



**HAL**  
open science

# L'arsenal de Bizerte, moteur de l'industrialisation de l'Afrique du Nord au lendemain de la Première Guerre mondiale ?

Thomas Vaisset

## ► To cite this version:

Thomas Vaisset. L'arsenal de Bizerte, moteur de l'industrialisation de l'Afrique du Nord au lendemain de la Première Guerre mondiale?. *Outre-Mers Revue d'Histoire*, 2018, Sortir de la guerre dans les empires, 400-401, pp.129-144. 10.3917/om.182.0129 . hal-02500795

**HAL Id: hal-02500795**

**<https://normandie-univ.hal.science/hal-02500795>**

Submitted on 12 Jan 2022

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## L'ARSENAL DE BIZERTE, MOTEUR DE L'INDUSTRIALISATION DE L'AFRIQUE DU NORD AU LENDEMAIN DE LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE ?

[Thomas Vaisset](#)

Société Française d'Histoire des Outre-Mers (S.F.H.O.M) | « [Outre-Mers](#) »

2018/2 N° 400-401 | pages 129 à 144

ISSN 1631-0438

DOI 10.3917/om.182.0129

Article disponible en ligne à l'adresse :

-----  
<https://www.cairn.info/revue-outre-mers-2018-2-page-129.htm>  
-----

Distribution électronique Cairn.info pour Société Française d'Histoire des Outre-Mers (S.F.H.O.M).

© Société Française d'Histoire des Outre-Mers (S.F.H.O.M). Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

# L'arsenal de Bizerte, moteur de l'industrialisation de l'Afrique du Nord au lendemain de la Première Guerre mondiale ?

Thomas VAISSET \*

## Résumé

Par la présentation des projets consistant à faire du port de Bizerte un moteur de la mise en valeur de l'Afrique du Nord, cet article entend contribuer à éclairer la question des sorties de guerre des colonies. À travers le cas particulier d'un port-arsenal, il s'agira aussi de réinterroger les relations entre la Marine et l'Empire, l'institution navale et le monde économique et, de façon plus globale, le monde civil et le monde militaire.

**Mots-clés** : Sortie de guerre, port colonial, Afrique du Nord française, développement économique.

## Abstract

The aim of this article is to study the Aftermath of War in the French colonial empire via the examples of projects willing Bizerte to play a key role in developing economy of North Africa. Through the particular case of an arsenal harbor, this article aims at interrogating the relationships between French Navy and French Empire, naval institution and economic world, and in a wider approach, civil world and military world.

**Keywords** : Aftermath of War, naval harbor, French North Africa, economic development.

En 1925, dans un article des *Annales de Géographie* rédigé à partir de la documentation réunie dans la perspective de sa thèse de doctorat, François Bonniard reproduisait le *topos* éculé sur Bizerte, devenue « par la volonté française, un port magnifique, le meilleur de notre Afrique du Nord »<sup>1</sup>. Pour suggérer que la situation avait changé depuis, il soulignait qu'avant-guerre, au nom d'impératifs militaires, la Marine avait empêché le développement du port de commerce, au point de le

\* Thomas Vaisset est agrégé et docteur en histoire, Service historique de la Défense.

1. François Bonniard, « Bizerte et sa région », *Annales de géographie*, t. 34, n° 188, 1925, p. 133-145, p. 133.

réduire à une simple annexe du port de guerre. Pour comprendre l'accusation, il convient de rappeler que plusieurs ensembles portuaires coexistent à Bizerte dans un même espace, conduisant à de multiples conflits d'usage en dépit de logiques de site. Le premier est le port de commerce, dont l'exploitation a été concédée, en 1889, à la Compagnie du Port de Bizerte. Contrôlée par la famille Hersent, la Compagnie du Port de Bizerte a joué un rôle majeur dans l'aménagement du site, avec notamment la construction de deux jetées destinées à abriter un avant-port et le creusement d'un canal reliant le goulet du lac en eaux profondes de Bizerte à la Méditerranée <sup>2</sup>. Quant au second ensemble, il regroupe les emprises militaires, dont la plus importante est l'arsenal de Sidi-Abdallah situé au fond du lac, à Ferryville.

Présentée ainsi, la ville semble incarner l'association des fonctions militaire et commerciale qui constitue l'un des traits distinctifs des ports en situation coloniale <sup>3</sup>. Mais la création *ex nihilo* d'un port de commerce à moins de 60 km de Tunis, débouché naturel de la vallée de la Medjerda, ne s'explique nullement par l'importance économique de la région de Bizerte qui est dépourvue d'*hinterland*. Elle témoigne du véritable objectif poursuivi par la France sur place : l'installation d'une base navale pour profiter de l'exceptionnelle qualité géostratégique d'un site qui, selon la célèbre formule de Jules Ferry, aurait à lui seul justifié la prise de possession de la Tunisie. Dans le contexte des rivalités coloniales entre puissances européennes, son contrôle offre une position stratégique privilégiée en Méditerranée <sup>4</sup>. Les marins français en ont conscience très tôt. Dès 1886, l'aide de camp du ministre de la Marine assure que « Bizerte est forcément destiné à devenir un centre naval d'une valeur française au moins égale à celle de Toulon, et, probablement, de plus de valeur pour l'avenir. Bizerte est le canon pointé sur Cagliari, Naples, Palerme et Malte, la clé de la Méditerranée dans ce lieu de passage forcé entre le détroit de Gibraltar et le canal de Suez » <sup>5</sup>. Néanmoins, le développement du port militaire est ralenti pour des raisons diplomatiques. Son essor ne date véritablement que de 1898 et le vote des crédits destinés à la construction de l'arsenal de Sidi-Abdallah <sup>6</sup>. Ce dernier devient rapidement un

2. Dominique Barjot, *La grande entreprise française de Travaux publics (1883-1974)*, Paris, Économica, 2006, p. 163-166.

3. Jean-François Klein et Bruno Marnot (dir.), *Les Européens dans les ports en situation coloniale*, Rennes, PUR, 2015, p. 12-13.

4. Commander H. Garbett, « The Strategic Position in the Mediterranean », *Royal United Service Institution Journal*, vol. 36, n° 178, 1892, p. 1303-1321. L'auteur remercie Julie d'Andurain de lui avoir signalé cet article.

5. Service historique de la Défense, Archives de la Marine conservées à Vincennes (désormais SHD-MV), BB<sup>4</sup> 1452, « Étude sur la guerre navale dans le bassin occidental de la Méditerranée » du capitaine de frégate Chasseriaux, 16 avril 1886.

