

## Bizerte

(Bensert)

C. El Briga et H. Dlala

---



### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/encyclopedieberbere/1764>  
DOI : [10.4000/encyclopedieberbere.1764](https://doi.org/10.4000/encyclopedieberbere.1764)  
ISSN : 2262-7197

### Éditeur

Peeters Publishers

### Édition imprimée

Date de publication : 1 décembre 1991  
Pagination : 1522-1526  
ISBN : 2-85744-549-0  
ISSN : 1015-7344

### Référence électronique

C. El Briga et H. Dlala, « Bizerte », *Encyclopédie berbère* [En ligne], 10 | 1991, document B80, mis en ligne le 01 mars 2013, consulté le 24 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/encyclopedieberbere/1764> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/encyclopedieberbere.1764>

---

Ce document a été généré automatiquement le 24 septembre 2020.

© Tous droits réservés

---

# Bizerte

(Bensert)

C. El Briga et H. Dlala

---

## Des origines à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle (El Briga)

- 1 Le site actuellement occupé par la ville de Bizerte (Benzert) fut à l'époque romaine celui d'Hippo Diarrythus. Cette ville, fondée peut être avant Carthage, semble avoir été citée pour la première fois par Hécatée de Milet (VI<sup>e</sup>-V<sup>e</sup> siècle). De siècle en siècle, le Périples dit de Scylax, entre 360 et 330 av. J.-C., Polybe, puis Diodore de Sicile mentionnent la ville sous le nom d'Hippou Akra à l'occasion d'événements historiques importants : expédition d'Agathocle, guerre des Mercenaires. Le toponyme employé par ces auteurs grecs peut tout aussi bien s'appliquer à l'autre Hippo, l'Annaba\* actuel (Bône) qui fut Hippo Regius sous la domination romaine. Mais le contexte, aussi bien au moment de l'expédition d'Agathocle (310 av. J.-C.) que pendant la grande révolte libyenne qui accompagna la guerre des Mercenaires ne laisse guère de doute, Hippou Akra est manifestement proche d'Utique et ne peut être que Bizerte.
- 2 Il ne reste aucune trace d'Hippo Diarrythus qui doit ce qualificatif grec au chenal naturel qui traversait la ville, mettant le *Lacus hipponensis* en communication avec la mer. Dans l'*Itinéraire d'Antonin* l'adjectif est transformé en Zarito (ablatif), ce qui, selon J. Desanges, explique le passage à la forme actuelle : Bansert. Ce même auteur émet l'hypothèse très recevable que Hippo Diarrythus doit son nom aux soldats grecs d'Agathocle qui s'emparèrent de la ville en 310-309. Hippo Diarrythus fut élevé au rang de colonie soit par César soit par Octave, peut-être avant qu'il ne devienne Auguste puisque le surnom *d'Augusta* n'est pas porté par cette colonie julienne. On connaît des évêques à Hippo Diarrythus dès le milieu du III<sup>e</sup> siècle et il est encore mentionné un évêque de cette ville au concile africain de 646, à la veille de la conquête arabe.
- 3 Comme l'a fait remarquer J. Despois, malgré sa situation privilégiée sur le détroit de Sicile et son site exceptionnel sur le goulet d'un lac en eau profonde, Bizerte ne fut jamais une ville importante. Prise par les Arabes de Moawiya Ibn Hodaidji en 661-662, Bizerte fut appelée à jouer un certain rôle au moment des invasions hilaliennes, Al

Ward al Lakhmi en fit le chef lieu d'un petit émirat. Bizerte passa ensuite sous la domination almohade et fit partie de l'empire éphémère de l'almoravide Ali Banu Ghaniya\*. La ville connut ensuite une longue période de déclin que l'établissement de Maures andalous, qui y fondèrent un quartier, ne réussit pas à enrayer. L'établissement des Turcs de Kheir ed-Dine provoqua un essor de la course qui eut pour conséquence une occupation espagnole de 1535 à 1572. Au cours de cette occupation furent construites des fortifications (Fort d'Espagne) qui furent renforcées, plus tard, par Euj Ali. Le XVII<sup>e</sup> siècle fut celui de l'apogée de la course barbaresque. Bizerte y prit une part non négligeable. Au milieu du siècle ses bagnes renfermèrent, à certains moments, jusqu'à 20 000 captifs chrétiens. Cette activité fut sanctionnée par les bombardements que commanda Duquesne en 1681 et 1684. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, la ville subit de nouveaux bombardements, français en 1770 et vénitien quinze ans plus tard.

