

dans le lac. Pour parer à ce danger, l'on achève en ce moment de prolonger de 200 mètres, dans son propre alignement, la digue du nord, et, en avant de l'ancienne passe, une digue nouvelle, longue de 640 mètres, commence à sortir de l'eau ; elle laissera, entre elle et la digue nord, une passe de 320 mètres, et une autre de 680 mètres entre elle et la digue est. La construction de ce nouveau brise-lames par des fonds de 17 à 19 mètres, est une laborieuse et difficile opération, aujourd'hui en voie d'achèvement ; des enrochements forment un soubassement en remblai, sur lequel d'énormes blocs de béton, longs de 33 mètres et pesant 5 000 tonnes, maçonnés sur la berge, montés sur des armatures de fer, et coulés côte à côte, constituent la digue. Dès maintenant, le résultat désiré est atteint : un bâtiment ennemi ne pourrait plus pénétrer dans l'avant-port qu'en décrivant une série de courbes qui le forceraient à ralentir sa vitesse et à passer sous le feu convergent de toutes les batteries des côtes. Le danger de « mise en bouteille » se trouve, d'ores et déjà, conjuré ¹.

A Bizerte, le port et la ville sont deux jumeaux qui ont grandi en même temps. Il y a dix ans, des grèves de sable, des marais où serpentait le déversoir du lac, occupaient tout l'espace entre le goulet et les vieilles murailles arabes. Avec les matériaux enlevés par les dragues, tout cet emplacement a été remblayé, bordé de quais, et la

1. Au point de vue technique, on consultera l'article très précis du lieutenant-colonel Espitallier : *Le port de Bizerte et l'arsenal de Sidi-Abdallah*, dans le *Génie civil*, novembre 1902.