

Genèse et développement de la base navale de Bizerte : « un Toulon africain »?^{*}

Pascal Venier

« *Ce lac vaut, à lui seul, la possession de la Tunisie toute entière... Oni, messieurs, si la France s'est installée en Tunisie, c'est pour posséder Bizerte!* »¹ Ce fut à l'occasion d'une visite à Bizerte le 23 avril 1887 que Jules Ferry se laissa aller dans un grand élan de lyrisme républicain à cette enthousiaste déclaration. Indéniablement, une telle explication de l'intervention française en Tunisie, quelques années six années plus tôt, alors qu'il occupait les fonctions de président du Conseil, semble largement relever d'une rationalisation *post facto*, dont l'homme politique s'était en quelque sorte fait une spécialité après sa retraite politique toute involontaire. Il n'en reste pas moins que Bizerte présentait un intérêt stratégique d'un caractère exceptionnel et que la marine envisagea très tôt la possibilité d'en faire une base d'opérations, complément nécessaire de Toulon sur la côte de l'Afrique du Nord.

Cette communication se propose de présenter les résultats préliminaires de recherches en cours sur la base de Bizerte avant 1914, qui s'insèrent dans un projet de recherche plus large sur la problématique des bases navales et de la défense impériale, envisageant initialement le cas de la France, mais peut-être aussi à terme celui des principales puissances navales de l'époque, à l'échelle mondiale et dans une optique comparatiste². Le colloque international sur les bases et arsenaux français d'outre-mer, du Second Empire à nos jours, organisé par le Comité pour l'Histoire de l'Armement et le Service historique de la Marine, qui se tint à l'École Militaire à Paris, en mai 2000, a très pertinemment suggéré tout l'intérêt que pouvait représenter le thème jusqu'alors largement négligé de ces bases de la puissance navale³.

109

^{*} Publié in André Leroy et Christiane Villain-Gandossi (ed.), *Les navigations organisées et les stations navales en Méditerranée*, (Ollioules: Editions de la Nerthe et Société française d'histoire maritime, 2004), pp. 109-122. ISBN 2-913483-44-5.

Il s'agira ici, avant tout d'un premier défrichage destiné à combler une lacune tout à fait surprenante de l'historiographie, l'absence d'une étude systématique du développement de la base navale de Bizerte⁴. Pour ce faire, cette communication se propose de retracer, en ne perdant pas de vue le thème même du colloque, la genèse du développement de la base navale de Bizerte et la transformation de la station navale de Tunisie depuis les lendemains de l'établissement du protectorat français jusqu'à la création de la Préfecture maritime de Bizerte, à la veille de la première guerre mondiale. L'exposé sera structuré en trois parties. La première partie s'efforcera de mettre en relief le paradoxe certain que représente le lent développement d'une base navale en un point d'une telle importance stratégique de 1881 à 1897. La seconde partie analysera le grand tournant de 1897-1898 et les circonstances aboutissant à la décision de transformer Bizerte en une base navale d'importance. Il s'agira pour terminer d'analyser la place centrale occupée par Bizerte dans la politique des points d'appui menée jusqu'à 1914.

Le paradoxe de Bizerte avant 1898

Bizerte possédait à l'évidence des atouts unanimement reconnus et sa valeur stratégique apparaissait de tout premier ordre. Elle reposait tout d'abord sur sa position géographique même qui lui permettait d'envisager de contrôler le détroit de Sicile et de commander le passage entre la Méditerranée occidentale et la Méditerranée orientale. Le passage des grandes routes maritimes vers le Levant, les Indes et l'Extrême-Orient pouvait d'autant plus facilement être menacé que la Sardaigne et la Sicile n'étaient éloignées que de tout au plus 80 milles. Située à quelques 250 milles de Malte, elle occupait une position propice qui lui permettait d'envisager de faire pendant à Malte. Un atout considérable était par ailleurs que le lac de Bizerte présentait un potentiel exceptionnel en Méditerranée pour le développement d'un port en eau profonde. Comme le soulignait le capitaine de vaisseau Ponty en 1898: « *C'est ce lac en eau profonde qui a donné à Bizerte une si grande réputation. Tous ceux qui ont vu, à l'intérieur des terres, cette grande étendue d'eau, dans laquelle* » toutes les flottes du monde

