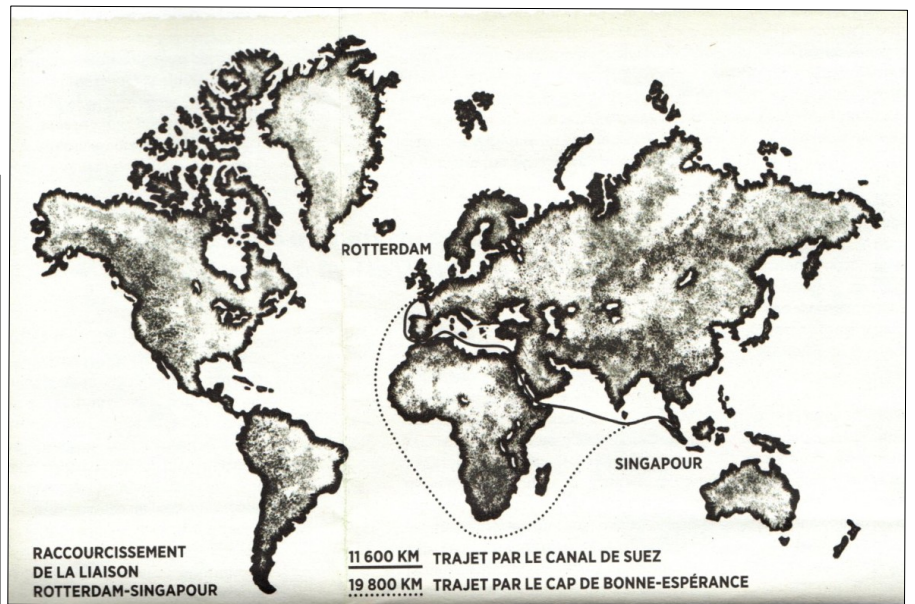


SOUS SURVEILLANCE MILITAIRE



Le tracé et les installations du canal sont surveillés par de nombreux dispositifs militaires. Jusqu'au retrait israélien du Sinaï en 1982, ce corridor stratégique fut une frontière entre l'Égypte et Israël. Il est à présent bordé de murs et de palissades, ainsi que de miradors et de check-points répartis sur la route qui le longe. Dès qu'un bâtiment militaire entreprend sa traversée, il fait l'objet d'une surveillance aérienne. Drones, hélicoptères, avions F-16 et Rafale achetés en 2015 par l'Égypte à la France complètent la panoplie défensive du canal. Si l'attaque terroriste au lance-roquettes contre le porte-conteneurs chinois *Cosco Asia*, en 2013, échoua, l'armée égyptienne doit maintenir sa vigilance face aux groupes djihadistes présents dans le nord du Sinaï.



LA CORVÉE, PUIS LES DRAGUES

Trois entreprises sont menées simultanément à partir du 25 avril 1859. Il s'agit d'établir un port sur la Méditerranée, de réaliser un canal maritime de 160 km reliant cette ville nouvelle à Suez sur la mer Rouge, et de creuser un second canal, d'eau douce celui-là, à partir du Nil, pour alimenter les campements. Neuf autres chantiers sont ouverts à l'intérieur de l'isthme. S'y succèdent tous les dix mois des contingents de 20 000 paysans, réquisitionnés et amenés sur place, qui s'affairent à piocher. À partir de 1864, ce recours massif à la corvée cède la place à l'embauche d'ouvriers étrangers, ainsi qu'à l'emploi d'immenses dragues et d'excavateurs à vapeur.

Accidents

Dès son ouverture, le canal de Suez a connu des accidents.

Le risque de **marée noire** est le plus craint ; déjà en 1956, quand Nasser a nationalisé la Compagnie du canal de Suez, 50 % des approvisionnements pétroliers français et britanniques y passaient.

