

PORT DE TUNIS SA CONSTRUCTION PAR LA SOCIÉTÉ DES BATIGNOLLES (1885-1893)

DERNIERES NOUVELLES
(*Le Temps*, 21 août 1880)

Nous apprenons de source certaine que le port de Tunis virent d'être concédé à une Société française et qu'en outre le bey s'est engagé à ne concéder aucune ligne de chemin de fer sans s'être entendu préalablement avec le gouvernement français. Cette nouvelle confirme et complète les renseignements que nous avons publiés hier.

BULLETIN DU JOUR
(*Le Temps*, 25 mai 1881)

PARIS, 24 MAI

La discussion du projet de loi relatif aux syndicats professionnels a été interrompue hier, à la Chambre, par le dépôt et la lecture du rapport de M. Proust, concluant à autoriser la ratification par le gouvernement du traité de garantie conclu avec le bey de Tunis. La Chambre a décidé que le projet serait immédiatement discuté.

.....
Quant aux travaux publics dans la Régence, on sait qu'il suffit qu'ils soient autorisés et protégés par le gouvernement du bey pour que les capitaux européens se présentent et les exécutent. On sait, par exemple, que, sans l'opposition capricieuse du Bardo, les travaux du port de Tunis et ceux du chemin de fer de Tunis à Sousse seraient en cours d'exécution depuis plusieurs mois, sans subvention, et conformément aux conventions conclues avec des capitalistes français. Que les entreprises particulières retrouvent en Tunisie liberté et sécurité, et elles se multiplieront d'elles-mêmes, au grand avantage de ce pays et du commerce européen.

LETTRES DE TUNISIE
(*Le Temps*, 5 janvier 1885)

Tunis, 25 décembre
Un port en Tunisie

Je vous avais télégraphié dernièrement que quelques personnes bien informées avaient répandu la nouvelle qu'on allait enfin s'occuper très sérieusement de l'affaire du port de Tunis. D'après M. Géry, qui cependant devrait en savoir quelque chose, nous ne serions pas si près de voir ce grand projet mis à exécution. D'aucuns, prétendent cependant que les choses marchent : quoi qu'il en soit, il faut reconnaître que, sans un port bien abrité, il sera toujours difficile de voir se développer le commerce de la Tunisie.

La question est à l'étude depuis assez longtemps déjà ; il est urgent que le projet de loi que l'on adoptera soit mis à exécution, car les travaux dureront certainement plusieurs années, et nous ne pourrons encore en profiter de longtemps. Tous les ans, à pareille époque, cette question d'un port s'impose, et on sent plus que jamais la nécessité d'abriter les navires qui fréquentent nos rades foraines ; ils y courent, en effet, les plus grands dangers, lorsque, comme la semaine dernière, les vents du nord-est soufflent en tempête.

J'ai vu, il y a peu d'années, le long du rivage qui s'étend de la Goulette à Radès, sur un espace de 3 à 4 kilomètres, onze navires couchés sur le flanc ; ce spectacle était navrant à voir, car nombre de matelots étaient aussi noyés. Eh bien, toutes les années, quelques navires se perdent ainsi sur nos côtes. Si les vents du nord-est se maintiennent pendant quelques jours, la mer devient démontée en pleine rade, et alors, pas un navire ne tient sur ses ancres ; les bateaux à vapeur fuient, mais les pauvres voiliers chassent et finissent par se jeter à la côte ; heureux quand ils peuvent choisir l'emplacement pour ne pas voir se briser complètement leurs flancs, pour garder encore l'espoir de sortir, après la tempête et au prix des plus grands sacrifices, de la position critique qu'ils acceptent avec désespoir.

Faire un port, mais le faire à Tunis même et non à la Goulette, telle est la question. Bien des personnes, sans y rien connaître, disent et répètent à tous les échos qu'un port à Tunis entraînerait une dépense énorme. C'est une erreur. Un port à Tunis ne sera pas une dépense beaucoup plus forte qu'un port à la Goulette, et le serait-elle, d'ailleurs, qu'il est plus logique en somme de construire le port de Tunis à Tunis qu'autre part. Ce travail ne sera pas gigantesque, et je tiens de la bouche même de l'ingénieur très compétent qui fit les premières études les plus approfondies, M. Félix Laroche, que le port à Tunis n'exigerait pas une dépense de plus de 14 à 15 millions ; j'en accorde 20 ! Eh bien, je suis d'avis que les capitaux employés dans cette entreprise seraient rémunérés suffisamment par le droit de tonnage que payeraient volontiers les navires qui entreraient dans le port. Quand je dis les navires, j'entends la marchandise qui est dans ces navires ; c'est elle qui supporterait le droit, et ce ne serait pas une nouvelle charge pour elle !

Les frais que fait aujourd'hui le commerce pour l'embarquement et le débarquement des navires, le transbordement des colis des charrettes sur les barques et des barques sur les navires, etc., pèsent bien plus sur la marchandise et la grèvent bien autrement qu'un droit de 50 c. ou même de 1 franc par tonne, par exemple, qui serait imposé aux navires entrant dans le port de Tunis. Aujourd'hui, outre les difficultés, les retards, les pertes que subit le commerce, il y a encore les risques du transport de Tunis à bord, qu'aucune compagnie d'assurances ne veut prendre à sa charge. Quand dans un port les navires pourront venir à quai à la porte de Tunis, tous les frais, tous les risques, toutes les difficultés que je viens d'énumérer disparaîtront. Les terrains qu'il sera si facile de gagner sur le lac serviront à construire autour du port même les entrepôts de la marchandise ; elle passera ainsi, presque sans frais, du magasin à bord des navires.

Les compagnies de bateaux y gagneront aussi considérablement, en ce sens qu'elles termineront en quelques heures des opérations pour lesquelles il leur faut des journées, et quand il fait beau encore ; car en hiver, plus d'une fois le courrier se contente de débarquer et d'embarquer la poste, et s'en retourne avec la marchandise dans ses flancs, l'état de la rade ne permettant aucunement son débarquement. Il en est de même pour l'embarquement. Il faut que, le jour de l'arrivée du paquebot, la marchandise soit prête dans les mahonnes, si le temps est mauvais, elles ne peuvent sortir ; force est d'attendre un autre bateau, et on doit soit payer à journées la location des mahonnes, soit débarquer de nouveau tous les colis, le blé ou l'orge en vrac, les huiles, etc.