pourraient trouver place « *ont été immédiatement séduits*⁵. » Cette formule qui rappelait celle utilisée à propos des rades de Brest, Rio de Janeiro ou Diego Suarez, frappait manifestement les esprits et fut reprise par de nombreux auteurs⁶. Une constante stratégique pour la Marine française en Méditerranée était alors le besoin d'une seconde importante base navale en Méditerranée. Comme le rappelait Daveluy, en 1905, « *il est presque impossible de concevoir des opérations stratégiques quand on ne dispose que d'une seule et unique base*⁷. » L'utilisation de la vapeur était extrêmement contraignante et comme pouvait l'écrire un officier de Marine en 1899 : « *Le croiseur moderne est rivé à son point d'appui par une chaîne dont la longueur est une fraction de son rayon d'action*⁸. » Le potentiel offert par le site de Bizerte et de son lac, à 400 milles de Toulon attira très tôt l'attention des marins français, d'autant que les ports algériens qui étaient à fleur de côte et ainsi difficilement défendables n'étaient guère propices à la création d'une telle base navale d'importance⁹.

Toutefois le développement de Bizerte fut largement ralenti pour des raisons diplomatiques. Le Cabinet libéral britannique n'avait accepté le traité de protectorat de 1881 et le fait accompli de l'occupation de Bizerte qu'en vertu d'assurances données pour la France par Barthélémy Saint-Hilaire, de n'envisager qu'un « *développement purement commercial de Bizerte où la France n'envisage pas de créer un grand port de guerre*¹⁰. » Dans une lettre, du 16 mai 1881 adressée à Lord Lyons, Barthélémy Saint-Hilaire affirmait que « *quelles que soient les entreprises que des sociétés privées veillent tenter à Bizerte, il n'entre nullement dans nos projets de dépenser aujourd'hui les sommes énormes et de commencer les travaux gigantesques qui seraient nécessaires pour transformer cette position en un port militaire pouvant servir de base à des opérations de guerre maritime...?* »¹¹

La Marine se résigna à évacuer Bizerte le 18 mars 1884 et il fallut attendre la fin des années quatre-vingt, pour qu'il soit de nouveau question d'un port militaire à Bizerte. La redistribution de

la flotte française et sa concentration en Méditerranée en 1888 aboutissant dans le même temps à un changement dans la balance des forces en Méditerranée au détriment de la Royal Navy, les Britanniques étaient extrêmement préoccupés, tout comme d'ailleurs les Italiens, par le risque que représentait pour eux la création d'un port de guerre à Bizerte¹².

L'ambassadeur britannique à Paris ne fut pas sans faire valoir que cela serait perçu par Londres comme une *sérieuse provocation*¹³. Il devait toutefois se déclarer pleinement satisfait des assurances données par le gouvernement français, renouvelant alors celles précédemment données par Saint-Hilaire et confirmant qu'il n'avait alors aucune intention d'agrandir et d'armer le port de Bizerte, tout en ce gardant bien de donner une ferme garantie pour le futur¹⁴. A partir de 1894, certaines divergences se firent jour entre la *Rue Royale* et le *Quai d'Orsay*, ce dernier s'opposant à l'entrée du stationnaire de la division navale de Tunisie dans le nouveau canal de Bizerte, qui venait d'être ouvert à la navigation¹⁵. Le ministère des Affaires étrangères craignait alors que la question de Bizerte ne vint contrarier les négociations en cours, tant avec le Royaume-Uni que l'Italie sur la Tunisie, pour les amener à renoncer aux traités de commerce signés respectivement en 1875 et 1868 avec le Bey de Tunis, mais aussi à accepter l'annulation des traités de capitulation qui n'avaient jamais été abolis¹⁶. Le développement de Bizerte fut ainsi très lent jusqu'en 1897 et n'aboutit qu'à la création d'une modeste station de torpilleurs.

