGE, 75008 PARIS

• PARTICIPATIONS

HIPPO ZARITUS [un des noms de Bizerte] TUNISIE 29

www.archivesnationales.culture.gouv.fr/camt/fr/egf/.../rosario.html?

La Compagnie du port de Bizerte (Tunisie) a été fondée en 1890 par Hildevert HERSENT et deux autres entrepreneurs de travaux publics, Abel COUVREUX fils et le sénateur Georges LESUEUR, en vue de la construction et de l'exploitation du nouveau port de Bizerte, conformément à la concession obtenue du gouvernement tunisien l'année précédente par les deux premiers cités ; cette concession fut rachetée par le gouvernement tunisien en 1942. La date de dissolution de la compagnie ne nous est pas connue.

a) Compagnie du port de Bizerte (Tunisie)

211 AQ 10. 1. - Concession par le gouvernement tunisien à MM. Hildevert HERSENT et Abel COUVREUX fils du nouveau port de Bizerte : contrat de concession et pièces annexes (convention annexe, cahiers des charges pour la construction et l'exploitation du port et pour le fermage de la taxe sur le poisson, tarifs des taxes locales). 11 novembre 1889.

211 AQ 10. 2. - Constitution de la société : procès-verbaux et dossiers des assemblées générales constitutives, actes de société, récépissés de souscription des actions, correspondance.

1890.

211 AQ 10. 3. - Modification des statuts : texte des statuts modifiés, décret beylical d'approbation, correspondance. 1898.

4. - Assemblée générale ordinaire du 28 décembre 1900 : rapport du conseil d'administration, correspondance. 1900.

5. - Tribunal arbitral constitué entre le gouvernement tunisien et la compagnie en vue de statuer sur un contentieux relatif au compte de premier établissement du port : compromis d'arbitrage du 6 avril 1903 et avenants, procès-verbal de constitution du tribunal et procès-verbaux des séances. 1903-1904.

6. - Conventions complémentaires passées avec le gouvernement tunisien et avec la Marine française : textes des conventions et marchés et pièces annexes, décrets beylicaux d'approbation, correspondance.

1894-1935.

Conventions avec le gouvernement tunisien du 30 avril 1894 relative à la prolongation du bail à ferme de la taxe sur le poisson, du 20 novembre 1899 relative à la réalisation de travaux complémentaires pour les besoins de la Marine française, du 1^{er} juillet 1906 relative à l'application de nouveaux tarifs et au partage des bénéfices d'exploitation, des 1^{er} mars 1920 et 20 octobre 1931 relatives à la réalisation de nouveaux travaux complémentaires, et du 31 décembre 1935 relative à l'organisation du service des eaux de la ville de Bizerte.

— Conventions avec la Marine française du 18 octobre 1897 relative à l'utilisation par celle-ci des installations portuaires, et des 4 novembre 1897 et 9 juillet 1908 relatives à la fourniture d'eau douce par la compagnie ; marché de gré à gré du 27 décembre 1899 avec la Marine française relatif à la réalisation des travaux prévus par la convention du 20 novembre 1899 et actes de substitution de MM. Hersent et fils à la compagnie pour l'exécution de ce marché.

— Convention tripartite du 1^{er} mai 1906 relative à l'utilisation par la Marine française des installations portuaires et à la prise en charge par le gouvernement tunisien des services du pilotage et de l'éclairage du port.

— Convention du 30 avril 1920 entre le gouvernement tunisien et la Marine française révisant la limite des eaux commerciales du port de Bizerte (avec un plan en annexe).

211 AQ 11. 1. - Conventions passées avec diverses sociétés en vue de l'établissement d'installations ferroviaires et industrielles sur le port. 1898-1934.

Convention du 31 janvier 1898 avec la Compagnie des chemins de fer de Bône-Guelma et prolongements : minute de la convention, correspondance, 1898. - Convention du 18 novembre 1907 avec la Compagnie des mines de fer de Kroumirie et des Nefzas : minutes de la convention et d'un avenant, plans, correspondance, procès-verbal de remise d'installations ferroviaires construites par la Compagnie du port de Bizerte, 1907-1913.

— Convention du 21 mars 1910 avec la Société générale de houilles et agglomérés : minutes de la convention et des avenants, plans, correspondance, procès-verbaux de remise d'installations ferroviaires et portuaires, 1910-

1934. - Convention du 30 mai 1912 avec la Société des mines de Douaria : plans, correspondance, procès-verbal de remise d'installations ferroviaires, 1912-1913.

2. - Dossiers techniques divers. 1895-1934.

Projet d'ensemble de l'éclairage du port : mémoire descriptif, plans, correspondance, 1895. - Tracé du chenal conduisant du canal au goulet du lac : plan, correspondance, 1898. - Remise à la Marine française de la jetée nord, de la jetée est et du cavalier nord du port, en application de la convention tripartite du 1^{er} mai 1906 : procès-verbal de remise, plans et profils, 1907.

— Élargissement de 50 à 70 mètres de la zone des quais de la rive nord du canal, entre la rue d'Alexandrie et le ras Sellam : plans, notes explicatives, correspondance, 1907.

— Fourniture par la compagnie de l'eau nécessaire aux troupes françaises établies sur la rive droite du chenal : procès-verbal de la conférence tenue entre les diverses parties, 1908.

— Acquisition par la compagnie de trois grues électriques à portique pour la desserte du port : marché conclu avec la Société de construction et de location d'appareils de levage et de matériel de travaux publics, 1933-1934.

211 AQ 12.

Collection de plans. 1890-1895 et s.d.

Projet d'entrepôt de charbon, 1891, 1 pièce.

— Plan du "barrage des pêcheurs", 1890, 1 pièce.

— Projet de la place Ali Bey (remblaiement du canal nord-ouest, entre les fortifications et le pont de la Skala), 1891 et s.d., 3 pièces.

— Plans de divers feux permanents, 1894 et s.d., 4 pièces.

— Courbes de niveau des fonds du canal (relevés mensuels), 1893-1894, 8 pièces. - Plans de la jetée nord, 1891 et 1894, 4 pièces.

— Plans des rives du lac de Bizerte, 1890 et s.d., 6 pièces.

— Plans des quais et rues de la ville nouvelle à remettre à la municipalité, 1895, 2 pièces.

— Profils en travers des quais du port et de la gare de chemin de fer, s.d., 7 pièces.

211 AQ 13. 1. - Registre à souches des bons de caisse nominatifs. 1836.

2. - Spécimens d'actions nominatives et au porteur. 1890 et 1940.