Vous comprenez aisément quels frais énormes, et quelle perte sur une marchandise, souvent attendue impatiemment à une époque déterminée, et qui ne gagne certes pas

à être ainsi maniée et remaniée. S'il est donc une question importante à décider, c'est bien celle du port ; le commerce, la navigation le réclament depuis très longtemps. La nature nous a donné un lac dans lequel le creusement d'un port est des plus faciles, celui d'un chenal des plus simples. Il ne s'agit ici ni d'un canal de Suez ni de Panama, voire même de Corinthe, et pas n'est besoin d'un de Lesseps pour une œuvre aussi simple. J'ai lu que le commandant Roudaire voudrait bientôt étudier le projet. d'un port à Gabès ; combien ferait bien mieux ce brave officier de commencer par Tunis.

TUNISIE

(*Le Journal des débats*, 18 janvier 1885)

Tunis, le 16 janvier.

Le syndicat international du commerce s'est réuni hier soir au sujet de la construction du port. Les membres de la réunion ont rappelé que le gouvernement avait accordé à la Compagnie des Batignolles la concession du port de Tunis, mais que cette Compagnie s'était réservé le droit de renoncer à cette concession si les plans du gouvernement ne lui convenaient pas.

Ils ont exprimé l'opinion que le gouvernement avait eu tout le temps nécessaire pour terminer une étude complète depuis l'acte de concession, et regretté que cette question, si importante au point de vue des intérêts de la Tunisie et de l'extension de Tunis, ne soit pas encore résolue.

Le syndicat a décidé d'insister auprès du gouvernement pour l'adoption d'un plan définitif et la mise en demeure à la Compagnie de se prononcer à bref délai sur l'exécution de ce plan, de sorte qu'en cas de refus, le gouvernement puisse reprendre sa liberté d'action, traiter avec d'autres sociétés et éviter ainsi de voir prochainement une grande partie des produits exportés de la Tunisie passer par Bône, à cause des difficultés d'embarquement existant à la Goulette.

Le syndicat, considérant enfin que le choix de Tunis comme emplacement du port est une question vitale pour la ville, a émis le vœu que le port soit construit à Tunis.

TUNISIE

(*Le Journal des débats*, 3 mai 1885)

Notre correspondant particulier nous télégraphie de Tunis, le 2 mai :

Les ingénieurs de la Compagnie des Batignolles achèvent en ce moment les études du port de Tunis ; on compte que les travaux pourront commencer dans quelques mois.

LETTRES DE TUNISIE

(*Le Journal des débats*, 10 mai 1885)

.....
Ce qui manque encore complètement à notre colonie, ce sont les ports. Celui de la Goulette à deux défauts : d'être éloigné de Tunis d'une quinzaine de kilomètres et de ne pouvoir servir, pendant les gros temps, ni au débarquement ni à l'embarquement. Les communications de la France avec la Tunisie sont à la merci de tous les accidents de mer. La côte est encore presque à l'état de nature. La question du port de Tunis est à la veille de recevoir une solution.

On aurait trouvé le moyen, par des subventions indirectes en terrain, d'assurer l'exécution de cette œuvre importante, sans charger le budget de la métropole et sans écraser le budget tunisien.

Quand le port de Tunis sera installé, il faut espérer que les services directs de navigation entre Marseille et la principale ville de nos possessions africaines seront plus fréquents qu'aujourd'hui.

DES CORRESPONDANTS PARTICULIERS DU *TEMPS*
(*Le Temps*, 5 juin 1885)

Tunis, 4 juin. 12 h. 25.

Le *Journal officiel* tunisien publie un décret déclarant l'utilité publique des travaux du port de Tunis et prononçant l'expropriation des terrains riverains de la Bahira.

Le projet de port ayant été approuvé par le gouvernement français, la Compagnie concessionnaire est mise en demeure, conformément à son cahier des charges, de commencer les travaux dans le délai d'un an. Si elle renonçait à l'entreprise, le gouvernement tunisien serait disposé à mettre les travaux du port en adjudication.

En attendant qu'une décision définitive soit intervenue, l'expropriation et les travaux préliminaires seront poursuivis de façon à ce que l'achèvement du port ne subisse aucun retard.

Le commerce tunisien, à qui l'obligation d'embarquer en rade de Goulette s'impose des sacrifices considérables, est très satisfait de voir la question du port en voie de solution.

TUNISIE
(*Le Temps*, 16 juin 1885)

La commission constituée pour les études du port de Tunis se compose de MM. le capitaine de frégate Michel, commandant l'avisos le *Hussard*, stationnaire sur la côte de Tunisie ; l'ingénieur hydrographe Hanuse ; le lieutenant de vaisseau Lucas, directeur du port militaire de la Goulette ; Ponzevera, capitaine de port à la Goulette ; Cambaggio, agent général de la Compagnie transatlantique ; et et Viola, inspecteur de la Compagnie Rubattino.

TUNISIE
(*Le Journal des débats*, 29 novembre 1885)

On a appris avec satisfaction que la Compagnie de construction des Batignolles s'était mise d'accord avec le gouvernement au sujet du port de Tunis dont les travaux commenceront incessamment.

TUNISIE
(*Le Journal des débats*, 13 décembre 1885)

Tunis, le 12 décembre, 5 h. 10 m., soir.

La nouvelle officielle de la signature du contrat de construction du port de Tunis a causé ici une excellente impression. La chambre de commerce a envoyé à M. Cambon une adresse par télégraphe pour le féliciter de la conclusion de cette affaire due à ses efforts et le remercier au nom de la colonie.