Les accidents les plus récents sont :

- celui du *Al Samidoun* en janvier 2005 ;
- celui du pétrolier battant pavillon libérien, le *Grigorousa 1*, qui a heurté le 27 février 2006 une berge dans la partie sud du canal, perdant environ 3 000 t de fioul lourd sur 58 000 tonnes, sur une distance de plus de 20 km, avant qu'on ait pu l'entourer de barrages flottants et le remorquer jusqu'au port de Suez ; les autorités du canal n'ont pas détaillé par la suite les mesures de dépollution qui auraient été entreprises³⁸ ;
- en septembre 2006, c'est un bateau utilisé pour la maintenance du canal de Suez, le *Khattab*, qui fait naufrage en pleine nuit (deux morts, six blessés et cinq disparus) près d'Ismailia ;
- le mardi 23 mars 2021, le porte-conteneurs *Ever Given* fait obstruction dans le canal, après avoir été déporté par une rafale de vent. Il s'échoue en travers du canal, en y bloquant toute circulation³⁹. En provenance d'Asie, celui-ci devait se rendre à Rotterdam. La société responsable de la gestion technique du navire, Bernhard Schulte Shipmanagement (BSM), assure que l'accident n'a provoqué aucune pollution ni aucun dommage sur la cargaison³⁸. L'accident provoque une forte hausse des cours du pétrole³⁹. Le 29 mars, l'Autorité du Canal de Suez annonce la reprise du trafic après la remise à flot de l'*Ever Given*⁴⁰.

Menaces terroristes

Les « goulets d'étranglement » ne permettent pas la croissance du trafic ni celle de la taille des cargos et sont considérés comme des « talons d'Achille de l'économie pétrolière mondiale » (l'exemple le plus notable est le détroit d'Ormuz (30 % du tonnage pétrolier)⁴¹).

C'est pourquoi des bases navales et une flotte de guerre sont entretenues en permanence dans la région par les États-Unis (5^e flotte dans l'Ouest de l'océan Indien, et 6^e en Méditerranée), assistés par la France à Djibouti et à Abou Dabi. La présence militaire égyptienne est également visible tout le long du canal⁶.

Fin août 2013, le porte-conteneurs le *Cosco Asia* a été la cible d'une attaque terroriste alors qu'il remontait le canal vers la Méditerranée. Cette attaque, sans réelle conséquence pour le navire, met en lumière les problèmes de sécurité et la difficulté pour l'armée égyptienne de prévenir les attentats.

La Compagnie du canal de Suez avait obtenu une concession de 99 ans qui devait expirer le 17 novembre 1968. Le 26 juillet 1956, dans une situation politique complexe, le colonel Nasser, président de la République égyptienne, la nationalisa. Cette décision fut refusée par la France et le Royaume-Uni, qui réunirent à Londres trois conférences des usagers du canal, puis, après le rejet par le président Nasser des propositions formulées, saisirent le Conseil de sécurité. Avant que celui-ci n'ait pris une décision, le 29 octobre, l'armée israélienne entra en Égypte, précédant de quelques jours une intervention franco-britannique. Devant les pressions internationales, en particulier celles des États-Unis et de l'U.R.S.S., les puissances attaquantes durent bientôt retirer leurs troupes. Mais, dès le début du conflit, les Égyptiens avaient bloqué le canal en y coulant une quarantaine de navires. Les Nations unies se chargèrent de la remise en état du canal, qui fut de nouveau ouvert à la navigation en avril 1957.

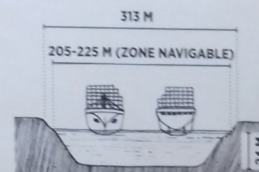
En 1860, seulement 5 % des navires fonctionnent à la vapeur. Le canal est pourtant conçu pour une navigation exclusivement motorisée ; sa construction est donc un pari. Dans la décennie qui suit, les marines marchandes vont s'équiper en masse. C'est le 17 février 1867 qu'un premier navire emprunte le canal achevé, mais il n'est officiellement inauguré que le 17 novembre 1869 par l'impératrice Eugénie sur le navire *L'Aigle*, suivie par Ferdinand de Lesseps et des administrateurs du canal à bord du *Péluse*, de la Compagnie des Messageries maritimes, commandé par Auguste Cabouffigue. Pour l'inauguration du canal, le Khédive Ismaïl Pacha commande l'opéra *Aida* à Giuseppe Verdi. Tout de suite après cette inauguration, le canal devient le cœur des rivalités franco-britanniques.