- 4 L'ensablement progressif du goulet et du port réduisit ses activités maritimes ; au XIX<sup>e</sup> siècle ses activités sont plus tournées vers le lac que vers la haute mer. La richesse du Lac de Bizerte en poissons de toutes sortes expliquait pleinement ce choix.

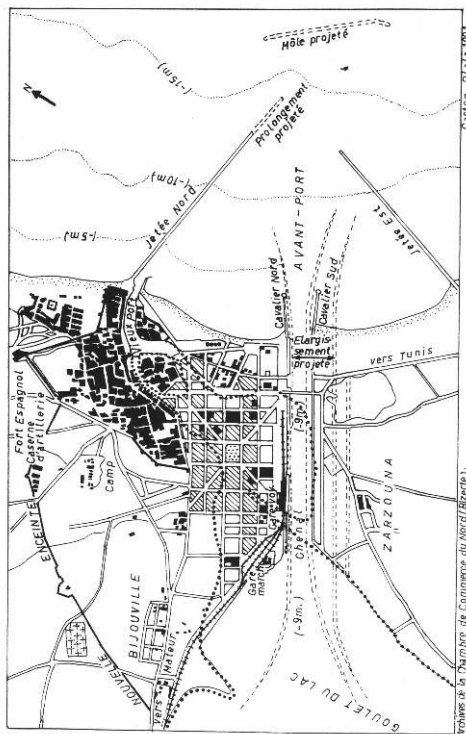
## Bizerte à l'époque contemporaine (H. Dlala)

- 5 Bizerte d'avant 1881 a émerveillé conquérants, explorateurs et visiteurs par les qualités de son site. Sa population, dont l'effectif total ne dépassait guère les 5 000 habitants, vivait paisiblement dans une ville située au fond d'une petite baie (la rade de Bizerte) à l'embouchure d'un vaste goulet ouvert sur un lac de 120 km<sup>2</sup> (le Lac de Bizerte) comportant des eaux à moins de dix mètres de profondeur. L'accès à cette embouchure était assuré à l'extrémité est par un chenal large d'une trentaine de mètres et dont l'ensablement limitait la profondeur à moins de 1,5 m et obligeait les navires de plus d'un mètre de tirant d'eau à rester en rade et à procéder au chargement et au déchargement des marchandises à l'aide de petites barques. En pénétrant dans la ville, le chenal se divisait en deux canaux autour de la presqu'île du « R'baa » où résidaient les non-musulmans. Ces canaux se rejoignaient plus à l'Ouest pour former un petit lac dans lequel étaient installées des bordigues en roseaux et qui communiquait avec le goulet et ensuite avec le Lac de Bizerte.
- 6 La ville avait donc l'aspect d'une « petite Venise mauresque » ceinturée d'une muraille polygonale de 3 km de développement percée de quatre portes. Le système de canaux et de fortifications ainsi décrit divisait la ville en six quartiers distincts occupés quasi totalement par une population musulmane résultant d'un mélange d'arabes, de berbères, d'Andalous, de captifs européens convertis à l'Islam, de Turcs et de Koulouglis.
- 7 Les Français n'étaient pas insensibles aux qualités naturelles et stratégiques du site et de la situation de Bizerte et voulaient faire de ce port naturel ce que les Anglais avaient fait de Malte. Mais devant l'opposition des puissances de l'époque à la mise en place par la France d'un grand port et d'un système de fortifications à Bizerte, on se contenta d'abord d'aménagements sommaires destinés à lutter contre l'ensablement, à restaurer les quais et à approfondir le bassin intérieur du port.
- 8 Créée seulement le 13 août 1890 à la suite de la signature de la convention de concession approuvée par le Bey de Tunis en février 1890, la Compagnie du Port entama la réalisation du programme des aménagements portuaires dès l'année suivante. Ce programme comportait : le percement d'un canal (à moins 9 m) de 1 500 m de longueur

au Sud du Vieux Port et du petit lac et l'établissement de quais le long du nouveau canal pour l'accostage des navires. La construction de deux cavaliers à l'entrée du canal visait à le protéger de l'ensablement. Bizerte fut dotée aussi d'un avant-port de 90 hectares protégé par deux digues de 1 000 m chacune et d'une passe de 420 m.