6. Pascal Venier, « Genèse et développement de la base navale de Bizerte : "un Toulon africain" ? », dans André Leroy et Christiane Villain-Gandossi (dir.), *Les navigations organisées et les stations navales en Méditerranée*, Ollioules, Éditions de la Nerthe, 2004, p. 109-122. Voir également Arnaud Lacroix, « Genèse et développement de la base navale

point d'appui à part entière pour la flotte et, au moins sur le papier, est assimilé aux établissements industriels de la Marine de métropole.

La Grande Guerre déçoit les promoteurs de ce « Toulon africain » appelé à compléter la principale base navale française en Méditerranée. Les infrastructures de Sidi-Abdallah ont été peu utilisées. Le port de commerce quant à lui, handicapé depuis sa création par les contraintes et les servitudes militaires, est victime de l'impact du conflit et tout particulièrement de la crise du *shipping*, c'est-à-dire du transport maritime qui se manifeste par la raréfaction du tonnage disponible et l'enchérissement spectaculaire du coût du fret<sup>7</sup>. Au lendemain de l'armistice, comme pour la Régence, l'heure est aux économies pour la rue Royale, le ministère de la Marine. Pour ses établissements industriels, la sortie de guerre est en effet très délicate. Néanmoins, au cours de cette période de transition caractérisée par une chute brutale de l'activité, Bizerte se distingue nettement de ses homologues métropolitains. Émerge l'idée de faire de la ville et de son port le principal vecteur de la « mise en valeur » de l'Afrique du Nord. Le port de commerce serait le débouché des ressources minières de la frontière algéro-tunisienne, en particulier des mines de l'Ouenza, et l'arsenal deviendrait un pôle industriel majeur dans le secteur métallurgique et mécanique.

Travailler sur la sortie de guerre de Bizerte offre l'opportunité de s'éloigner du cadre chronologique et thématique traditionnel des recherches relatives à la ville et à son port qui s'intéressent le plus souvent à la « crise » ou à la « bataille » de 1961 sous l'angle stratégique ou diplomatique<sup>8</sup>. C'est aussi l'occasion de contribuer à l'étude des arsenaux dans l'entre-deux-guerres qui ont longtemps fait figure de parent pauvre au sein du renouvellement historiographique connu ces dernières années par l'histoire navale<sup>9</sup>. Le contraste avec le dynamisme des travaux consacrés aux villes portuaires françaises à l'époque contemporaine est en effet saisissant<sup>10</sup>. Néanmoins, un récent colloque international intitulé « Les arsenaux de marine du XVI<sup>e</sup> siècle à nos

---

de Bizerte (1881-1920) », mémoire de DEA sous la direction de Jacques Frémeaux, Université Paris IV-Sorbonne, 2004.

7. Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, « Les transports maritimes dans la guerre : contraintes et adaptations », dans Patrick Fridenson et Pascal Grivet (dir.), *L'industrie dans la Grande Guerre*, Paris, Institut de la gestion publique et du développement économique et Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2018, p. 35-51.

8. Sans prétention à l'exhaustivité, voir Damien Cordier-Feron, « La base navale stratégique de Bizerte (1943-1963) », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, n° 213, 2004/1, p. 39-62 ; Nicole Grimaud, « La crise de Bizerte : Bourguiba et de Gaulle » dans Michel Camau et Vincent Geisser (dir.), *Habib Bourguiba, la trace et l'héritage*, Paris, Karthala, 2004, p. 483-491 ; Sébastien Abis, « L'affaire de Bizerte. Une crise géopolitique méconnue », *Confluences Méditerranée*, n° 67, 2008/4, p. 129-146. Parmi les exceptions : Frédéric Saffroy, *Le bouclier de Neptune. La politique de défense des bases françaises en Méditerranée (1912-1931)*, Rennes, PUR, 2015.

9. Martin Motte et Jean de Préneuf, « L'écriture de l'histoire navale à l'époque contemporaine : un modèle national », *Revue historique des armées*, n° 257, 4/2009, p. 27-43.

10. Bruno Marnot, *Les villes portuaires maritimes en France XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Armand Colin, 2015.

*Outre-Mers, Revue d'histoire, T. 105, N° 396-397 (2017)*

jours » organisé à Bordeaux témoigne de l'intérêt renouvelé pour la question dans une perspective diachronique et comparatiste <sup>11</sup>.

L'analyse des projets consistant à faire du port de Bizerte un moteur de l'industrialisation de l'Afrique du Nord apporte un éclairage local à la problématique plus globale des sorties de guerre. La ville constitue en effet un observatoire privilégié pour étudier le cas particulier d'un port-arsenal en situation coloniale. Au prisme du protectorat tunisien, elle permet de réinterroger les relations entre Marine et Empire et de déterminer si la rue Royale a tenté de profiter du premier conflit mondial pour remettre en cause l'émancipation acquise par le ministère des Colonies une vingtaine d'années auparavant <sup>12</sup>. C'est aussi l'occasion d'évoquer les liens entre l'institution navale et le monde économique, même si l'effet de sources joue ici à plein. La priorité a en effet été accordée aux acteurs militaires et diplomatiques. Par conséquent, ont d'abord été mobilisées les archives conservées au Service historique de la Défense et au ministère des Affaires étrangères. Quelques sondages ont été effectués aux Archives nationales, dans le fonds privé d'Étienne Flandin, résident général en Tunisie entre octobre 1918 et janvier 1921, ainsi que dans les papiers de la commission parlementaire de la Marine de la Chambre des députés. Cette contribution, nécessairement exploratoire en raison des dépouillements complémentaires à réaliser, sera déclinée en trois temps. Seront successivement envisagés l'état de Bizerte et les perspectives au sortir du conflit, les projets destinés à faire du port le « "Creusot" de l'Afrique du Nord <sup>13</sup> » et, enfin, les raisons qui expliquent leur échec <sup>14</sup>.

## I. Bilan et perspectives pour Bizerte à l'Armistice

Si, pour reprendre la formule de Marc Michel, le premier conflit mondial n'a « fait "qu'effleurer" » la Tunisie, la mobilisation de cette dernière a été à la mesure d'une guerre totale <sup>15</sup>. Près de 80 000 hommes ont servi sous l'uniforme. Les pertes avoisinent les 20 %, une proportion parmi les plus élevées de l'Empire, contribuant à nourrir la réputation de combativité dont jouissent les troupes nord-africaines <sup>16</sup>. Mais les tranchées n'ont pas le monopole de l'effort tunisien. Environ

11. Caroline Le Mao (dir.), *Les arsenaux de marine du XVI<sup>e</sup> siècle à nos jours*, Paris, PUPS, [à paraître en 2018].