UNE ZONE SPÉCIALE POUR INVESTISSEURS ÉTRANGERS

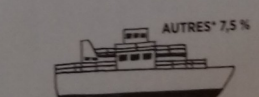
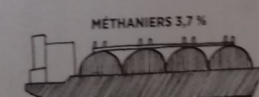
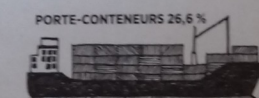
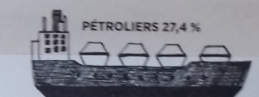
Ce chantier, lancé en 2015 après le doublement partiel du canal décidé par le maréchal Sissi, est un enjeu majeur pour l'Égypte qui voudrait y concentrer 30 % de son activité économique. Avec cette zone spéciale, l'objectif ambitieux du maréchal Sissi est d'attirer des investisseurs du monde entier, principalement d'Europe, d'Asie et d'Afrique de l'Est. Cette zone qui s'étale sur 460 km² devrait voir s'implanter à des conditions financières favorables des industries légères et des complexes pétrochimiques, des activités logistiques, techniques et commerciales. À ce jour, les Russes et les Chinois, qui intègrent le canal dans leurs « nouvelles routes de la soie », ont pris des concessions encore modestes. Les autorités visent la création d'un million d'emplois en 2030, avec des recettes de 100 milliards de dollars par an pour l'État. Le projet comprend aussi la construction de deux villes nouvelles (East Port Said et New Ismaïlia) et de nouveaux ports, afin d'accueillir deux millions de nouveaux résidents.

EN QUELQUES CHIFFRES

LONGUEUR : 193,3 KM
LARGEUR :

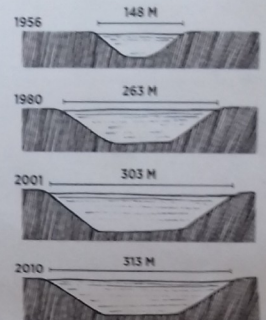


RÉPARTITION DES BATEAUX AYANT NAVIGUÉ SUR LE CANAL DE SUEZ EN 2020

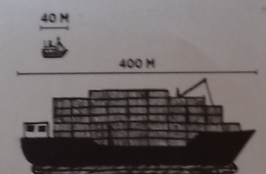


* transporteurs de véhicules, navires à passagers, etc.

