

le passage. En temps de guerre, pour un bateau poursuivi par l'ennemi ou maltraité par le combat, les risques d'échouage auraient été plus grands encore ; le moindre accident dans le canal pouvait enfermer toute une escadre ou, au contraire, la retenir dans l'avant-port. Il fut décidé que la largeur du chenal serait portée à 240 mètres à la surface, ce qui donnera, la déclivité des berges restant la même, une largeur de 200 mètres au « plafond » ; sa profondeur sera portée à 40 mètres. Ces travaux, entrepris par la Compagnie du Port, sont poussés avec une grande ardeur. Déjà, aux deux extrémités, d'énormes masses de terre et de roche ont été enlevées ; seule, la partie centrale est encore intacte ; il a fallu, avant de l'attaquer, transférer ailleurs l'ancien port à charbon, refaire pour les eaux de la ville un nouveau siphon, démolir le fameux pont transbordeur, édifié naguère à grands frais.

Si la marine tient avant tout à disposer d'une large issue toujours libre, l'armée de terre n'attache pas moins d'importance à pouvoir transporter rapidement, d'une rive à l'autre, ses troupes et ses canons : le canal, indispensable aux bateaux, est un obstacle pour la défense terrestre. En outre, la route de Bizerte à Tunis, très fréquentée par les indigènes, s'est trouvée coupée. Le transbordeur, avec ses deux immenses piliers, son pont roulant et son tablier, si haut suspendu que les plus grands navires pouvaient passer dessous, servait à la traversée. L'élargissement du canal le condamnait à la chute ; les marins, d'ailleurs,