LE PORT DE TUNIS
(*Le Temps*, 31 décembre 1885)

Le Journal officiel tunisien publie un décret approuvant la convention passée, le 9 décembre 1885, par le directeur général des travaux publics, avec la Société de construction des Batignolles, pour la construction du port de Tunis. D'après la convention, la Société concessionnaire doit remettre à l'administration de la Régence, dans le délai de deux mois et demi, et sous peine de déchéance, le projet complet d'exécution dressé conformément aux indications générales de la note annexée à la convention ; ce projet sera soumis à l'approbation du conseil général des ponts et chaussées, puis notifié à la Société des Batignolles, et, s'il est modifié, cette société devra faire connaître, dans le délai d'un mois, son acceptation ou son refus de sa soumettre aux conditions fixées par le conseil général des ponts et chaussées.

D'après la note annexée, le projet d'exécution doit comprendre un chenal en mer pour atteindre l'avant-port à construire à la Goulette ; un canal à travers le lac de Tunis avec garage ; un bassin à Tunis et un autre pour la batellerie près de la Goulette. Les ouvrages seront prévus avec une profondeur d'eau de 6 m. 50 à basse mer, sauf pour le petit bassin de la Goulette.

Le chenal en mer aura 100 mètres au plafond et sera protégé au nord par une jetée et au sud par un épi parallèle à la direction du chenal. Quant au canal à travers le lac, sa largeur est fixée à 22 mètres au plafond.

La durée des travaux est fixée à cinq années. Comme on le voit, le projet adopté consiste à faire, à Tunis même, un port en creusant le lac intérieur et en ménageant un chenal d'accès, et non à construire un port extérieur abrité des vents du large par des jetées, comme on a été forcé de le faire en presque tous les points de la côte d'Algérie.

TUNISIE
(*Le Journal des débats*, 9 mars 1886)

Tunis, le 8 mars, 8 h., m.

La Société de construction des Batignolles a remis au gouvernement tunisien le plan définitif des travaux du port de Tunis. Ce plan sera soumis au Conseil général des ponts et chaussées et, s'il n'y est pas apporté de modifications, les travaux seront entrepris incessamment.

TUNISIE
(*Le Journal des débats*, 3 avril 1887)

On assure que le Conseil des ponts et chaussées a remis son rapport définitif sur la question du port de Tunis et que la question à sa fin.

TUNISIE
(*Le Journal des débats*, 23 avril 1887)

Tunis, le 22 avril.

On assure que la question du port est résolue et que la nouvelle sera annoncée pendant le séjour des ministres. La Société concessionnaire des Batignolles a donné à la ville un splendide feu d'artifice représentant le port de Tunis, et qui sera tiré le 1^{er} mai.

DÉPÊCHES TÉLÉGRAPHIQUES DES CORRESPONDANTS PARTICULIERS DU *TEMPS*
(*Le Temps*, 9 mai 1887)

Tunis, 7 mai, 8 h. 30, soir.

On annonce que la Société des Batignolles accepte les plans et devis pour le projet du port de Tunis.

TUNISIE
(*Le Journal des débats*, 11 juin 1887)

Notre correspondant particulier nous télégraphie

Tunis, le 10 juin.

Une note de notre *Journal officiel* a fait grand plaisir ici. Elle dit que la Société des Batignolles, sans attendre les dernières formalités administratives auxquelles doit être soumis le projet définitif de la création du port de Tunis, est en plein travail de préparation. Des dragues sont attendues prochainement de la Goulette. La Société travaille activement à compléter l'immense outillage nécessaire, et nous ne tarderons pas à voir commencer les travaux.

Benjamin *David* RŒDERER,
ingénieur en chef

Né le 6 janvier 1827 à Bouxwiller (Bas-Rhin).
Fils de David Roederer, 35 ans, tanneur, et de Catherine Sophie Thurninger.
Marié à Valérie Buirel, sœur d'un ingénieur des ponts et chaussés.
Dont Paul (1861-1924), polytechnicien, ingénieur à la Société des Batignolles.

Employé aux études et travaux du chemins de fer du Centre à Nevers (1/2/1847-31/12/1850) sous les ordres de son cousin, le polytechnicien Georges Schlemmer, ingénieur en chef..

Ingénieur aux mines de houille de Decize (Nièvre 1851-30 juin 1863), sous les ordres du Lorrain Schaerff, ami de Schlemmer.

Recruté par Alexandre Lavalley, condisciple de Schlemmer, comme fondé de pouvoirs à l'étranger de la Société de construction des Batignolles (1^{er} juillet 1863) : percement de tunnels dans les Pyrénées pour les Chemins de fer du Nord de l'Espagne, construction de 105 km de chemins de fer en Autriche de Villach (Carinthie) à Linz (Tyrol), construction de la ligne Pitessi-Craïova (Roumanie)(1873), premiers travaux du port de Malaga (Espagne).

Affecté au Bône-Guelma (1876) : exécution de 59 km de chemins de fer entre Souk-Arhas (Algérie) et Gardimaou (Tunisie).

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Bone-Guelma+prolong.pdf

Chevalier de la Légion d'honneur (1893).

Décédé en 1907 à Nice.

- Source : base Léonore de la Légion d'honneur. Biographie par sa petite-fille, Raymonde Vacher-Desvernais, *Pays d'Alsace*, 149 bis, 1989.

TUNISIE

(*Le Journal des débats*, 9 octobre 1887)

La Compagnie des Batignolles a commencé son installation pour les travaux du port de Tunis.



Drague du port de Tunis

DÉPÊCHES TÉLÉGRAPHIQUES DES CORRESPONDANTS PARTICULIERS DU *TEMPS*
(*Le Temps*, 7 avril 1888)

Tunis, 5 avril, 5 h. 40 soir.

La première drague destinée aux travaux du port de Tunis est arrivée sur rade de la Goulette.