12. Sur cette émancipation, voir Julie d'Andurain, « Entre velléité et opiniâtreté : la création du ministère des Colonies en France (1858-1894) », *French Colonial History*, vol. 14, 2013, p. 33-54.

13. SHD-MV, SS Ca 40, note de la préfecture maritime sur la délimitation des eaux commerciales de Bizerte, 22 février 1920.

14. L'auteur tient à remercier Bruno Marnot, Jean de Préneuf et Béatrice Touchelay d'avoir relu cet article.

15. Marc Michel, *L'Afrique dans l'engrenage de la Grande Guerre (1914-1918)*, Paris, Karthala, 2013, p. 179.

16. Jacques Frémeaux, *Les colonies dans la Grande Guerre. Combats et épreuves des peuples d'Outre-mer*, Saint-Cloud, 14-18 éd., 2006, p. 166-169 et 202.

30 000 travailleurs ont été mis au service de la métropole <sup>17</sup>. Quant aux conséquences économiques, elles sont considérables pour la Tunisie. L'un de ses atouts, l'industrie minière – la Régence était le second producteur mondial de phosphates <sup>18</sup> –, a été particulièrement touché. Entre 1913 et 1918, les tonnages extraits ont chuté de 75 % pour le zinc, de 60 % pour les phosphates, de 50 % pour le plomb et de 28 % pour le fer <sup>19</sup>.

L'armistice inaugure une période d'incertitudes économiques pour la Tunisie. Le rapport annuel au président de la République établi par le ministère des Affaires étrangères avertit : « Le retour à la paix n'a pas [...] supprimé les difficultés [...]. Tout au contraire, ces difficultés ont même paru s'aggraver » <sup>20</sup>. Avec la levée des prohibitions d'exportation édictées pendant les hostilités, l'heure est néanmoins à l'optimisme dans le domaine minier en général et, en particulier, dans celui des phosphates. Les services de la Résidence générale parient sur un phénomène de rattrapage des besoins du secteur agricole qui a été privé d'engrais pendant la guerre. D'après leurs estimations, la hausse de la demande pourrait entraîner un doublement de la production <sup>21</sup>.

Toutefois, trois goulots d'étranglement existent et sont susceptibles de contrarier ces perspectives <sup>22</sup>. Le premier est le manque de fret maritime qui limite les capacités d'exportation des minerais. Cette crise du tonnage prolonge celle connue par l'Afrique du Nord pendant le conflit. La violence des campagnes sous-marines en Méditerranée n'a rien eu à envier à celles qui se sont déroulées dans l'Atlantique <sup>23</sup>. Les relations entre la France et la Tunisie ont été particulièrement touchées au point qu'il était souvent plus facile d'entretenir des liaisons avec la Grande-Bretagne qu'avec la métropole <sup>24</sup>. La seconde difficulté qui pourrait frustrer les espoirs nés de la reprise des exportations de phosphates tient à la médiocre qualité des chemins de fer reliant les sites miniers, concentrés pour la plupart de part et d'autre de la frontière

17. Augustin Bernard, *La guerre et les colonies françaises. L'Afrique du Nord pendant la guerre*, Paris-New-Haven, PUF-Yale University Press-Dotation Carnegie pour la paix internationale, coll. « Histoire économique et sociale de la guerre mondiale. Série française », 1926, p. 93.

18. Aleksei de Keppen, *L'industrie minérale de la Tunisie et son rôle dans l'évolution économique de la Régence*, Paris, Comité central des Houillères de France/Chambre syndicale des mines métallurgiques, 1914, p. 14.

19. Ministère des Affaires étrangères (désormais MAE), 74 CPCOM 221 supplément, note n° 2092, du directeur des Travaux publics au ministre de la reconstitution industrielle, 3 février 1919.

20. *Rapport au président de la République sur la situation en Tunisie en 1919*, Tunis, Société anonyme de l'imprimerie rapide, 1920, p. 5.

21. MAE, 74 CPCOM 221 supplément, lettre n° 634 du résident général au ministre des Affaires étrangères, 10 juillet 1919.

22. Archives nationales (désormais AN), papiers Flandin, 423 AP 11, note de l'inspecteur général des mines Honoré Lantenois sur le développement des phosphates, 7 mai 1920.

23. Jean de Préneuf et Thomas Vaisset, « Le Parlement, la Marine et la création de la direction de la guerre sous-marine (1914-1917) », *Revue d'histoire maritime*, n° 20, 2015, p. 67-89.

24. Augustin Bernard, *op. cit.*, p. 31.

algéro-tunisienne, aux ports tunisiens. Enfin, la production minière est victime d'une crise persistante de la main-d'œuvre. En 1918, les effectifs ont chuté de près de 60 % par rapport aux niveaux d'avant-guerre et la fin des combats n'a pas entraîné d'amélioration de la situation. Au contraire, ils ne cessent de baisser dans l'attente du retour des ouvriers italiens mobilisés en Europe et de celui des travailleurs venus de Tripolitaine après la réouverture de la frontière <sup>25</sup>.

Le conflit et ses conséquences sont également sensibles dans l'arsenal même de Bizerte. S'il est reconnu que l'établissement a, en compagnie de celui de Toulon, pourvu à l'essentiel des besoins des forces navales françaises pendant les hostilités, il n'en demeure pas moins qu'en Méditerranée les carénages se sont d'abord fait à Malte, Tarente ou dans les chantiers de La Seyne et de Castellammare di Stabia <sup>26</sup>. En revanche, la base navale nord-africaine a été particulièrement utilisée par des navires commerciaux réquisitionnés pour ravitailler les troupes déployées dans le bassin oriental de la Méditerranée. Pour la seule année 1916, près de 3 500 bâtiments civils, représentant environ 7 millions de tonneaux, l'ont fréquentée <sup>27</sup>.