ÉVOLUTION DE LA LARGEUR DU CANAL



COMPARAISON DES DIMENSIONS DES BATEAUX À VAPEUR DU XIX^e ET DES PORTE-CONTENEURS D'AUJOURD'HUI



LA MODERNISATION DE 2015

DOUBLEMENT DE LA VOIE SUR 72 KM

LE TEMPS DE TRAVERSÉE PASSE DE 18 À 11 HEURES

LA NAVIGATION EST CROISÉE ET NON PLUS ALTERNÉE, CE QUI RÉDUIT LE TEMPS D'ATTENTE DES BATEAUX, QUI PASSE DE 11 À 3 HEURES

TARIF DU DROIT DE PASSAGE NON NÉGOCIÉ : 700 000 \$ POUR UN PORTE-CONTENEURS CHARGÉ DE 20 000 UNITÉS DE MARCHANDISES

VALEUR DU TRANSIT DE MARCHANDISES : 10 MILLIARDS DE DOLLARS PAR JOUR

TRAFFIC MOYEN ANNUEL : 18 880 BATEAUX
RECORD : 21 400 EN 2008

RECORD DE TONNAGE TRANSPORTÉ : 1,031 MILLIARD DE TONNES EN 2019

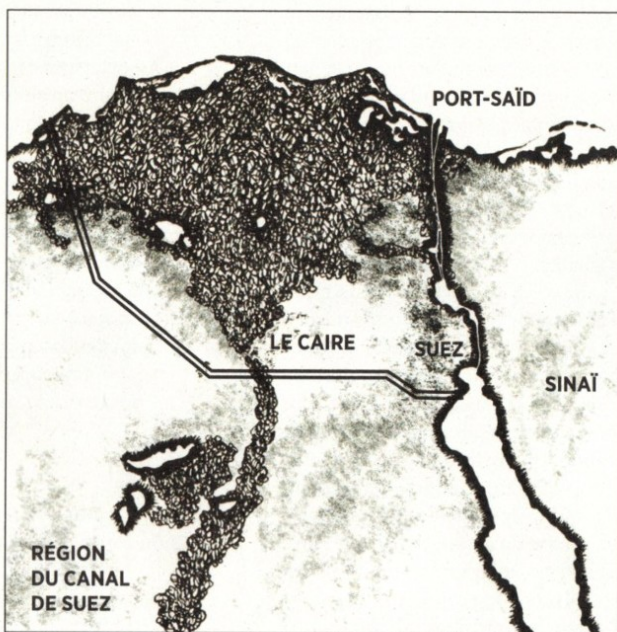
Le 5 août 2014, l'Égypte annonce son intention de creuser un deuxième canal parallèle au canal de Suez sur sa partie orientale, afin de permettre de supprimer la circulation alternée des convois dans cette partie du canal. Ce nouveau canal a une longueur de 72 km et coûte environ trois milliards d'euros. Ce projet réduit le temps d'attente maximale de passage pour les bateaux de onze à trois heures²⁷.

Les travaux impliquent l'approfondissement et l'élargissement du canal existant sur 35 km, ainsi que le creusement d'un nouveau canal de 37 km au niveau de la ville d'Ismaïlia. Les premiers tests de navigation commencent le 25 juillet 2015 alors que six navires répartis en deux groupes de trois traversent l'extension du canal dans le cadre de ce test²⁸. L'ouverture du nouveau canal a lieu le 6 août 2015^{29,30}.

Le canal de Suez rapporte en 2015 environ 5,3 milliards de dollars US par an à l'Égypte. Selon les projections financières égyptiennes de 2015, le canal devrait rapporter annuellement 13,2 milliards de dollars en 2023 avec les améliorations²⁸.

En 2020-2021, malgré le blocage d'une semaine en mars par l'échouage de l'Ever Given, le canal de Suez a rapporté 5,84 milliards de dollars, soit les revenus annuels les plus importants de l'histoire de cette infrastructure³¹.

Le canal franchit, du nord au sud, quatre zones différentes. À partir de **Port-Saïd**, bâti sur un bourrelet de sable, il traverse pendant 40 km les terrains inondés qui bornent le lac Manzala. Il franchit ensuite une région de seuils, pénètre dans le lac Timsah, au bord duquel a été bâtie la ville d'Ismaïliya, et atteint la dépression des lacs Amers. Il suit les cuvettes communicantes de ces deux lacs, autrefois desséchés. Enfin, pendant 25 km, il longe les contreforts rocheux qui séparent le bassin du **Nil** de la mer Rouge, et atteint le golfe de Suez à Port-Tawfiq, 3,5 km au sud de la ville arabe de Suez.