LETTRES DE TUNISIE
(*Le Journal des débats*, 2 juin 1888)

.....
La question du port de Tunis est toujours sur le point d'être résolue en principe ; à vrai dire, il y a quatre ans qu'il en est ainsi. Les fonds existent, du moins en grande partie : on a mis en réserve les excédens des derniers exercices pour les affecter à ce grand projet. On a ainsi sous la main la somme, fort respectable, de 11,232,000 piastres, soit près de 7 millions de francs, qui pourra être consacrée aux travaux. Mais quand les commencera-t-on ? Cette somme pourra être augmentée dans une certaine mesure par un nouveau prélèvement sur les plus-values disponibles de l'exercice 1886-1887 qui n'a encore rien versé à cette dotation. Il est hors de doute que Tunis et la contrée qui l'environne ont besoin d'un port ; on ne peut conserver indéfiniment la barbare installation actuelle qui, par les gros temps, force les voyageurs à aller parfois jusqu'à Sousse ou Tripoli, le mouillage de la Goulette étant alors dangereux. Il est regrettable que, soit la multiplicité des enquêtes techniques, soit les formalités administratives multipliées, renvoient à une période inconnue l'exécution de travaux urgents et dont on a tant parlé.

LETTRES DE TUNISIE
(*Le Journal des débats*, 27 avril 1889)

Notre correspondant particulier nous télégraphie de Tunis, le 26 avril

« Dans une récente visite aux travaux du port, j'ai constaté leur avancement rapide. Les poutres du chenal qui doit aboutir à travers le lac au port de Tunis sont enfoncées sur une longueur de 9 kilomètres. Les dragues fonctionnent parfaitement dans la vase et le sable. »

[Bilan du résident général Massicault]
(*Le Journal des débats*, 2 janvier 1890)

[...] Les travaux d'aménagement du port de Bizerte et du port de Tunis seront terminés en 1894, la dépense est évaluée à 12 millions. [...]

REVUE IMMOBILIÈRE
(*Le Gaulois*, 6 mars 1890)

Malgré l'indifférence des uns et l'inexpérience des autres, tout se prépare, en Tunisie, pour une vigoureuse marche en avant. Les travaux du port de Tunis, notamment, sont conduits avec une grande activité, par l'habile ingénieur M. David Røederer, qui en a la direction, et sont rapidement exécutés par les puissantes dragues de la Compagnie des Batignolles.

Une cuvette de 3 mètres 50 de profondeur est creusée sur une longueur de 5 kilomètres, et plus de deux mille blocs artificiels ont déjà été immergés pour la construction de la jetée nord. L'achèvement du port accélérera le développement de tous les éléments de richesse que renferme ce pays plein d'avenir et favorisera la plus-value de la propriété.

LETTRES DE TUNIS
(*Le Journal des débats*, 12 novembre 1890)

.....
On voit sur les quais, bien primitifs encore, de la Goulette de nombreux sacs de blés qui attendent l'embarquement. Les tonneaux d'olives du Sahel, c'est-à-dire des plaines de Sousse et de Sfax, commencent à se joindre à eux. Certes, toutes les années ne seront pas aussi abondantes que l'année 1890 ; mais la partie du territoire qui est en culture représente une si faible proportion de celle qui est cultivable ; puis les procédés agricoles sont encore si arriérés que, pour peu qu'on facilite la colonisation, les transports dans les prochaines années ne pourront que s'accroître encore.

La Goulette même porte déjà les premiers signes d'un progrès sérieux ; une énorme jetée, formée de gros blocs agglomérés, avance au loin dans la rade ; en face s'en dessine une autre, qui paraît de moindre importance actuellement : ce sont les amorces du port de Tunis, les travaux de défense du chenal par où passeront les navires qui viendront atterrir à la capitale même de l'ancienne Régence. Ce port, on y travaille

sérieusement et, dit-on, efficacement ; est incertain si le délai de trois ans qui reste à courir sera suffisant mais il est probable que les 12 millions de francs qui avaient été mis en réserve pour cette entreprise seront plus qu'absorbés et qu'il faudra aller à une quinzaine de millions.

Quelques personnes, des érudits, ont regretté que le port dût être à Tunis ; cette capitale leur paraît une ville mal placée, loin de la côte. Construire un port à Carthage même, en pleine mer, dans ces petits lacs qu'on montre au touriste comme les bassins de la célèbre métropole phénicienne, les eût séduits davantage. Ce raisonnement d'archéologue est en contradiction avec tous les faits actuels. Tunis n'est pas mal placé pour un port moderne. Les grands ports actuellement, les principaux du moins, en Europe et en Amérique, ne sont pas situés sur les côtes ; ils sont à un certain nombre de kilomètres, quelquefois à beaucoup de kilomètres, au fond d'estuaires ou sur le cours d'un fleuve, en plein pays ; ils se trouvent ainsi plus à l'abri, en cas de guerre, des canons de l'ennemi, et, en temps de paix, ils sont plus au centre des pays de production, mieux reliés avec les chemins de fer de l'intérieur. Il suffit de citer, pour l'Europe, les ports de Liverpool, de Londres, d'Anvers, de Hambourg, de Lisbonne l'énumération pourrait être indéfiniment allongée, surtout si l'on y joignait les ports également intérieurs du Canada, des États-Unis, de la république argentine. Ainsi, Tunis est parfaitement placé pour être un port. Il s'agit seulement que le chenal soit assez profond : c'est une affaire de drague ; or, depuis le canal de Suez, les dragues sont bien puissantes.

En attendant que l'on aborde directement à Tunis, il vient de se former une petite société de navigation pour un service de mouches sur le lac. Elle fera une concurrence utile au chemin de fer italien et l'amènera peut-être à former des trains spéciaux en correspondance avec l'arrivée et le départ des courriers.

LETTRES DE TUNIS
Le port de Tunis
(*Le Journal des débats*, 6 décembre 1891)

Cet immense travail, commencé à la fin de 1888, sera achevé en 1893. On sait que le lac de Tunis a une profondeur d'un mètre et demi. Un bassin à La Goulette protégé par deux grandes jetées, un chenal de 9 kilomètres à travers le lac et un bassin de 12 hectares formant le port de Tunis : telle est l'étendue de l'œuvre.