L'amiral Aube, le chef de la Jeune École, avait bien eu de grandes ambitions pour Bizerte, dont il envisageait de faire une grande base navale, puisqu'elle offrait un point idéal pour l'utilisation stratégique des torpilleurs en faisant peser une menace certaine sur la route des Indes¹⁷. Il ne fut toutefois possible en 1889 que de déployer deux torpilleurs, stationnés dans le vieux port de Bizerte¹⁸. Dans son étude d'ensemble sur *La Marine française au printemps de 1890*, le député Jean-Louis de Lanessan ne manquait pas de constater tristement que « *les quelques stations de torpilleurs dont nous disposons sont pour la plupart très insuffisamment*

*outillées. La Corse ne possède qu'un seul torpilleur; l'Algérie n'en a que deux et Bizerte un seul*¹⁹. » Il n'en restait toutefois pas moins que les autorités italiennes considéraient que Bizerte et Toulon, étaient pour reprendre l'expression utilisée par Ressiman, en décembre 1890, comme « *deux pistolets chargés tenus en permanence à la tempe de l'Italie par la France*.²⁰ »

Le développement de l'infrastructure portuaire de Bizerte ne se fit qu'extrêmement lentement. L'aménagement de ce site exceptionnel en une base d'opérations n'allait pas, en effet, sans poser des difficultés techniques certaines. D'importants travaux s'avérèrent nécessaires pour relier le lac de Bizerte à la mer et les préparatifs en vue du creusement d'un chenal reliant la mer au lac de Bizerte ne commencèrent qu'en octobre 1886²¹. Ils n'avancèrent que lentement et le chenal ne fut ouvert qu' en mars 1892.

Les travaux du port étaient eux déjà bien avancés en 1889, avec la construction d'un dock flottant, lorsque les travaux de fortification commencèrent pendant l'été de 1889. Deux torpilleurs faisaient leur entrée dans le lac en octobre 1892 et les années suivantes furent marqués par les débuts de la fréquentation de « *cette grande étendue d'eau, dans laquelle toutes les flottes du monde pourraient trouver place* » par des bâtiments de guerre tant français qu'étrangers²².

En 1896, pour la première fois, l'escadre de la Méditerranée, placée sous le commandement de l'amiral Gervais, visitait Bizerte²³. Le 14 mai une partie de celle-ci, avec en particulier le *Brennus* et le *Redoutable* pénétraient dans le lac, et deux jours plus tard, ce fut au tour d'une division de trois croiseurs d'y entreprendre une journée entière de manœuvres.

Deux années plus tard, c'était l'ensemble de l'escadre de la Méditerranée, aux ordres de l'amiral Humann, qui y manœuvrait²⁴. En un temps où l'on distinguait classiquement entre trois formes de *bases d'opérations*, arsenaux, points d'appui et postes de torpilleurs, Bizerte était bien devenue une base d'opération, mais c'était toutefois sous cette dernière forme, la plus modeste²⁵.