- 9 Le port fut officiellement ouvert à la navigation le premier juillet 1895 par décret beylical. De 1896 à 1898, des améliorations furent apportées. Outre le prolongement de la jetée est de 200 m et l'élargissement du canal de 100 à 240 m et de son approfondissement, les travaux portèrent sur l'édification d'un arrière port « refuge » à vocation militaire et d'un arsenal à Sidi Abdallah (Ferryville) sur un terrain de 300 hectares acheté par la Marine Française, ainsi que sur la construction d'un brise-lames en avant des jetées pour éviter les risques d'ensablement.
- 10 La réalisation des deux derniers projets renforça la vocation militaire du nouveau port. En réalité, dès 1895, la Marine Française avait pris en tutelle le port commercial.

Bizerte en 1900.



- 11 En même temps que l'aménagement du port moderne, débutait la construction de la « ville européenne » selon un plan en damier ainsi que de nombreux édifices publics civils et militaires. Les mailles du nouveau tissu urbain s'étaient progressivement remplies avec l'afflux des populations européennes, italiennes et françaises principalement. Et, à une vingtaine de kilomètres au Sud-Ouest de Bizerte, sur l'isthme séparant le Lac de Bizerte de la Garaet Ichkeul s'édifiait la double cité de Ferryville-Tinja à l'arrière de l'arsenal équipé de bassins de radoub, de fonderies, de divers ateliers et magasins de ravitaillement.
- 12 Pour défendre le port de guerre créé sur la rive nord du goulet (La Pêcherie) et les bases aéronavale (Kharrouba) et aérienne (Sidi Ahmed), l'Armée française mit en place, autour de la ville, un important dispositif militaire comportant un système de

fortifications, de batteries, de grosses casernes et de camps. Et, étant donné que le port a rendu d'énormes services militaires à la France pendant la première Guerre mondiale, une forte impulsion fut donnée à la construction de la ville lors de la montée du fascisme en Méditerranée dans les années trente.

- 13 Ainsi, en cinquante ans de colonisation, la France a modifié durablement la physionomie traditionnelle de Bizerte. Une cité mixte peuplée de plus de 30 000 habitants s'est formée sur un site nettement amélioré mais défiguré. L'ancienne ville n'a pas été endommagée mais fut privée de ses canaux, de ses ponts et d'une partie de ses portes et de ses remparts. Les pêcheries fixes ont été transférées à l'amont du goulet puis supprimées. Les Bizertins se sont alors tournés vers la mer et vers d'autres activités comme la construction, la manutention dans le port, puis, après la première Guerre mondiale, vers les activités semi-industrielles ou industrielles.
- 14 Vouée à un rôle militaire prépondérant, Bizerte est restée un port à trafic réduit. La vocation militaire n'était pas le seul handicap à son développement commercial. Le trafic à l'exportation était limité aussi par l'exiguïté naturelle de son hinterland, par la proximité du port de Tunis et par la concurrence de certains ports algériens.
- 15 Ville de garnison et port de guerre important, Bizerte fut soumise, à la fin de 1942 et au début de 1943, à de nombreux et intenses bombardements qui la rasèrent au plus des deux tiers. Elle fut reconstruite lentement sur ses décombres à l'emplacement même de l'ancien damier. En 1950, l'énorme chantier était presque totalement achevé.
- 16 Après la reconstruction, Bizerte n'a pu retrouver le rythme de croissance d'avant-guerre. En 1946, elle comptait à peine 40 000 habitants et seulement 44 700 en 1956. Sa physionomie et sa structure n'avaient pas changé. L'indépendance de la Tunisie, recouvrée en 1956, n'y avait pas introduit de profonds bouleversements car, cinq ans après, un Amiral français commandait encore la base militaire.
- 17 Décidée pour janvier 1961, la bataille de libération de la ville ne fut engagée qu'en juillet de la même année. Vingt sept mois après, les forces françaises prirent la mer après avoir remis aux autorités locales les établissements militaires de Bizerte et de Menzel Bourguiba (Ferryville). Les conséquences de l'évacuation ne tardèrent pas à se manifester puisque le marasme était généralisé. L'importance de l'emprise militaire posait un grave problème de l'entretien des installations.
- 18 L'objectif de reconversion et de redressement de l'économie bizertine n'était réalisable que grâce à l'intervention de l'État. En effet, trois actions furent entreprises dans les années soixante : la réorganisation et la remise en état de marche des unités industrielles et semi-industrielles de la ville, le groupement en coopératives des artisans et la création de nouvelles capacités. L'intervention publique la plus spectaculaire fut le démarrage en 1963 de la raffinerie de pétrole de Bizerte.
- 19 La conversion de l'arsenal de Sidi Abdallah et la cession de nombreux établissements à vocation militaire par l'Armée Tunisienne aux civils réduisait l'emprise des installations de guerre, et plus encore, l'importance de la fonction militaire. Le commerce, qui dépendait largement de la garnison, s'en détacha rapidement. L'arrière port de Bizerte est cédé aux autorités civiles pour servir de port industriel à la nouvelle usine sidérurgique de Menzel Bourguiba (1967). Affaibli par les événements de 1961, le port de Bizerte a nettement amélioré son trafic grâce à l'activité de la raffinerie.
- 20 D'un autre côté, l'effectif de population a progressé de 45 000 habitants en 1956 à 52 000 en 1966 malgré le départ massif des civils étrangers. La ville a réussi à combler