== OLÉODUC SUMED

L'OLÉODUC SUMED

Conçu en 1973 après la fermeture du canal de Suez consécutive à la guerre des Six Jours, le pipeline Suez-Méditerranée est un oléoduc de 320 km qui relie le terminal Ain Soukhna, près de la mer Rouge, au terminal offshore de Sidi Kerir, en Méditerranée, près d'Alexandrie. Ouvert en 1977, il appartient à l'Arab Petroleum Pipeline Company/ Sumed Company, une coentreprise égyptienne (50%), saoudienne (15%), émiratie (15%), koweïtienne (15%) et qatarie (5%). Point névralgique pour l'acheminement du pétrole avec une capacité de 2,5 millions de barils par jour, cet oléoduc permet aux superpétroliers de s'alléger de leurs cargaisons et de passer à vide le canal de Suez avant de récupérer le brut au sortir de leur traversée.

Milieu naturel

Du point de vue environnemental, la construction du canal a eu comme premier effet d'isoler physiquement l'Afrique de l'Asie, pour toutes les espèces animales non volantes. C'est la première coupure écologique aussi importante jamais conçue et réalisée par l'Homme, avant celle de Panama qui a séparé les deux Amériques, du Nord et du Sud.

Le transfert de millions de mètres cubes d'eau via le canal, en mettant en contact deux mers séparées depuis des centaines de millions d'années, a été l'occasion de migrations massives d'espèces et de parasites ou microbes, dont certaines ont un potentiel invasif, soit par le canal, soit par l'eau de ballast des navires ou par les propagules transportées sous leur coque. Les invasions biologiques d'espèces marines se faisant par l'intermédiaire du canal ont été baptisées « migrations lessepsiennes », et elles menacent l'équilibre écologique déjà précaire de la mer Méditerranée.

Les fumées et gaz d'échappement des navires contribuent à polluer et acidifier l'air et provoquer des pluies acides dans la région (cf. fioul lourd mal désoufré ou même non désoufré).

Le canal de Suez en permettant d'éviter le passage au sud de l'Afrique a plus que décuplé le trafic marchand méditerranéen. Alors que la zone couvre moins de 1 % de tous les océans, c'est aujourd'hui environ 30 % du volume du trafic maritime mondial qui provient de cette zone ou y arrive ou la traverse (sans intérêt économique direct pour ses 305 ports et pour les régions littorales de Méditerranée, et sans écotaxe). Le CEDRE estime que 50 % des marchandises transportées dans ce « couloir » doivent être « considérées comme dangereuses à différents degrés ». Le risque d'une grave marée noire persiste, avec 28 % du trafic pétrolier maritime mondial transitant par la Méditerranée où les tempêtes sont parfois violentes³⁶.



Pont tournant d'El Ferdan.

« L'axe principal des échanges entre l'Europe et l'Asie »

5 QUESTIONS

AU GÉOGRAPHE MICHEL FOUCHER

La construction du canal de Suez est-elle le premier acte de la mondialisation commerciale moderne ?

Si les câbles sous-marins furent et restent le vecteur de la mondialisation financière (entre Brest et Cape Cod aux États-Unis en 1869 ; entre Londres, Hong Kong et l'Australie en 1871), les canaux de Suez puis de Panama ont accéléré la mondialisation commerciale. Le canal de Suez fut l'un des outils stratégiques de la domination britannique et du contrôle de la fameuse « route des Indes », perçue à Londres comme une voie domestique. Lorsque le Royaume-Uni renonça à l'empire des Indes, en 1947, puis à ses bases militaires en Asie en 1967, on caractérisa ces territoires comme étant « à l'est de Suez », allusion au poème *Mandalay* de Kipling (1890), sur la Birmanie : « Envoyez-moi à l'est de Suez où le meilleur est comme le pire... »

Qu'est-ce que le canal a changé au Moyen-Orient ?