Comme les autres arsenaux, Bizerte a participé pendant quatre ans au « premier front » de la guerre, c'est-à-dire à la mobilisation industrielle destinée à satisfaire aux besoins de l'armée <sup>28</sup>. Les « six ports et trois établissements » comme ils sont appelés rue Royale, ont produit 39 millions de cartouches, 31 millions d'obus – soit 18 % de la production française –, 36 000 voitures ou 6 km de ponts-routes <sup>29</sup>. Cette mobilisation inédite a été rendue possible par la croissance des effectifs qui ont doublé au cours du conflit pour atteindre 64 000 ouvriers. Néanmoins, à peine le tiers de ce personnel travaille à des tâches relevant de la construction ou de la réparation des navires militaires <sup>30</sup>. Leur démobilisation est une question complexe. Pour éviter le chômage ouvrier qui est l'une des principales hantises du gouvernement, la rue Royale invite ses arsenaux à démarcher les industries privées ou les autres services publics pour exécuter des travaux en cession, c'est-à-dire au profit du secteur civil, qu'il soit maritime ou non <sup>31</sup>.

À Sidi-Abdallah, le retour à la situation qui prévalait avant les hostilités prend beaucoup de temps. La démobilisation humaine des arse-

25. *Rapport au président de la République...*, *op. cit.*, p. 151 et MAE, 74 CPCOM 221 supplément, note n° 2092, du directeur des Travaux publics au ministre de la reconstitution industrielle, 3 février 1919

26. SHD-MV, SS Eb 2, note de l'état-major général, 27 janvier 1920.

27. Maurice Ajam, *Mines de la région de l'Ouenza*, rapport devant le 5<sup>e</sup> Congrès national des Travaux publics tenu à Paris les 8, 9 et 10 décembre 1924, p. 9.

28. L'expression est empruntée à Rémy Porte, *La mobilisation industrielle, « premier front » de la Grande Guerre ?*, Saint-Cloud, 14-18 éd., 2006

29. SHD-MV, SS Eb 1, note pour le cabinet du ministre, 1<sup>er</sup> novembre 1918.

30. SHD-MV, SS Ed 26, note de l'état-major général à l'attaché naval à Londres, 18 juin 1918.

31. AN, C 7532, procès-verbal de séance de la Commission de la Marine de la Chambre du 6 février 1919.

naux est plus lente que celle des combattants <sup>32</sup>. En 1921, l'établissement emploie encore 40 % d'ouvriers de plus qu'en 1914. Trois ans après la fin des combats, 30 % des effectifs ne travaillent pas au bénéfice direct de la Marine, mais sont affectés à l'entretien du matériel ferroviaire tunisien, en particulier à la réparation des locomotives appartenant au réseau Bône-Guelma <sup>33</sup>. Bizerte est un cas à part au sein des « six ports » métropolitains que compte la Marine. À titre dérogatoire, l'arsenal nord-africain est autorisé plus longtemps qu'ailleurs à poursuivre cette collaboration en faveur de l'industrie civile. Cette décision est justifiée par la nécessité de contribuer à la remise en état du port de commerce et à son développement <sup>34</sup>.

En dépit d'un bilan contrasté et d'un contexte budgétaire contraint qui pousse la rue Royale à envisager la réduction du nombre de ses arsenaux, l'établissement de Bizerte n'est pas menacé au lendemain du conflit, au contraire de celui de Lorient ou de Rochefort <sup>35</sup>. Davantage que sa valeur intrinsèque, c'est sa situation géostratégique qui le préserve. Déjà prononcé avant-guerre, le tropisme méditerranéen de la marine française est encore accru par le sabordage de la flotte allemande à Scapa Flow, le 21 juin 1919. Pour le chef d'état-major général, le vice-amiral Grasset (1863-1932), il est indispensable d'entretenir deux arsenaux en Méditerranée, car c'est là que le corps de bataille est le plus susceptible d'être déployé <sup>36</sup>. Dans une sorte de réminiscence des années 1880/1890, qui avaient motivé l'essor de Bizerte, l'Italie et la Grande-Bretagne sont en effet considérées comme les adversaires les plus probables en cas de conflit.

À Bizerte, l'expérience de la Première Guerre mondiale a démontré aux autorités de la Marine que les installations commerciales ne gênaient pas les opérations navales, au contraire de ce qui était redouté avant-guerre. Elle prouve de plus qu'une guerre totale implique une collaboration étroite entre le port de commerce et port militaire qu'il convient de préparer en temps de paix.

## 2. Faire du port de Bizerte le « “Creusot” de l'Afrique du Nord »

Un officier général, le préfet maritime de l'arrondissement algéro-tunisien, le vice-amiral Gabriel Darrieus (1859-1931) se saisit du

32. Bruno Cabanes, *La victoire endeuillée. La sortie de guerre des soldats français 1918-1920*, Paris, Seuil, 2004, p. 277-358.

33. SHD-MV, SS Ca 41, rapport n° 50 de la direction du matériel à au ministre de la Marine, 30 avril 1921.

34. MAE, 74 CPCOM 267, lettre n° 1129 du délégué à la Résidence générale à Raymond Poincaré, 19 août 1922.

35. Gérard le Bouëdec et Christophe Cérino (dir.), *Lorient, ville portuaire. Une nouvelle histoire des origines à nos jours*, Rennes, PUR, 2017, p. 196-201.

36. SHD-MV, SS Ca 40, rapport du chef d'état-major au ministre sur l'utilisation militaire des arsenaux, s.d. [1921].

dossier<sup>37</sup>. Plus haut responsable de la Marine en Afrique du Nord, ce qui explique l'abondance des sources à son sujet, l'homme n'est pas un spécialiste des questions coloniales, mais un stratège reconnu. Pourtant, jusqu'à son affectation à Bizerte, en août 1918, il n'avait réfléchi à la problématique des bases et des arsenaux d'outre-mer que sous l'angle de leur valeur militaire<sup>38</sup>. C'est aussi un praticien de la guerre navale, car il a assumé plusieurs commandements majeurs en Méditerranée orientale, ce qui lui a permis de mesurer l'intérêt des installations bizertines. Son programme est présenté à sa hiérarchie à deux reprises, au printemps 1919 et au début de l'été 1920. Il repose sur un co-développement entre port commercial et port de guerre. La collaboration entre les deux ensembles portuaires doit constituer un levier pour améliorer l'économie tunisienne et, au-delà, nord-africaine. Cette volonté d'associer les intérêts militaires et civils n'est pas inédite dans les ports-arsenaux français au lendemain du conflit. La situation budgétaire exige des établissements industriels de la Marine d'importantes économies de fonctionnement. À Cherbourg par exemple, la location de la forme de radoub du Homet à la Chambre de commerce est plusieurs fois envisagée<sup>39</sup>. À Saïgon, c'est la cession pure et simple de l'arsenal au secteur privé, ou au moins son transfert aux autorités coloniales, qui est à l'étude<sup>40</sup>. L'amiral Darrieus est convaincu que la complémentarité des différentes composantes portuaires est le gage de la pérennité des installations de Bizerte :

Peu de ports ont été admirablement placés sur un lieu de passage aussi fréquenté pour devenir un centre d'escale et de ravitaillement, pour assurer le débouché de contrées prospères ; peu de régions présentent des richesses minières aussi considérables et paraissent aussi bien désignées que celles-ci à devenir le lieu de rendez-vous où la rencontre des produits locaux avec d'autres matières premières permettra la naissance de puissantes industries de transformation<sup>41</sup>.