rapidement le déficit par un solde migratoire positif de plus de 9 000 personnes. L'urbanisation récente, qui s'est amorcée dès le début des années soixante-dix, répondait à une plus grande demande de logements liée à la croissance démographique de la ville. Comparée à l'extension spatiale modérée des années soixante-dix, celle des années quatre-vingt et d'aujourd'hui est plus importante que ne le voudrait la croissance démographique.

- 21 En s'orientant vers le nord, l'urbanisation actuelle a choisi le mode d'extension radio-concentrique. Cette évolution qui s'articule, au-delà de la nouvelle muraille, autour des portes de la ville, s'accompagne d'une ségrégation socio-spatiale plus affirmée. Sur la rive sud (Zarzouna), l'ouverture en avril 1980 du pont mobile « El Habib » a donné une très forte impulsion à la construction de logements populaires destinés principalement à la population d'origine rurale.
- 22 Enfin, l'évolution économique récente de Bizerte est marquée par la création de nombreuses industries légères différenciées et surtout par la multiplication et la diversité des services et des activités commerciales favorisées par la libéralisation de la vie économique tunisienne depuis 1970.
- 23 Quatrième ville de Tunisie avec 100 000 habitants, Bizerte acquiert aujourd'hui, par la diversification de ses activités et de ses équipements, un certain dynamisme, mais son influence régionale est encore sérieusement limitée par la proximité de la capitale.

---

## BIBLIOGRAPHIE

- Maumené Cap., « Bizerte et son nouveau port », *Annales de Géographie*, 1895, pp. 464-479.
- Castain R.-C., *Le nouveau port de Bizerte*, Paris, 1903.
- Hannezo, « Bizerte », *Rev. tunis*, 1904, pp. 193-205, 321-332, 391-406, 449-466.
- Bonniard P., *La Tunisie du Nord. Le Tell septentrional*, Paris, 1934
- Brunschwig R., *La Berbérie orientale sous les Hafsidés des origines à la fin du xv<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1940 et 1947.
- Marcais G., *La Berbérie musulmane et l'Orient au Moyen Age*, Paris, Aubier, 1946.
- Despois J., *La Tunisie*, Paris, A. Colin, 1961.
- Despois J. et Raynal R., *Géographie de l'Afrique du Nord-Ouest*, Paris, Payot, 1967.
- Dlala H., « Les grands moments de l'évolution démo-spatiale de la ville de Bizerte », *Revue tunisienne de Géographie* (à paraître).

## INDEX

**Mots-clés** : Histoire contemporaine, Tunisie, Villes