Le grand tournant : Bizerte point d'appui de la flotte

La question des points d'appui fut à l'étude dès 1890, lorsque le Conseil d'amirauté se penchant sur le *système de défense des colonies* traça un programme général de *bases d'opération de la flotte*, qui au nombre de 10 (Martinique, Saintes, Gorée-Dakar, Saïgon-Poulo-Condore, Haïphong, Nouméa, Diego-Suarez, Port-Phaëton (Tahiti), Libreville et Obock) avaient vocation à faire contrepoids aux 25 bases navales ultramarines britanniques, en créant un réseau global de bases navales²⁶. Le programme envisagé resta toutefois en sommeil et il fallut attendre avril 1897, pour que l'idée ne fut relancée, lorsque le député Edouard Lockroy, ancien ministre de la marine, déposa une proposition de loi portant sur un crédit de 36 millions de francs destinés à « *organiser d'urgence Saïgon, Diégo-Suarez, Djibouti, Fort-de-France, Nouméa et Bizerte*²⁷. » La Chambre des députés soucieuse de ne pas rompre avec les règles budgétaires traditionnelles, se refusa cependant à voter un programme portant sur plusieurs années, et ne vota qu'un crédit de 1 880 000 francs pour les travaux à entreprendre à Bizerte pendant la seule année 1897. Il est intéressant de prendre acte de l'étape importante de l'histoire des bases et arsenaux d'outre-mer français que constitue la création, le plus souvent négligée, en tant que telle d'un point d'appui de la flotte à Bizerte²⁸. Les rapports entre les services de la Marine et de la Guerre y furent définis par un décret du 15 février 1898 qui instituait un commandant de la Marine, adjoint au gouverneur de la place de Bizerte²⁹. Le développement du point d'appui fut mis à l'étude et le plan d'ensemble du 25 février 1897 prévoyait ainsi la construction de « *deux bassins de radoub, un grand appontement et plusieurs petits ; un bassin d'évitage protégé par des jetées, des magasins, des ateliers, un parc à charbon pour 20 000 tonnes, une voie ferrée reliée à la ligne Bizerte-Tunis, des réservoirs d'eau.* » Le projet initial qui devait coûter 15 millions fut par la suite réduit à 12 en supprimant un des bassins de radoub³⁰. En octobre 1898, les travaux semblaient en bonne voie: « *Les jetées extérieures du bassin d'évitage sortent de l'eau et sont déjà maçonnées sur une assez belle longueur. Le chenal d'accès des*

*grands fonds du lac au bassin d'évitage, ainsi que de ce bassin sont en partie creusées. La voie ferrée est faite, sauf le raccord devant entrer dans l'arsenal*³¹. » Si le grand bassin de radoub de 200 mètres n'en était qu' au stade de la mise en adjudication, les ingénieurs de la Régence chargés des travaux espéraient alors néanmoins être en mesure de livrer l'arsenal dans un délai de 4 ans³².

La crise franco-britannique de Fachoda en octobre et novembre 1898, révéla bien cruellement la faiblesse de la Marine française face à la Royal Navy et fit se poser la question de la défense de l'empire colonial français, jusque là singulièrement négligée par les autorités gouvernementales³³. Les défenses de Bizerte étaient jugées en octobre 1898, par le capitaine de vaisseau Ponty, le commandant de la station navale de Tunisie, comme étant « à peu près nulles »³⁴. Il notait d'ailleurs, assez savoureusement: « *mais il fallait bien commencer, la Marine sentait le besoin de Bizerte, son utilité, la Guerre chargée des défenses, en était moins persuadée. Elle ne paraissait nullement disposée à consacrer des millions à défendre notre point d'appui. Nul doute qu'en commençant alors l'Arsenal, la Marine, n'ait eu l'arrière pensée de forcer la main à la Guerre et qu'elle se soit dit: Faisons l'arsenal, on sera bien obligé de le défendre.* » Il ne manquait pas d'insister sur ce qu'il pouvait y avoir d'aberrant dans le développement de Bizerte: « *construire des établissements, avant d'avoir assuré l'inviolabilité de l'entrée, faire l'arsenal avant d'avoir constitué le point d'appui, c'était, on l'avouera, mettre la charrue avant les bœufs.* » La question du mur d'enceinte, qui restait encore à construire était bien sûr extrêmement préoccupante et les bureaux de la Marine et de la Guerre n'en étaient encore qu'au stade des pourparlers sur ce point. En l'état actuel de choses, concluait Ponty, « *Bizerte, en construction, est un gros danger, en ce sens qu'il attirera des expéditions sans pouvoir y résister.* »

Chargé d'étudier le développement de Bizerte, Ponty s'efforçait de définir l'objectif à atteindre dans un important document qui mérite à ce titre d'être cité largement: « *Bizerte [...] doit être avant tout,*

un point d'appui et de ravitaillement pour nos flottes, puis un arsenal de réparation... Bizerte doit être un centre fortifié, dans lequel nos flottes puissent en sécurité, en toute sécurité, opérer leur ravitaillement, trouver un peu de repos, se réfugier en cas de retraite, se ressaisir après un combat, même victorieux.