Le contrôle du canal et des gisements de pétrole de la péninsule arabique fut l'objectif constant de Londres puis de Washington au ^{xx}e siècle. Le pacte passé en 1945 par Roosevelt et Ibn Saoud sur le croiseur américain *Quincy*, ancré à Port-Saïd, a troqué la garantie de sécurité offerte par les Américains contre celle de l'approvisionnement pétrolier. Cet accord est aujourd'hui caduc, car les États-Unis n'ont plus besoin du pétrole saoudien. J'ai toujours pensé qu'il y avait une corrélation forte, mais jamais exprimée entre la déclaration Balfour de 1917 et le souci anglais de maîtriser les deux rives du canal. En créant un « foyer juif » en Palestine, les Britanniques entendaient écarter la France de la maîtrise de la rive orientale du canal. Enfin, c'est en 1956 que Londres et Paris, s'opposant par les armes à la nationalisation du canal par Nasser, ont essuyé une défaite diplomatique face à Moscou et à Washington. L'Égypte y a gagné une centralité politique dans le monde arabe.

Quelle est l'importance géopolitique et commerciale du canal aujourd'hui ?

Le canal voit passer un peu plus de 10 % du commerce mondial avec un trafic d'environ 3 millions de tonnes par jour. Les chiffres des transits maritimes sont les « feuilles de température de la planète », écrivait Paul Morand. Suez est l'axe principal des échanges

artères d'approvisionnement de l'Europe en pétrole et en gaz (le Qatar envoie cinq méthaniers vers le marché européen par semaine). Lieu de passage obligé entre les bassins de la Méditerranée et de la mer Noire et l'océan Indien, il intéresse les puissances qui y installent des bases navales (Japonais et Chinois à Djibouti, Russes à Port-Soudan) et y déploient une présence militaire (Émiratis en Érythrée et au Yémen, projets turcs en Somalie). Dans le climat de tension internationale actuel, la mer Rouge, le canal et les détroits regagnent une importance stratégique réelle.

Le canal borde le Sinaï, qui abrite aujourd'hui des groupes djihadistes. Est-ce une menace ?

Les groupes djihadistes sont surtout actifs au nord du Sinaï et surveillés tant par l'Égypte que par Israël, en étroite coopération. La sécurité du canal et de ses abords est la priorité absolue des autorités égyptiennes dès lors que tout attentat contre un navire voguant sur le canal aurait un impact international considérable. Le rapprochement en cours entre Israël et l'Arabie saoudite a d'abord une dimension sécuritaire ; il s'agit de se montrer vigilant face aux éventuelles menaces découlant de la fourniture d'armes par l'Iran au Hamas et au Hezbollah.

La place du canal de Suez est-elle menacée par le projet chinois des « routes de la soie » ou par les futures routes polaires ?

Moscou a tenté d'exploiter le récent incident à l'entrée du canal pour communiquer sur la route arctique du Nord-Est, qui voit passer 33 millions de tonnes de produits par an (soit 12 % du volume passant par Suez). Cette route pourrait être plus fréquentée si le changement climatique s'accroît, mais elle suppose d'avoir des convois menés par des brise-glaces atomiques. Ce ne sera pas une voie alternative au canal de Suez. Les autres concurrentes sont le Transsibérien, dont l'activité augmente, et les voies ferrées germano-polono-chinoises qui relient la Chine centrale et le port fluvial allemand de Duisbourg (environ 12 000 trains en 2020). L'incident de Suez est survenu à un moment d'intense interrogation sur la réorganisation de la mondialisation pour réduire les situations d'excessive dépendance, les émissions de carbone par les navires et la forte hausse du prix du fret liée à la crise économique. ¶

Le canal de Suez (en arabe : قناة السويس, *qanāt as-suwēs*) est un canal navigable situé en Égypte. Long de 193,3 km, large de 280 à 345 m et profond de 22,5 m, il relie, via trois lacs naturels, la ville portuaire de Port-Saïd en mer Méditerranée à la ville de Suez dans le golfe de Suez (partie septentrionale de la mer Rouge)².

Percé entre 1859 et 1869, grâce à une levée de fonds géante à la Bourse de Paris, sous la direction du diplomate retraité français Ferdinand de Lesseps³, il permet aux navires d'aller d'Europe en Asie sans devoir contourner l'Afrique par le cap de Bonne-Espérance et sans rupture de charge par voie terrestre entre la Méditerranée et la mer Rouge.