En apparence, elle est presque terminée. En fait, les deux levées qui bordent le canal sont dressées sur 4 millions de mètres cubes, 3 millions sont dragués. Quand le bateau à vapeur de la Compagnie des Batignolles, qui portait les membres de la Conférence, a quitté La Goulette et s'est engagé dans le chenal large de 150 mètres, ayant toutes les dimensions du canal de Suez lors de son inauguration, il y a eu un cri d'admiration. Au fond de cette immense allée d'eau en ligne droite, d'une longueur de 9.400 mètres, apparaissait Tunis, au fond de son lac, entouré de collines, et le bateau glissait sur cette eau profonde en montrant au voyageur un spectacle qu'aucune entrée de grande ville ne rappelle. Que de fois l'arrivée à Alger a-t-elle été troublée par les souffrances de la traversée ! Ici, on jouira en plein calme de cette entrée triomphale. Les levées latérales ont 100 mètres de large elles vont être plantées et la verdure du premier plan fera ressortir les horizons découpés des montagnes. 9 millions sont dépensés ; 3 millions affectés à l'achèvement des travaux permettront de terminer cette œuvre immense, moyennant la somme prévue de 12 millions.

TUNISIE

(*Le Journal des débats*, 18 janvier 1893)

On télégraphie de Tunis, le 16 janvier

Les dragages du port de Tunis ont été terminés hier, c'est-à-dire dix-huit mois avant l'expiration du délai convenu.

La route est donc ouverte aux grands navires depuis la rade de La Goulette jusque dans le bassin de Tunis. En attendant l'installation définitive, l'administration du protectorat fait construire de petits appontements provisoires qui permettront d'ouvrir le port à l'exploitation dans quelques semaines. Le port de Tunis, dont la construction coûte déjà plus de 12 millions de francs, sera de la sorte achevé sans qu'il ait été fait aucune demande de crédits et grâce aux seules ressources financières de la régence.

TUNISIE

(*Le Journal des débats*, 29 janvier 1893)

On télégraphie de Tunis, le 28 janvier :

Le résident général a convoqué la chambre de commerce pour demain à l'effet d'aller étudier sur place le port de Tunis et son organisation.

TUNISIE

(*Le Journal des débats*, 30 janvier 1893)

On télégraphie de Tunis, le 29 janvier :

Le bassin de dragage et le chenal du port de Tunis sont achevés.

Aujourd'hui, le résident général, la chambre de commerce et le personnel supérieur des ponts et chaussées ont parcouru, à bord du *Triboulet*, le nouveau port. M. de Douville-Maillefeu, député, qui accompagnait la caravane, a bu à la santé de la colonie française et à la mère patrie.

M. Ventre, président de la chambre de commerce, et M. Cambiaggio, président de la municipalité, ont exposé au résident les réclamations du commerce pour l'achèvement et l'installation du bassin du château. Le rapporteur de la Chambre a expliqué la nécessité de construire d'urgence des appontements pour éviter le déchargement des marchandises et un transbordement coûteux.

Le résident a apporté une grande attention à ces observations. M. Dufresnel, membre de la chambre et agent commercial du Paris-LyonMéditerranée, s'occupe d'obtenir de son administration l'organisation de trains de plaisir spéciaux, pour l'inauguration prochaine du port de Tunis. De grandes fêtes se préparent.

L'inauguration du port de Tunis

(*Le Journal des débats*, 1^{er} avril 1893)

Le gouvernement tunisien et la colonie française donnent, à l'occasion de l'inauguration du port de Tunis, toute une série de grandes fêtes.

L'élément indigène arabe doit y dominer, et, à ce titre, l'inauguration du port de Tunis offrira certainement à nos compatriotes de nombreux éléments de curiosité.

Voici la lettre-circulaire que publie le comité de Tunis

Nous avons l'honneur de vous faire connaître que de grandes fêtes auront lieu à Tunis, sous le patronage de Son Altesse le Dey et du ministre plénipotentiaire résident général de la République française, à l'occasion de l'inauguration du port. Elles dureront huit jours, du dimanche 21 mai au dimanche 28, et coïncideront avec le concours régional agricole de la Régence et les courses de Tunis.

Ces fêtes comprendront, outre les cérémonies officielles de l'inauguration du port, des cavalcades historiques, des batailles de fleurs, de grandes fantasias arabes, des courses de méharis, des fêtes de nuit, retraites aux flambeaux, fêtes vénitiennes, feux d'artifice, danses d'almées, lutttes indigènes, illumination de la ville et des souks, fêtes dans les quartiers arabes, etc. Des prix importants seront affectés à des concours de sociétés chorales, d'orphéons, de sociétés de tir et de gymnastique et à des courses de vélocipèdes.

Pendant toute la durée des fêtes, une foire orientale se tiendra sur l'avenue de la Marine ; trois cents cavaliers arabes, choisis dans les divers caïdats, formeront, avec leurs smalas, leurs chameaux et leurs tentes, un camp indigène que l'on pourra visiter tous les jours.

Le comité organisera des visites dans les palais beylicaux, des excursions aux ruines de Carthage et dans les environs de Tunis, des chasses au sanglier dans les Mogods, etc., etc.

Grâce a une entente avec les Compagnies de chemin de fer et de navigation, nous pouvons, dès aujourd'hui, annoncer que des réductions considérables seront faites sur les billets d'aller et retour, au profit des voyageurs désireux de voir les fêtes de Tunis.

Un programme détaillé des fêtes et des concours vous sera ultérieurement envoyé. On obtiendra tous les renseignements complémentaires en s'adressant à M. le contrôleur civil de Tunis, président du comité d'organisation.

Nous espérons, M..., que ces fêtes offriront, par leur variété et leur nouveauté, une grande attraction pour toutes les- personnes curieuses de se faire une idée de la vie, des mœurs et des coutumes du Nord de l'Afrique, et nous souhaitons que la ville de Tunis puisse vous compter au nombre de ses visiteurs.

BULLETIN DU JOUR
(*Le Temps*, 21 avril 1893)

Tunis, 4 avril.

Neuf torpilleurs ont pu, sans aucune difficulté, entrer dans le chenal et dans le port de Tunis, détruisant définitivement les bruits répandus sur l'envahissement du chenal par la vase.

TUNISIE
(*Le Journal des débats*, 26 mai 1893)

Hier, à quatre heures et demie, le *Général-Chanzy*, pavoisé, a fait son entrée dans le port de Tunis.