Mais nous voulons, en outre, que Bizerte, soit un arsenal de réparation.

Cela veut dire qu'une flotte réfugiée à Bizerte, doit y trouver, outre la sécurité et les moyens de se ravitailler, tout ce qui lui est nécessaire pour se réparer. C'est-à-dire des bassins de radoub et des ateliers.

Nous voulons donc faire de Bizerte deux choses :

Un point d'appui et un arsenal.

Un point d'appui maritime peut très bien ne pas posséder un arsenal, tel la Magdalena; nous, ce que nous désirons, c'est l'ensemble des deux; nous ne faisons d'ailleurs aucune, difficulté de reconnaître que, pour nos besoins immédiats dans la Méditerranée, Bizerte, point d'appui, aurait dû passer avant Bizerte arsenal.

Certes nous serons heureux, dans notre point d'appui, de trouver tout ce qu'il nous faudra pour nous réparer, mais ce que nous réclamons avant tout, c'est le point d'appui, c'est-à-dire la sécurité et le ravitaillement assurés. Le reste, quelque'important qu'il soit, n'est que de deuxième urgence... donner toute sécurité... Bizerte doit être en mesure de résister victorieusement aux attaques sérieuses qu'un pareil rôle doit lui attirer et si cette position ne doit pas ou ne peut pas donner ce que nous en attendons, à celles de nos forces navales qui viendraient s'y appuyer ou s'y réfugier, il est inutile d'y jeter des millions, il faut y renoncer.

Il est donc évident, a priori, que Bizerte doit être défendu, non pas avec quelques batteries et quelques bataillons comme un port de commerce, ou un point d'appui de second ordre, mais comme le vrai point d'appui de nos Escadres sur notre littoral nord Africain, et si j'insiste sur cette vérité, c'est qu'elle ne paraît pas avoir encore pénétré partout.

De là... faire grand à Bizerte, ou d'y renoncer d'y faire ce que nos adversaires possibles ont fait à Malte, à Gibraltar, à la Magdalena,

pour ne citer que les points les plus proches, et pour cela y dépenser ce qu'il faut, non pas timidement quelques millions comme nous l'avons fait jusqu'à présent, mais franchement, tout ce qui est nécessaire pour créer dans la Méditerranée le second point d'appui qui nous est indispensable³⁵. » L'amiral de Cuverville qui joua, en qualité de chef d'état-major général de la Marine, un rôle fondamental dans la conception de la politique des points d'appui se montra particulièrement réceptif à une telle conception du développement de Bizerte. Il était d'ailleurs intimement convaincu de ce qu'il fallait « porter sur Bizerte le plus grand effort possible. [...] il n'est pas besoin de faire ressortir l'importance militaire d'une ligne comme celle de Bizerte-Porto-Vecchio-Toulon, qui, appuyée par trois escadres et barrant la Méditerranée, nous assurerait en toutes circonstances la supériorité incontestable sur cette mer. En dépensant dans chacun de ces deux points, Bizerte et Porto-Vecchio, le prix d'un cuirassé, soit 25 millions, on obtiendrait sûrement au point de vue militaire un accroissement de puissance plus considérable que celui résultant de la mise en chantier de deux cuirassés supplémentaires³⁶. »

Bizerte dans la politique de développement des points d'appui de 1901-1902

Le programme de développement des points d'appui manifestait aux lendemains de la crise de Fachoda une ferme volonté de mener entre les différents départements ministériels concernés une politique concertée de défense maritime et impériale. Pour la première fois, une véritable étude d'ensemble des questions de défense maritimes et côtières, tant métropolitaines, nord-africaines que coloniales avait été menée à bien. Il s'agissait là pour le gouvernement Waldeck-Rousseau de montrer à la Grande-Bretagne la force de la France, jugée comme un préalable indispensable à l'amélioration des relations bilatérales avec le voisin d'outre-Manche³⁷. Le programme d'ensemble du 30 janvier 1900 complété suivant les nécessités visées par la loi du 7 juillet 1900 était évalué par Messimy comme comprenant d'une part 99,5 millions pour les côtes de la métropole et d'Algérie et, d'autre part, une dotation spéciale de Bizerte s'élevant à 30,37 millions³⁸. La loi sur l'outillage