Le canal de Suez ainsi établi reprend la vieille idée de relation par voie d'eau entre les deux mers, déjà mise en œuvre dans l'Antiquité par les pharaons égyptiens. Le canal antique relie le Nil à la mer Rouge. Pendant la Renaissance, la république de Venise avait sans succès cherché à rétablir cette liaison.

À la suite de la Première Guerre mondiale, le canal est placé sous la protection militaire de la Grande-Bretagne. En 1956, Nasser, le président égyptien, met un terme à cette situation en nationalisant le canal.

Avec l'augmentation du trafic, le canal est devenu la troisième source de devises de l'Égypte⁴. Un blocage du canal entraînerait des pertes d'environ 15 millions de dollars par jour⁵. En 2015, 17 483 navires transportant 999 millions de tonnes de marchandises l'ont emprunté, soit 8 % du commerce maritime international⁶. En 2020, près de 19 000 navires ont transité par le canal, ce qui représente une moyenne de 51,5 navires par jour⁷.

Le 6 août 2015, le président égyptien Al-Sissi inaugure le « Nouveau canal de Suez » permettant, après un an de travaux, de doubler la capacité de passage. Les travaux ont consisté à élargir le canal existant ainsi qu'à en augmenter la profondeur sur 35 km, et à doubler le canal sur 37 km dans sa partie orientale.

Le canal est la propriété de la Suez Canal Authority, qui est aussi responsable de son administration et de sa gestion.

Le 24 avril 1957, l'Égypte adressa au secrétaire général de l'O.N.U. une déclaration dans laquelle elle s'engageait à respecter la convention de 1888 et à accepter l'arbitrage de la Cour internationale de la Haye en cas de conflit. Les actionnaires de la Compagnie reçurent à titre d'indemnisation 28 millions de livres égyptiennes, le dernier versement étant effectué en janvier 1963.

En 1882, après la guerre anglo-égyptienne, les Britanniques remplacent les Ottomans comme tuteurs du pays. Ils parviennent ainsi à prendre le contrôle du canal.

Afin de remédier aux querelles des puissances sur le canal de Suez, le 29 octobre 1888, la convention de Constantinople affirme la neutralité du canal, déclaré « libre et ouvert, en temps de guerre comme en temps de paix, à tout navire de commerce ou de guerre, sans distinction de pavillon ».

Durant la Première Guerre mondiale, les Britanniques et les Français négocient les accords Sykes-Picot qui divisent le Moyen-Orient en zones d'influence : la France obtient un protectorat sur la Syrie et le Liban ; le Royaume-Uni sur la Palestine, la Jordanie et l'Égypte.

En 1922, l'Égypte devient un royaume avec une autonomie limitée. Par le traité anglo-égyptien de 1936, établi pour vingt ans, le pays accède à une indépendance presque complète. Il est ainsi établi que le Royaume-Uni évacuerait toutes les troupes britanniques présentes sur le sol égyptien, à l'exception des dix mille hommes nécessaires à la protection du canal de Suez et de ses rives.



Le projet d'ouvrir une voie de communication maritime entre la mer Méditerranée et la mer Rouge avait été conçu et réalisé dès la plus haute antiquité, par les pharaons. Mais il ne s'agissait alors que d'une voie d'eau précaire, détruite au VIII^e siècle après J.-C., et c'est seulement en 1869 que les deux mers furent réunies par un véritable canal, accessible aux plus grands navires de l'époque.

Le canal de navigation est une vaste voie d'eau, une ligne qui sillonne le territoire et qui a, malgré la variété des paysages traversés, une étonnante unité de conception et souvent de réalisation. Cette unité, ponctuée par la répétition d'ouvrages d'art (écluses, maisons éclusières, épanchoirs, ponts...), explique la rigueur de sa construction.

Le canal partage avec la voie ferrée ce caractère artificiel, mais la présence, qui semble naturelle, de l'eau le rend ambigu. Et de ce contraste entre nature et artifice naît sa spécificité.