Le résident général s'était rendu à la Goulette au-devant des ministres. Sur l'appontement au milieu du port de Tunis, avaient pris place tous les chefs de services, les membres du comité des fêtes, les membres de la presse.

L'entrée du paquebot a profondément impressionné la foule massée sur les berges.

Tandis que le *Triboulet*, vapeur du gouvernement, rentrait dans le port avec les autres petits vapeurs, le mouillage du *Général-Chanzy* se faisait sans difficulté au milieu des salves de l'artillerie.

Le *Général-Chanzy*, sur le pont duquel se trouvaient les ministres, MM. Ch. Rouvier et Riffaut, le général Azouz, de la garde beylicale, le général Valensi, M. Machuel, directeur de l'enseignement, a accosté l'appontement à cinq heures et quart précises.

Aussitôt que les ministres sont descendus, le résident général a présenté les chefs de services et le bureau du comité des fêtes, puis le cortège, escorté par un peloton de chasseurs, s'est rendu à la résidence. Les zouaves formaient la haie.

La population s'était portée en masse à la rencontre des ministres.

Le temps est redevenu superbe.

LÉGION D'HONNEUR
(*Le Journal des débats*, 27 mai 1893)
(*Le Temps*, 28 mai 1893)

Le président de la République a signé un décret par lequel sont nommés chevaliers de la Légion d'honneur, à l'occasion des fêtes de Tunis, M. Terras, président de la Société d'Agriculture de Tunis, et M. [David] Røederer, ingénieur en chef du port de Tunis.

INAUGURATION DU PORT DE TUNIS
(*Journal officiel de la République française*, 30 mai 1893)

Tunis, 28 mai.

Le coup d'œil du port est imposant.

Plusieurs navires sont pavoisés, notamment les Transatlantiques et les bateaux de la Compagnie des Batignolles.

Le soleil brille au loin dans la Goulette ; au bout du canal, les tribunes qui font face à la mer sont remplies d'une foule de notabilités.

Les troupes de la garnison de Tunis sont échelonnées le long du parcours. Les sociétés musicales privées prêtent leur concours à la fête.

Dans le port sont pavoisés le *Chanzy*, le *Félix-Touache*, le *Rhône*, le *Berry*, le *Triboulet*, deux torpilleurs et une foule d'autres petits vapeurs.

À neuf heures moins le quart, les ministres arrivent avec le personnel de la résidence et les invités particuliers du résident.

M. Rouvier est allé à la gare italienne au devant du bey arrivant de La Marsa. L'artillerie beylicale tire les salves d'usage.

À neuf heures, le bey fait son entrée dans les tribunes.

Toutes les musiques jouent en ce moment.

Le cortège officiel prend place dans la tribune centrale.

Bientôt le croiseur stationnaire l'*Hirondelle* débouche du chenal, deux autres le suivent : la *Couleuvrine* et la *Ville-de-Tunis*.

Pendant ce temps, la chorale de Tunis chante au pied de la tribune officielle une cantate composée à l'occasion de l'inauguration du port.

Des discours sont prononcés par El Asphouri, président de la municipalité ; M. Ventre, président de la chambre de commerce ; M. Guérin, ministre de la justice, dont les paroles produisent une impression profonde ; Djellouli, ministre de la plume, au nom du bey ; et par M. Rouvier, résident général.

M. Guérin proclame ensuite les nominations suivantes dans la Légion d'honneur :
MM. Fabri, président du tribunal ; Røederer, ingénieur de la société des Batignolles ;
Terras, président de la chambre d'agriculture, et enfin le caïd de Béja.

Différentes palmes d'officier de l'Instruction publique et d'académie, du Mérite agricole, sont aussi décernées.

La cérémonie s'est terminée au milieu d'un enthousiasme général.

Les ministres sont allés ensuite visiter le *Chanzy*.

(Agence Havas.)

.....

LETTRE DE TUNISIE
par Paul Leroy-Beaulieu
(*Le Journal des débats*, 27 juin 1893)

Tunis, le 25 juin

On a beaucoup parlé de la Tunisie dans la presse, il y a quelques semaines, à l'occasion des fêtes qui ont accompagné l'ouverture officielle du port de Tunis. On m'avait fait l'honneur de me convier comme vieux colon à cette solennité ; je ne pus m'y rendre.

Quinze jours plus tard, en plein mois de juin, avec l'intrépidité d'un homme qui, depuis 1885, fait son septième voyage à Tunis, me voici dans la capitale de l'ancienne Régence. Je suis avec une infatigable continuité d'attention et d'espérance les progrès de ce pays. De toutes nos récentes acquisitions, c'est celle qui donne le plus de satisfaction à la France. Ce n'est pas à dire que tout et tous y prospèrent. Les mécomptes ne sont pas plus épargnés à cette jeune colonie et à ses entreprenants colons qu'ils ne l'ont été dans le passé aux établissements coloniaux, même bien conçus et sagement conduits. Mais on n'a pas à enregistrer ici, comme c'est arrivé trop souvent ailleurs, de retentissants échecs ; on ne trouve pas de trace de découragement. On supporte des épreuves, qui sont inévitables ; rien ne s'improvise ; quelque réflexion qu'on y ait apporté, les premiers essais et les premières combinaisons n'obtiennent pas immédiatement le succès qu'on en attendait.

Ce qui importe, c'est que la persévérance ne se lasse pas, que les plans d'exploitation s'améliorent, et que, tout compte fait, l'ensemble de la colonie soit dans un état de santé, d'activité et de développement. C'est bien le cas de la Tunisie ; il ne faut pas l'exalter en la représentant comme une contrée merveilleuse où souvent se précipitent, pour trouver fortune, tous les hommes n'ayant pas réussi dans les carrières libérales, tous les propriétaires ruinés, tous les comptables ou commis sans place, ou, même tous les capitalistes moyens et petits qui se figurent qu'il est aisé, dans ce pays, de faire rapporter 8, 10 ou 12 % à son argent.