des ports de guerre et à l'établissement des bases d'opération de la flotte qui fut votée, non sans un certain retard, le 2 mars 1901, prévoyait un budget de 94,87 millions de francs pour les ports et le littoral de la métropole et de 75 millions pour les ports et établissement hors de la métropole. Ce fût ainsi au total, bien loin des 55 millions habituellement mentionnés ; un budget total d'environ 97 millions pour les seuls points d'appui coloniaux et de plus de 81 millions pour l'Afrique du Nord³⁹.

Le cas de Bizerte présente un intérêt tout particulier : ce fut le point d'appui pour lequel les gros efforts financiers furent consentis, mais de plus parce qu'il prenait une importance croissante dans la stratégie navale française. L'analyse de ces données révèle clairement l'importance fondamentale de Bizerte qui se taillait véritablement la part du lion, avec 68,75 millions. Son développement était véritablement une priorité fondamentale pour le gouvernement. La question de Bizerte fut ainsi débattue au plus haut niveau, non seulement pendant la réunion du conseil des ministres du 28 février 1900, au plus fort de la psychose de guerre de la fin de l'hiver 1900, que pendant la séance du Conseil supérieur de la guerre du 19 mars 1900, exceptionnellement présidée par le chef de l'Etat en personne, en présence des ministres de la Guerre, de la Marine et des Colonies⁴⁰. Cet intérêt pour le point d'appui tunisien de la part du Gouvernement permit de circonvenir bien des difficultés. Certaines oppositions qui avaient pu exister jusque-là du côté du Quai d'Orsay disparurent ainsi. L'effort consenti pour l'ensemble Algérie-Tunisie, puisque outre les crédits alloués à Bizerte, non moins de 12 millions à des travaux à mener sur la côte de l'Algérie⁴¹, traduisait clairement l'importance toute particulière de la Méditerranée dans les priorités stratégiques et géopolitiques françaises dans le contexte de la rivalité franco-britannique.

La commission de 1899, placée sous la présidence du chef d'état-major de la Marine, le vice-amiral Gervais, envisageait de façon assez ambitieuse, l'éventualité du ravitaillement et des réparations d'une escadre de 6 cuirassés et de 6 croiseurs⁴².

Développant le plan élaboré par la commission dirigée par le Capitaine de Vaisseau Ponty, elle présenta le 4 janvier 1900 un « *rapport sur l'organisation générale du port et de l'arsenal de Bizerte* ». Le plan approuvé par le ministre de la marine le 20 février 1900 était celui d'un arsenal extensible qui devait comprendre en particulier une darse de 50 ha, susceptible d'être doublée, deux grands bassins de radoub et un petit, avec la possibilité d'aménager un troisième grand bassin, et l'arsenal proprement dit, d'une superficie de 50 ha. La commission établit l'importance du stock d'approvisionnements qui devait être constitué et représentait en ce qui concerne le charbon 20 000 tonnes à Sidi Abdallah et 4000 tonnes dans la Baie sans nom, ce parc pouvant être facilement doublé, 90 jours de vivres, soit 650 000 rations, ainsi que 12 mois de matières consommables pour 6 cuirassés et 6 croiseurs et, en ce qui concerne les munitions, une « *fraction notable de l'approvisionnement qu'on est en train de constituer en Méditerranée. Pour tous les bâtiments en service*⁴³. »

La politique de développement des points d'appui donna d'assez spectaculaires résultats à Bizerte, le *Toulon africain* pour reprendre l'expression utilisée par les contemporains, qui était appelé à jouer un rôle d'une importance croissante en Méditerranée. Le projet finalement retenu fut mené dans ses grandes lignes, au point qu'en 1913, dressant, dans le Bulletin des travaux des officiers un état des lieux le lieutenant de vaisseau Fay ne manquait pas de souligner que « *l'exposé du programme de 1899 pourrait être pris, à peu de choses près, pour une description sommaire de l'arsenal, tant le développement de Sidi Abdalab s'est logiquement poursuivi conformément au plan primitif*⁴⁴. »