37. Instituée en avril 1800, deux mois après les préfetures de département, la préfeture maritime est l'adaptation du principe commun de l'administration, la préfetorale, à l'espace particulier qu'est la mer. Au début du xx<sup>e</sup> siècle, l'amiral préfet maritime est le véritable pendant du préfet de département. Il cumule en effet les fonctions de représentant supérieur de l'État dans un arrondissement maritime et de commandement des navires militaires qui y sont affectés.

38. Henri Darrieus (vice-amiral) et Bernard Estival (contre-amiral), *Gabriel Darrieus et la guerre sur mer*, Vincennes, SHD, 1995, p. 237-265.

39. SHD-MV, SS Ca 41, note de l'ingénieur général Louis au ministre de la Marine, 24 octobre 1922. Voir également Marlène Née, « Les Industries militaires à Cherbourg 1900-1939 : arsenal et activités associées », mémoire de DEA sous la direction de Jean-Pierre Daviet, Université de Caen, 2001, p. 756-759.

40. Philippe Lasterle, « L'arsenal de Saïgon (1919-1940) : entre désengagement et travaux d'urgence », dans Anne Rasmussen (dir.), *Les bases et les arsenaux d'outre-mer, du second empire à nos jours*, Paris, Lavauzelle, 2002, p. 149-165. Voir également Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, « Saïgon de 1862 aux années 1920. Création, aménagement et extension d'un port colonial français », dans Sylviane Llinares, Benjamin Égasse et Katherine Dana (dir.), *De l'estran à la digue. Histoire des aménagements portuaires et littoraux, XVI<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2018, p. 273-280.

41. SHD-MV, SS Eb 34, note du VA Darrieus au ministre de la Marine, 12 avril 1919.

Pour assurer l'épanouissement du port de commerce, l'amiral Darrieus propose d'en faire un rouage majeur de l'exportation des minerais d'Afrique du Nord, notamment ceux des mines de l'Ouenza en Algérie. Pour garantir un fret de retour aux bâtiments chargés de ces transports, il espère ravir à Malte ses activités de port de ravitaillement charbonnier en transformant Bizerte en port franc<sup>42</sup>. Le préfet maritime entend également réduire les servitudes qu'impose l'usage militaire des eaux bizertines. Il entreprend d'accroître de manière substantielle les zones ouvertes à la navigation commerciale. En dépit des attermolements de la rue Royale, il obtient l'autorisation de faire évoluer librement les navires civils dans l'avant-port, le canal et la majeure partie du goulet. En outre, Darrieus réussit à convaincre Adolphe Landry (1874-1956), le ministre de la Marine, d'envisager la cession à la Régence de terrains militaires situés sur la rive droite afin de favoriser l'implantation d'installations commerciales<sup>43</sup>.

Ces projets s'inscrivent dans la logique de ceux portés par la Chambre de commerce de Bizerte ou, au nom de l'Association française pour le développement des Travaux publics, par Jean Hersent (1862-1940), dont l'entreprise contrôle la Compagnie du Port de Bizerte. Parmi les propositions visant à renforcer le port de commerce, ces groupes de pression réclament la prolongation de la ligne de chemin de fer Bizerte-Nébeur pour atteindre, via la vallée de l'Oued Mellègue, les mines de l'Ouenza et de Bou-Kadra distantes de 80 km<sup>44</sup>. Destinée à capter une partie des minerais algériens et à les diriger vers Bizerte, cette requête témoigne de la persistance des rivalités qui avaient opposé le port tunisien à son homologue algérien de Bône, ainsi que les différentes administrations nord-africaines, à la veille de la Première Guerre mondiale<sup>45</sup>. La coïncidence entre les revendications des milieux patronaux bizertins et les mesures envisagées par l'amiral Darrieus ne peut être fortuite. Néanmoins, seuls sont bien documentés dans les archives les liens qu'il entretient avec le résident général, Étienne Flandin. Les deux hommes agissent en « complet accord » en faveur du développement économique du port de Bizerte<sup>46</sup>. Leur entente est telle qu'Étienne Flandin n'hésite pas à intervenir auprès du ministre de la Marine, Georges Leygues, pour affirmer

42. SHD-MV, SS Eb 34, annexe à la note relative au projet du VA Darrieus, s.d.

43. SHD-MV, DD<sup>2</sup> 1443, lettre n° 547 EMG/4 du ministre de la Marine au VA Darrieus, 3 avril 1920.

44. Jean Hersent, *L'Évacuation des minerais de fer et des phosphates des confins algéromunisins. Rapport présenté à l'Assemblée générale de l'Association française pour le développement des Travaux publics le 22 décembre 1920*, s.l., Éditions de l'association française pour le développement des Travaux publics, 1920. Voir également avant-guerre Georges Espitalier (lieutenant-colonel), *Mise au point sur la question de l'Ouenza. La Défense nationale et Bizerte*, s.l., Union de défense des intérêts bizertins, 1910.

45. Mohamed Lazhar Gharbi, « L'affaire de l'Ouenza 1900-1914 », *Revue d'histoire maghrébine*, n° 63-64, juillet 1991, p. 259-277.

46. MAE, 74 CPCOM 267, lettre n° 948 du résident général au ministre des Affaires étrangères, 29 octobre 1919.

son soutien au préfet maritime qu'une rumeur annonçait rappelé à Paris <sup>47</sup>.