Trop de gens arrivent à Tunis avec des idées de ce genre et y éprouvent un désenchantement rapide. Le Transvaal lui-même, avec ses magnifiques mines d'or, ne pourrait répondre à l'attente de ce genre de colons. La Tunisie, elle, n'a pas de mines précieuses ; on commence, à peine à y exploiter quelques gisements de métaux communs. C'est une contrée purement agricole ; outre la culture des champs, dont les quatre cinquièmes au moins restent incultes, on peut y pratiquer quelques industries se rattachant de près à l'agriculture ; et c'est peut-être dans ces industries qui donnent les premières façons aux produits du sol, plus que dans l'exploitation rurale proprement dite, qu'on a des chances actuellement d'obtenir des résultats notables.

Tunis est encore pour nous une contrée assez lointaine. Le bateau de la Compagnie transatlantique, qui y porta les ministres pour l'ouverture du port, franchit en vingt-sept heures la distance qui le sépare de Marseille. Mais la prudente Compagnie n'abuse pas

de cette vitesse ; le bateau où je me trouvais, quoique poussé par un vent nord-ouest favorable, crut devoir mettre trente-neuf heures à ce voyage. C'est certainement une dizaine d'heures de trop. Quelques passagers expliquent cette lenteur par des raisons subtiles comme on examine, à l'heure actuelle, le projet de cahier des charges pour le renouvellement des subventions aux paquebots de la Méditerranée, la Compagnie aurait enjoint, dit-on, à ses capitaines de mettre le plus de temps qu'ils pourraient avec quelque décence pour le trajet entre Marseille et Tunis ; les pouvoirs publics seraient induits, par le tableau de ces voyages peu accélérés, à ne pas insérer dans les nouveaux cahiers des charges l'obligation d'une trop grande vitesse. Nous ne croyons guère à ce machiavélisme un peu naïf. Si nous étions consultés, nous demanderions que le parcours de Marseille à Tunis dût s'effectuer normalement en trente heures et même, dans six ou sept années, en vingt-huit heures ; on ne passerait ainsi qu'une nuit à bord. Ce serait un grand bienfait pour nombre d'estomacs ; ce serait aussi un profit sérieux pour la correspondance.

Il était intéressant de se rendre compte de la facilité avec laquelle on aborde au port de Tunis. L'inauguration officielle de ce port s'était faite avec éclat quelques jours avant mon arrivée. Mais les inaugurations officielles sont souvent de grandes impostures. L'établissement d'un port à Tunis avait, en outre, soulevé bien des objections ; les archéologues croyaient que c'était une profanation de la terre d'Afrique et que nous nous devions à nous-mêmes de remettre en état et d'approprier à la navigation moderne les petites cuvettes situées sur la côte que l'on nous représente comme les anciens ports de Carthage ; cette opinion, toutefois, ne ralliait pas d'adhésions parmi les gens pratiques mais beaucoup de ces derniers opinèrent pour une simple jetée, un court chenal et un bassin à la Goulette.

Dans mes précédents voyages ici, j'avais toujours interrogé curieusement les capitaines sur le futur port de Tunis ; je les avais tous trouvés sceptiques à cet endroit pas un qui ne laissât entendre, avec plus ou moins de rudesse, que l'entreprise était folle et que, dût-elle réussir, elle ne servirait à rien. Les gens du métier sont souvent des juges tranchants, superficiels et prévenus.

Cette fois encore, après tant d'autres, j'en eus la démonstration. Arrivé à huit heures du matin, après trente-huit heures de très maussade traversée, à l'entrée de ce goulot si bien nommé, Goletta, qui réunit le lac de Tunis, le Bahira, à la mer, il me charma que nous pussions entrer sans difficulté dans ce long chenal de 8 kilomètres, creusé dans le lac qui n'a que 60 centimètres environ de profondeur. Nous y marchâmes sans encombre, à une vitesse moyenne, ayant en face de nous l'éblouissante blancheur de cette vaste et pittoresque cité, la troisième de toute l'Afrique, inférieure seulement de population au Caire et à Alexandrie, et, tout autour, un cadre magnifique de collines et de montagnes. Les célèbres flamants roses du lac étaient absents, troublés peut-être depuis quelques années par les travaux. Ils se familiariseront avec cette nouvelle distribution des eaux et des terres, avec ce chenal et ces dunes, et, si la race n'en est pas perdue, on ne tardera pas à les revoir.

Je fus ravi de constater que le port de Tunis existe réellement, qu'il est d'un accès facile. On y a dépensé 13 à 14 millions de francs, 13 à 14 millions d'or tunisien, non pas d'or français ; car, nouveauté sans précédent dans l'histoire de notre colonisation, la Tunisie défraye elle-même ses travaux publics. Cette énorme somme, quoi qu'on en dise, a été bien employée ; et s'il fallait faire un port en Tunisie, il était naturel que ce port fût à Tunis. Je parlerai plus tard de Bizerte, dont le rôle doit être tout différent.

Il est très important pour nous que Tunis soit un port ; quelques facilités qu'on eût données à l'accostement à la Goulette, ou quand même, par un prodigieux effort de restauration, on eût rétabli l'antique port de Carthage, l'effet pratique eût été bien moindre. Le port de Tunis épargne peut-être une heure ou deux aux passagers qui, auparavant, devaient faire en barque 1 kilomètre 1/2 ou 2 kilomètres sur une mer souvent agitée, puis attendre le départ du petit chemin de fer italien de la Goulette à

Tunis ; il réduira de 1 fr. à 1 fr. 50 par tonne le transport des marchandises. Des résultats si minces valaient-ils que la colonie dépensât 13 à 14 millions de francs ? Oui, certes, à notre avis.

C'est que les bénéfices indirects d'une entreprise de ce genre dépassent souvent de beaucoup ses profits directs. Tel est le cas pour le port de Tunis ; outre qu'il jette beaucoup d'éclat sur cette capitale, qu'il y accroît le mouvement, qu'il y développe les installations de toute sorte et la population, il présente d'autres avantages.