L'avancement des travaux ne fut toutefois pas sans connaître des retards, mais aussi entraîner des dépassements de crédit⁴⁵. Si le ministre de la Marine n'en était cependant en 1910 qu'à envisager la possibilité de « *ravitailer à bref délai une escadre* » à Bizerte⁴⁶, l'arsenal de Bizerte jouait malgré cela déjà un rôle important dans les infrastructures maritimes françaises, puisqu'en 1911, on y trouvait deux des quatre grandes formes de radoub et deux ans plus tard

la construction d'une troisième était décidée⁴⁷. Le rôle stratégique joué par Bizerte comme instrument de la puissance navale française ne fit que s'affirmer pendant les années précédant le début de la première guerre mondiale, en particulier avec la politique de concentration de la flotte française en Méditerranée en 1912.

Notes

¹ Contre-amiral Adolphe Lepotier, *Bizerte*, Paris, Éditions France-Empire, 1966, p. 73.

² Pascal Venier, *Défense impériale et politique des points d'appui de la flotte (1898-1905)*, in Comité d'Histoire de l'Armement, *Les bases et arsenaux français outre-mer, du Second Empire à nos jours*, Paris : Lavauzelle, 2002, pp. 99-111.

³ Relevons toutefois l'étude de Dominique Barjot sur l'entreprise Hersent, envisageant le rôle de celle-ci dans le développement du port de Bizerte. Dominique Barjot, " Le rôle des entrepreneurs et ingénieurs des travaux publics dans la réalisation des bases et arsenaux d'outre-mer" , in *Les bases et arsenaux français outre-mer...*, pp. 190-208.

⁴ Comité d'Histoire de l'Armement, *Les bases et arsenaux français outre-mer, du Second Empire à nos jours*, Paris : Lavauzelle, 2002.

⁵ Service Historique de la Marine, Vincennes (ci-après SHM) BB8 1900, capitaine de vaisseau Ponty, Note sur Bizerte, Point d'appui de la flotte et arsenal maritime, 30 octobre 1898.

⁶ "Cette phrase, que chacun a entendue à propos de Brest, Rio-de-Janeiro, de Bizerte, de Diégo-Suarez, a le privilège d'exercer une profonde impression sur le public. » Lieutenant de vaisseau René Daveluy, *Étude sur le stratégie navale*, Paris, Berger-Levrault, 1905, p. 79.

⁷ Ibidem.

⁸ Lieutenant de vaisseau Lesquivit, *Étude historique et stratégique sur la guerre de course*. Bulletin des travaux des officiers, 1899, p. 477.

⁹ René Daveluy, op. cit., p. 84.

¹⁰ Pierre Guillen, *Politique étrangère de la France. 3. L'Expansion*, Paris, Imprimerie nationale, 1984, p. 145.

¹¹ Adolphe Lepotier, op. cit., pp. 162-3.

¹² Arthur Marsden, *British Diplomacy and Tunis 1875-1902*, Edimbourg, Scottish Academic Press, 1971, p. 147 et Arthur J. Marder, *British Naval Policy, 1880-1905: The Anatomy of British Sea Power*, Londres, Putman, 1940, pp. 84-87.

¹³ Arthur Marsden, op. cit., p. 147, d'après Lytton à Salisbury 25 janvier 1889 et Salisbury à Lytton 2 février 1889.

¹⁴ Ibid.

¹⁵ Adolphe Lepotier, op. cit., p. 159.