La principale originalité des propositions de l'amiral Darrieus est donc d'envisager de mettre le port militaire au service du développement du port de commerce, à charge pour celui-ci de rendre la pareille en cas de conflit. Le préfet maritime renverse ainsi la manière dont les relations entre le monde civil et le monde militaire sont traditionnellement pensées dans la Marine. Ses motivations sont délicates à saisir avec précision. Il s'agit peut-être d'un écho aux réflexions d'un autre grand stratège, l'amiral Castex (1878-1968), à propos de la défense de l'Empire qu'il conviendrait de recentrer sur un axe eurafricain. Quoi qu'il en soit, Darrieus imagine de faire de l'arsenal de Sidi-Abdallah le « premier noyau » d'un grand centre industriel métallurgique destiné à répondre aux besoins de l'Afrique du Nord. L'essor de ce qu'il qualifie de « région industrielle » serait assuré grâce aux ressources charbonnières et minières disponibles dans le port de commerce <sup>48</sup>. Selon les services de la préfecture maritime, le rôle dévolu à l'arsenal serait celui de « "Creusot" de l'Afrique du Nord » entraînant les autres secteurs industriels <sup>49</sup>. Dans la droite ligne des idées qu'Albert Sarraut (1872-1962), le ministre des Colonies, développe au même moment, Bizerte est donc envisagé comme un pôle de développement régional <sup>50</sup>.

En revanche, les propositions du préfet maritime diffèrent de celles du ministre des Colonies sur plusieurs points. Cette mise en valeur, que l'on peut qualifier de militaire, s'avère exclusivement économique et industrielle. La dimension sociale, l'« accroissement de la valeur humaine » selon les termes de Sarraut, est totalement absente <sup>51</sup>. Elle est remplacée par un objectif de nature géostratégique : accroître la résilience de l'Afrique du Nord en cas de rupture des communications maritimes avec la métropole dans l'hypothèse d'un nouveau conflit. La finalité des projets de l'amiral Darrieus souligne combien leur auteur pense exclusivement en stratège militaire et non en avocat du développement de l'Empire. Les thèses qui voudraient faire de l'Afrique du Nord le moteur du relèvement de la métropole lui semblent étranges <sup>52</sup>. Au contraire, le préfet maritime estime qu'« il faut que l'Afrique du Nord se suffise à elle-même et qu'[il] ne conna[it] pas pour [sa] part

47. SHD-MV, SS Eb 34, lettre n° 69 de Georges Leygues à Étienne Flandin, 4 janvier 1920.

48. SHD-MV, SS Eb 34, note du VA Darrieus au ministre de la Marine, 12 avril 1919.

49. SHD-MV, SS Ca 40, note de la préfecture maritime sur la délimitation des eaux commerciales de Bizerte, 22 février 1920.

50. Jacques Marseille, *Empire colonial et capitalisme français. Histoire d'un divorce*, Paris, Albin Michel, 2005, p. 443-446.

51. Albert Sarraut, *La mise en valeur des colonies françaises*, Paris, Payot, 1923, p. 83.

52. Voir par exemple Jules Saurin, *L'Afrique du Nord et le Relèvement Économique de la France*, Paris, Comité Bugeaud, 1923.

de préoccupation plus pressante que celle-là à satisfaire pour elle <sup>53</sup> ». Si, comme Sarraut, Darrieus accorde à l'État une responsabilité centrale dans la mise en valeur des colonies, il propose néanmoins pour Bizerte une approche originale. Tout en réaffirmant à plusieurs reprises la place capitale de la puissance publique, le préfet maritime appelle de ses vœux l'adoption du principe de subsidiarité qui permettrait au représentant de la rue Royale en Tunisie de jouer un rôle prépondérant :

Mieux placée pour apprécier les conditions du développement de Bizerte et plus directement intéressée dans la question que la plupart des départements ministériels, [la rue Royale] doit user de son influence dans les conseils de gouvernement pour faire aboutir rapidement les solutions d'ordre général nécessaires, et pour provoquer, entre les différents services et les différents organismes, cette bonne entente et cette unité de direction et de commandement qui constituent le gage du succès <sup>54</sup>.

Preuve de la circulation entre les deux rives de la Méditerranée des aspirations modernisatrices qui, sous le thème de la rationalisation, agitent les milieux industriels à propos de la gestion des arsenaux, Darrieus propose de sortir du régime de l'administration directe de l'arsenal par la Marine. Il préconise de créer une société en régie dans laquelle la direction et la gérance seraient confiées à une structure industrielle adossée sur les entreprises de la région. Celle-ci signerait une convention d'association avec le ministère de la Marine et avec le gouvernement tunisien afin d'exploiter et d'entretenir l'établissement de Sidi-Abdallah <sup>55</sup>.

C'est précisément cette remise en cause du statut des arsenaux qui porte en germe l'une des principales raisons de l'échec du projet de l'amiral Darrieus et, par la suite, du co-développement du port militaire et du port de commerce de Bizerte.

### 3. L'échec des projets

Les propositions de Darrieus sont contemporaines du débat sur l'industrialisation des arsenaux qui agite la Marine à l'occasion de la sortie de guerre du premier conflit mondial <sup>56</sup>. Ce débat est né des conclusions d'une commission présidée par deux industriels, Ernest Cuvelette (1869-1936) et Louis Cauquil (1865-?), respectivement

53. SHD-MV, SS Eb 34, note du VA Darrieus au ministre de la Marine, s.d. [avril 1920]

54. SHD-MV, SS Eb 34, note du VA Darrieus au ministre de la Marine, 12 avril 1919.

55. SHD-MV, 1 DD<sup>1</sup> 2606, lettre n° 83-M, du VA Darrieus au ministre de la Marine, 13 juin 1920.

56. Nous nous permettons de renvoyer à Thomas Vaisset, « Un impossible retour à la "normale" ? La sortie de guerre des arsenaux de la Marine nationale au lendemain du premier conflit mondial », Caroline Le Mao (dir), *op. cit.* [à paraître en 2018 aux PUPS].

directeur général adjoint des mines de Lens et administrateur délégué des Forges d'Hautmont. Le rapport qu'ils remettent au ministre préconise une solution radicale pour rationaliser les arsenaux : la séparation des services militaires et des services industriels de la Marine. Les premiers définiraient les programmes en fonction des nécessités militaires, réceptionneraient les unités et les utiliseraient. Les seconds auraient la charge de fournir des bâtiments conformes aux souhaits de l'état-major, de les faire construire en s'adressant soit aux chantiers publics soit aux chantiers privés et d'assurer les réparations d'importance. Dans les ports militaires, une logique similaire de séparation tant organisationnelle que spatiale aboutirait à la distinction entre un « arsenal flotte » à finalité militaire et un « arsenal usine » à vocation industrielle <sup>57</sup>. Si le mot n'apparaît jamais dans le rapport, l'idée qui le sous-tend est de faire de la Marine le client d'un organisme d'État autonome, provoquant ainsi la colère de l'état-major général.