J'ai souvent expliqué pour les profanes qu'un port doit être placé non pas sur le bord de la mer, mais le plus loin possible à l'intérieur du pays. Le port de Carthage sur la côte convenait aux moyens primitifs de ces temps lointains. Le port de Tunis est beaucoup mieux situé. La plupart des principaux ports des deux mondes, depuis Liverpool, Londres, Glasgow, Anvers, Hambourg, jusqu'à Philadelphie et Chicago, sont des ports situés dans les terres. Tunis est le point central de l'ancienne Régence c'est là qu'aboutiront tous les chemins de fer, le jour où la France permettra à la Tunisie, ce qu'elle lui refuse actuellement par un entêtement absurde, d'employer les réserves du trésor tunisien à construire des voies ferrées dans le pays. Le port de Tunis épargnera aux gens d'affaires, aux négociants, aux propriétaires exportateurs des pertes de temps, des déplacements, des faux frais de toutes sortes pour leur expédition ou pour la réception des marchandises qui leur sont destinées.

Tunis est en plein essor ; il y a quatre ou cinq ans, elle commençait à être en proie au découragement. La loi douanière qui a ouvert à la Tunisie le marché de la France, avec la franchise ou des droits modérés pour la plupart de ses articles, lui a rendu l'élan ; des taxes énormes, prohibitives subsistent encore en France, cependant, sur certains produits tunisiens, sur les eaux-de-vie, par exemple.

Aux quatre coins de Tunis, on bâtit, presque avec fureur, non seulement sur les deux côtés de la belle avenue de la Marine qui traverse le quartier franc, mais aussi tout au-dessus de la ville, sur les hauteurs qui entourent l'ancienne Kasbah. La truelle est très active dans toute la ville ; il ne semble pas que ce mouvement de construction soit désordonné, car les loyers sont, à Tunis, très chers. Les terrains ont prodigieusement haussé de prix ; il s'en est vendu, il y a un an, sur l'avenue de France, à 120 et 130 fr. le mètre, et l'on prétend que ceux qui les ont achetés ont fait une bonne affaire ; dans les principales rues adjacentes, ils valent de 70 à 100 fr. Les acheteurs de terrains urbains, il y a huit ou dix ans et même cinq à six ans, sont certainement la catégorie de personnes qui, jusqu'ici, a le plus bénéficié des progrès de la Tunisie. Les colons ruraux sont loin d'avoir obtenu, à l'heure présente, des résultats aussi favorables.

Une autre classe d'hommes a notablement profité aussi de l'essor général des affaires dans cette contrée : ce sont les moyens commerçants. Tout homme ayant un petit capital, susceptible de durer quelques années, beaucoup de bon sens, d'économie, de persévérance et quelque art de traiter avec les hommes, a pu, en ouvrant ici un petit commerce ou un petit atelier vers 1882 ou même vers 1885, arriver à une solide aisance. Certes, on ne pourrait citer de ces grosses fortunes comme il en surgit en quelques années dans les colonies anglo-saxonnes. Mais le nombre de moyens commerçants ou de moyens artisans ayant prospéré, accru leur clientèle, développé leur établissement et s'étant créé une situation de quelque importance n'est pas négligeable : ce sont, avec les acheteurs de terrains urbains, les vrais bénéficiaires de la civilisation.

Sans jouir, comme on est trop tenté de le croire en France, d'une éblouissante prospérité, ce qui n'est guère possible, d'ailleurs, pour une colonie âgée de douze ans seulement, la Tunisie est donc dans une bonne voie. Pour qu'elle continue d'y avancer, sans soubresauts, sans ralentissement et sans accident, il suffit qu'on lui permette d'employer ses ressources. La Tunisie ne tend pas la main, ce qui est bien beau et bien rare pour une colonie française. Elle supplie seulement qu'on la laisse user pour ses travaux publics des réserves considérables qu'elle a accumulées. Grâce à une stricte

économie, à une série de bonnes années et au bénéfice des conversions de sa Dette publique, qui est garantie par la France, mais pour laquelle le Trésor français n'a jamais eu à payer effectivement un centime, la Tunisie dispose d'une sorte de Trésor pacifique d'environ 25 millions. Elle voulait employer la plus forte partie de cette somme à construire 300 ou 350 kilomètres de chemins de fer. Croira-t-on qu'on ne peut arracher au Parlement français un consentement pour dépenser sur une terre française en travaux de première nécessité un argent qui ne coûte rien à la France ? C'est ainsi que nous finirons par plonger dans l'anémie une contrée qui possède tous les éléments de la santé et de la croissance.

Le nouveau résident de France à Tunis, M. Charles Rouvier, a déployé jusqu'ici en vain toute son activité pour triompher de l'indifférence ou plutôt de l'obstination inconsciemment antipatriotique du Parlement. Souhaitons qu'il finisse par éclairer nos ministres et nos députés sur des intérêts qui sont vitaux pour la Tunisie et indirectement pour la France. M. Charles Rouvier, depuis quelques mois qu'il occupe l'importante situation de ministre de France à Tunis, s'est acquis l'estime générale et l'universelle sympathie. Il se montre appliqué, affable, pénétré des grands devoirs qui lui incombent et de la belle mission qu'il peut accomplir. Il a eu le bonheur d'avoir une excellente préparation ; comme ministre de France dans la République argentine, il a pu étudier de près comment un pays neuf bien doué peut se développer, comment aussi il peut tomber dans des crises graves. C'est là un utile apprentissage. On se plaît à penser que M. Charles Rouvier nous ramènera les heureux jours de M. Cambon ; mais que le Parlement français cesse d'entraver, comme il le fait dans la question des chemins de fer, les progrès de la Tunisie.

LÉGION D'HONNEUR
(*JORF*, 20 juillet 1893)

Par décret du Président de la République en date du 19 juillet 1893, rendu sur la proposition du ministre des affaires étrangères et vu l'avis du conseil de l'ordre en date du 13 juillet 1893, est nommé chevalier de l'ordre national de la Légion d'honneur M. Røederer (David), ingénieur, directeur des travaux du port de Tunis ; 30 ans de services.

Suite :

1894 : Ports de Tunis, Sousse et Sfax :

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Ports_Tunis-Sousse-Sfax.pdf