-
- ¹⁶ Alf Andrew Heggoy, *The African Policies of Gabriel Hanotaux, 1894-1898*, Athens, Ga., University of Georgia Press, 1972, pp.88-104.
- ¹⁷ Arthur Marder, op. cit., pp. 86-87.
- ¹⁸ Adolphe Lepotier, op. cit., p. 119 ; Arthur Marsden, op. cit., p. 143.
- ¹⁹ Jean-Louis de Lanessan, *La Marine française au printemps de 1890*, Paris, Berger-Levrault, 1890, p. 366.
- ²⁰ Cité par Arthur Marsden, op. cit., p. 147.
- ²¹ Ibid., p. 143.
- ²² Ibid., p. 160.
- ²³ E.-M. Lachenaud, *Notice sur Bizerte, point d'appui de la flotte*, Épinal, Imprimerie nouvelle, 1912, p. 13.
- ²⁴ Adolphe Lepotier, op. cit., p. 189.
- ²⁵ René Daveluy, op. cit., p. 85.
- ²⁶ SHM, BB8 918/1.
- ²⁷ Il proposait d'attribuer respectivement 1 million à Saïgon et à Nouméa, 8 millions à Diégo-Suarez, 2 à Dakar, 3 à la Martinique, 16 à Bizerte, ainsi qu'une somme de 5 millions pour un dépassement de crédits. Adolphe. Messimy, *Rapport sur les points d'appuis de la Flotte aux colonies et en Algérie-Tunisie*, Paris, Imprimerie nationale, 1905, p. 20.
- ²⁸ Paradoxalement, cette création est souvent négligée puisqu'il n'est pas fait mention de Bizerte dans les décrets d'octobre 1898, d'avril 1899 et de juin 1902, ce qui s'explique par le fait que les documents en question co-signés par les ministres de la Marine et des Colonies ne portaient que sur les territoires placés sous l'autorité de ce dernier, qui n' avait pas à connaître des questions relative à la Tunisie, protectorat relevant du ministère des Affaires étrangères.
- ²⁹ Cf. Rapport au président de la République du ministre de la Marine, Edouard Lockroy et du ministre des Colonies Antoine Guillaïn, 1^o avril 1899, Journal officiel de la République française, 3 avril 1899.
- ³⁰ Marine, BB8 1900, capitaine de vaisseau Ponty, *Note sur Bizerte, Point d'appui de la flotte et arsenal maritime*, 30 octobre -1898.
- ³¹ Ibid.
- ³² Ibid.
- ³³ Marc Michel, *La Mission Marchand 1895-1899*, Paris, Mouton, 1972, 298 pages; et colonel Jean Defrasne, *Les forces armées françaises devant la crise de Fachoda*, *Revue Historique des Armées*, 1982, 4, pp. 96-107 et 1983,1, pp. 102-113.
- ³⁴ SHM, BB8 1900, capitaine de vaisseau Ponty, *Note sur Bizerte, Point d'appui de la flotte et arsenal maritime*, octobre 1898.
- ³⁵ SHM, BB8 1900, capitaine de vaisseau Ponty, *Note sur Bizerte, Point d'appui de la flotte et arsenal maritime*, 30 octobre 1898.

³⁶ S.H.M., 190 GG2, Rapport de l'amiral de Cuverville, 30 septembre 1898.

³⁷ Ministère des Affaires étrangères (ci-après MAE), NS Grande-Bretagne 12, Lettre de Paul Cambon à Théophile Delcassé, Londres, le 2 avril 1900.

³⁸ Ibid., p. 184.

³⁹ A. Messuay, *Rapport sur les points d'appui...*, p. 28.

⁴⁰ MAE, NS Grande-Bretagne 12, note du ministre des Affaires étrangères Théophile Delcassé sur la réunion du Conseil des ministres du 28 février 1900 et Service Historique de l'Armée de Terre, 1 N 8, procès-verbal de la séance du Conseil supérieur de la guerre du 19 mars 1900.

⁴¹ A. Messimy, op. cit., p. 31. L'essentiel de ces travaux ne furent en fait jamais menés à bien.

⁴² Lieutenant de vaisseau Fay, op. cit., p. 819.

⁴³ Ibid., p. 821.

⁴⁴ Ibid., op. cit., p. 822.

⁴⁵ A. Messimy, op. cit., p. 31.

⁴⁶ Lieutenant de vaisseau Fay, op. cit., p. 822.

⁴⁷ Philippe Masson, Michèle Battesti et Jacques Favier, *Marines et constructions navales (1789-1989)*, Paris, Lavauzelle, 1989, p. 71.