C'est dans ce contexte que le projet de l'amiral Darrieus arrive rue Royale. Il est reçu froidement malgré le soutien sans failles d'Étienne Flandin, le résident général <sup>58</sup>. Par la voix de l'ingénieur général Maurice (1861-1932), la Direction centrale des Constructions navales estime possible de faire du port tunisien un grand centre métallurgique accueillant hauts-fourneaux, fonderies et laminaires, à condition toutefois d'y mettre le prix. En revanche, elle juge que son fonctionnement quotidien n'est pas viable économiquement. Sauf à ce que l'administration tunisienne édicte d'importantes barrières protectionnistes, la concurrence des usines recouvrées à l'Est de la France sera, selon elle, fatale aux établissements bizertins. La Direction centrale des Constructions navales pointe également l'optimisme du préfet maritime quant à la possibilité de détourner l'activité charbonnière de Malte au profit de Bizerte. Surtout, elle s'interroge sur la viabilité du projet en cas de guerre et de rupture des communications maritimes avec l'Afrique du Nord. Rappelant qu'un haut-fourneau est fait pour fonctionner de manière continue à partir de sa mise à feu, elle ne voit pas comment le ravitaillement en houilles pourrait être assuré, ni comment la production pourrait être écoulee sans recours à des débouchés extérieurs <sup>59</sup>. L'opposition du chef d'état-major général, le vice-amiral Salaün (1866-1936), est totale. Au-delà de tous les arguments militaires, elle repose sur un refus de principe dont le postulat est que « la Marine doit rester maîtresse de son arsenal si elle veut que celui-ci reste en état de lui rendre les services qu'elle en attendait pour le temps de guerre <sup>60</sup> ».

57. SHD-MV, SS Eb 3, rapport de la commission Cauquil-Cuvelette, 23 juillet 1918.

58. AN, papiers Flandin, 423 AP 11, rapport d'Étienne Flandin, s.d. [mai 1920].

59. SHD-MV, 1DD<sup>1</sup> 2188, rapport de l'inspecteur général Maurice, directeur central des Constructions navales, 11 août 1920.

60. SHD-MV, 1 BB<sup>2</sup> 4, note n° 137 du chef d'état-major général de la Marine au ministère de la Marine, 28 juillet 1920.

Ces réactions peu encourageantes sont néanmoins contrebalancées par la reprise de l'activité que connaît alors Bizerte : entre 1920 et 1921, le tonnage déchargé augmente de 40 %, une croissance qui permet à la ville de ravier à Sousse la troisième place dans le trafic général de la Tunisie <sup>61</sup>. Aussi, l'amiral Darrieus est invité à présenter son projet au Conseil supérieur de la Marine, l'organisme chargé de conseiller le ministre dans tous les domaines de la politique navale. Le débat se cristallise autour de l'alternative suivante : est-il préférable que la Marine administre seule un arsenal médiocrement outillé et végétant ou qu'elle accepte en temps de paix de s'astreindre aux règles d'un contrat passé avec une structure qui garantirait un arsenal plus efficace ? La réunion se conclut par le vœu du Conseil supérieur de la Marine de voir la rue Royale favoriser « de toutes les manières administratives et financières [...] raisonnables » l'essor d'une industrie métallurgique à Bizerte et explorer la possibilité de créer une société en régie pour exploiter l'arsenal <sup>62</sup>.

L'amiral Darrieus se met donc en quête de partenaires privés avec une « ardeur » dont se félicite le ministre de la Marine <sup>63</sup>. Néanmoins, la conjoncture économique s'est retournée après l'embellie initiale qui avait accompagné le retour à la paix. Les industriels se plaignent de la concurrence des arsenaux. Les travaux en cession sont tout particulièrement visés <sup>64</sup>. Dans ce contexte, l'élément central du projet du préfet maritime, faire de Bizerte un centre métallurgique susceptible de répondre aux besoins de l'Afrique du Nord, est compromis. Les entreprises ne se bousculent pas pour s'y associer. Darrieus connaît les mêmes difficultés que celles rencontrées alors en métropole dans la recherche de partenaires privés pour les arsenaux de Rochefort et de Lorient <sup>65</sup>. S'ajoute ici une problématique spécifique : les réticences des milieux sidérurgiques et du Comité des forges à l'égard de la création de pôles industriels susceptibles de concurrencer les établissements métropolitains, d'autant que les débouchés en Afrique du Nord leur paraissent illusoire <sup>66</sup>.

Pour Darrieus, l'échec est patent <sup>67</sup>. Sa carrière s'achève d'ailleurs sur cette déconvenue, car le préfet maritime est atteint peu après par la limite d'âge et quitte le service actif. L'idée de faire du port de Bizerte

61. François Bonniard, art. cit.

62. SHD-MV, SS Ca 40, rapport du vice-amiral Amet pour le Conseil supérieur de la Marine, s.d.

63. SHD-MV, CC<sup>7</sup> 4<sup>e</sup> moderne 405/2, bulletin individuel de notes, 19 janvier 1921.

64. SHD-MV, SS Ca 40, ordre n° 122 du ministre de la Marine, 2 mars 1921.

65. SHD-MV, SS Ca 40, résumé historique et état de la question de la cession des arsenaux, 19 mai 1921.

66. Jean-Marie Moine, « La sidérurgie, le Comité des forges et l'empire colonial. Mythes et réalités » dans Hubert Bonin, Catherine Hodeir et Jean-François Klein (dir.), *L'esprit économique impérial. Groupes de pression et réseaux du patronat colonial en France et dans l'empire*, Paris, Publications de la SFHOM, 2008, p. 483-525.

67. SHD-MV, 1 BB<sup>3</sup> 155, lettre n° 214-M, du vice-amiral Darrieus au ministre de la Marine, 4 janvier 1921.

le moteur de l'industrialisation de l'Afrique du Nord ne sera pas reprise par son successeur, le vice-amiral Varney (1864-1930), malgré la conviction de l'état-major de l'armée qu'il s'agit d'une condition indispensable à la sécurité du Maghreb<sup>68</sup>. Le climat a en effet radicalement changé. Le rendement de l'arsenal nord-africain est désormais pointé du doigt. Si des raisons stratégiques interdisent de l'abandonner, son statut est remis en cause. Dans le projet de loi qu'il a déposé en décembre 1921, le ministre de la Marine, Gabriel Guist'hau (1863-1931), envisage de le rétrograder au rang de simple « point d'appui » pour la flotte<sup>69</sup>. Cela n'empêche pas les groupes de pression patronaux, à commencer par la Chambre de commerce, de continuer à réclamer la création d'une voie de chemin de fer entre Bizerte et les mines de l'Ouenza. Ils se heurtent toutefois aux intérêts algériens qui refusent de voir le minerai traverser la frontière pour être évacué par la Tunisie aux dépens des installations du port de Bône<sup>70</sup>. Dans ce dossier, le gouvernement français s'avère incapable d'imposer l'amélioration des liaisons transfrontalières entre l'Algérie et la Tunisie. Les militaires déplorent cette incapacité à accorder les deux administrations, alors que le dossier ne soulève guère de difficultés techniques<sup>71</sup>. Pour eux, l'interconnexion des réseaux ferrés des États du Maghreb est une préoccupation constante<sup>72</sup>. Rappelant en 1921 qu'il existe une seule ligne traversant la frontière algéro-tunisienne, le maréchal Franchet d'Espèrey (1856-1942) accuse l'« esprit particulariste » d'empêcher la mise au point de plans d'ensemble à l'échelle régionale. Pour lui, « en dehors de [la] nécessité économique [permettre une meilleure évacuation des minerais de la région de Tebessa], des raisons militaires exigent la réunion des réseaux. La liaison par la seule ligne Alger-Tunis est précaire, puisqu'une flotte ennemie peut, avec son canon, couper la ligne aux environs d'Alger »<sup>73</sup>. Ainsi, au milieu des années 1920, la « stratégie ferroviaire » étudiée par Mohamed Lazhar Gharbi et « l'unité ferroviaire maghrébine » restent encore à faire<sup>74</sup>.

Les données du problème et les solutions sont connues. Mais, malgré les annonces faites à l'occasion d'une conférence interministérielle à

68. Service historique de la Défense, Archives de la Guerre (désormais SHD-GR), 7 N 4133, étude de l'EMA du 22 mars 1922.

69. Louis de Chappedelaine, Rapport n° 4151, au nom de la commission de la marine militaire chargée d'examiner le projet de loi et la proposition de résolution concernant les Établissements industriels de la marine militaire, 24 mars 1922.

70. René Lespès, « Le port de Bône et les mines de l'Ouest constantinois », *Annales de géographie*, n° 180, 1923, p. 526-541.

71. SHD-GR, 2 N 51, note du 4<sup>e</sup> bureau de l'état-major de l'armée pour le Secrétaire général permanent du Conseil supérieur de la Défense nationale, 6 février 1922.

72. Martin Thomas, *The French Empire Between the Wars. Imperialism, Politics and Society*, Manchester-New York, Manchester University Press, 2005, p. 27

73. SHD-GR, 7 N 3887, lettre n° 40 du maréchal Franchet d'Espèrey au ministre de la Guerre, 16 mars 1921.

74. Mohamed Lazhar Gharbi, « La stratégie ferroviaire française au Maghreb ou l'unité ferroviaire maghrébine, 1852-1939 », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 4, printemps 1991, p. 25-34.

Alger en 1921, lors de la conférence des résidents et gouverneurs généraux de février 1923 ou de la troisième conférence nord-africaine de 1926, cette « unité ferroviaire maghrébine » demeure à l'état de projet <sup>75</sup>.

## Conclusion

L'analyse des projets autour de Bizerte au lendemain de la Première Guerre mondiale offre un exemple local à l'étude globale du processus de sortie de guerre des colonies. Elle invite à décentrer le regard et à envisager la pluralité, comme la diversité des acteurs engagés dans celui-ci. Le dialogue qui s'instaure entre les deux rives de la Méditerranée révèle les transactions entre le ministère de la Marine ou celui des Affaires étrangères qui administre le protectorat, la Régence, l'entreprise Hersent, la Compagnie du Port de Bizerte ou la Chambre de commerce. Il souligne que ces acteurs sont loin d'être monolithiques et qu'ils doivent être considérés à toutes les échelles : les souhaits de l'amiral préfet maritime de Bizerte ne sont pas ceux de l'état-major général à Paris ou des grandes directions techniques du ministère de la Marine.

Les problématiques soulevées par la sortie de guerre du port de Bizerte doivent être inscrites dans le temps long de l'évolution des liens entre l'État et le secteur privé. Elles marquent une étape dans la manière d'envisager les relations entre le monde civil et le monde militaire, dans une perspective historique plus large que celle généralement adoptée par les politistes d'une étude focalisée sur les rapports de pouvoirs entre gouvernants civils et chefs des armées.

Déclinaison militaire de la politique de mise en valeur des colonies, alors menée avec Albert Sarraut, les projets autour de Bizerte consistent à dépasser les conflits d'usage et à permettre une coexistence susceptible d'entraîner un développement mutuellement profitable au port de commerce et à l'arsenal militaire. Pour autant, l'emporte ici la conception traditionnellement en vigueur dans la Marine, à savoir que si les mondes naval et maritime sont liés, le second est nécessairement placé sous la tutelle du premier. L'après-guerre aurait pu se traduire par un changement de paradigme, mais un retour à l'avant-guerre s'impose, assurant ainsi la continuité du modèle colbertien <sup>76</sup>. Ce retour témoigne en creux de la vision utilitariste qu'ont de l'Empire les officiers de Marine. Il représente néanmoins une strate de plus à considérer quand l'on s'intéresse à l'archéologie de la pensée visant à bâtir un axe eurafricain en matière de défense nationale. Quant aux

75. MAE, 74 CPCOM 215, lettre n° 1777 du résident général au ministre des Affaires étrangères, 16 décembre 1926.

76. Cette idée d'un « modèle colbertien » qui traverse l'histoire de la Marine à l'époque contemporaine est emprunté à Philippe Vial et à Étienne Schlumberger.

relations entretenues entre les autorités militaires et le secteur privé dans les ports et arsenaux d'outre-mer, il serait souhaitable de les étudier en miroir, en particulier avec les archives des entreprises qui y sont implantées <sup>77</sup>.

---

<sup>77</sup>. Les archives de la Compagnie du Port de Bizerte sont par exemple conservées aux Archives nationales du monde du travail (Roubaix) dans les papiers de la Société financière de Rosario (ANMT, 211 AQ 11-13).