L'HOMMAGE AMBIGU D'ERNEST RENAN À FERDINAND DE LESSEPS

« CLEF DE L'AFRIQUE INTÉRIEURE, par le Nil ; par son isthme, gardienne du point le plus important de l'empire des mers, l'Égypte n'est pas une nation, c'est un enjeu, tantôt récompense d'une domination maritime légitimement conquise, tantôt châtiment d'une ambition qui n'a pas mesuré ses forces. Quand on a un rôle touchant aux intérêts généraux de l'humanité, on y est toujours sacrifié. [...] Vous ne vous êtes pas

dissimulé que le percement de l'isthme servirait tour à tour des intérêts fort divers. Le grand mot : "Je suis venu apporter non la paix, mais la guerre", a dû se présenter fréquemment à votre esprit. L'isthme coupé devient un détroit, c'est-à-dire un champ de bataille. Un seul Bosphore avait suffi jusqu'ici aux embaras du monde ; vous en avez créé un second, bien plus important que l'autre, car il ne met pas seulement

en communication deux parties de mer intérieure ; il sert de couloir de communication à toutes les grandes mers du globe. En cas de guerre maritime, il serait le suprême intérêt, le point pour l'occupation duquel tout le monde lutterait de vitesse. Vous aurez ainsi marqué la place des grandes batailles de l'avenir. Que pouvons-nous, si ce n'est de choquer les masses aveugles, de favoriser, dans leur effort

vers l'existence, toutes ces choses obscures qui gémissent, pleurent et souffrent avant d'être ? Aucune déception ne nous arrêtera ; nous serons incorrigibles ; même au milieu de nos désastres, les œuvres universelles continueront de nous tenter. » 1

Réponse au discours de réception de Ferdinand de Lesseps à l'Académie française, 23 avril 1885

Le comportement colonialiste de dirigeants de la Compagnie du canal de Suez et la présence ostensible des forces armées anglaises sur les territoires égyptiens, sont des facteurs qui ont renforcé le sentiment nationaliste des Égyptiens. À la tête de l'Égypte depuis 1954, Nasser, après s'être assuré du retrait des troupes britanniques occupant la zone du canal, prononce le 26 juillet 1956 à Alexandrie, un discours ferme et nationaliste. Ainsi la nationalisation de la Compagnie universelle du canal maritime de Suez est devenue un fait. Cette nationalisation surprise a provoqué une crise internationale car le monde entier a été concerné par cet incident dans une région qui devient le principal fournisseur du pétrole. Malgré l'accélération des événements, le principe de la neutralité du canal n'a pas été mis en cause et la liberté de navigation a été garantie en dépit des agitations géostratégiques au tour la région.

Caractéristiques

Le canal ne comporte pas d'écluses, tout son trajet restant au niveau de la mer, contrairement au canal de Panama. Son tracé s'appuie sur trois plans d'eau, les lacs Menzaleh, Timsah et Amers traversés par un chenal de navigation.

Sa largeur moyenne est de 345 m (initialement 52 m). Sa largeur minimale est de 280 m. La largeur navigable sous 11 m de tirant d'eau est de 190 m (initialement 44 m). Le canal entre Port-Saïd et Suez a une longueur de 162 km. Les chenaux d'accès au nord et au sud portent la longueur totale de l'ouvrage à 195 km. Trois chenaux de dérivation d'une longueur totale de 78 km sont situés à Port-Saïd, dans le lac ancien d'El Ballah et aux Lacs Amers.

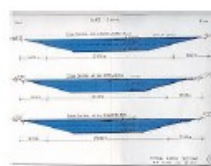
Par suite de sa faible profondeur, les supertankers vident une partie de leur pétrole en entrant dans le canal, et le rechargent en sortant, le pétrole en question circulant par oléoduc³⁵.

Le canal d'une profondeur de 24 m permet le passage de navires de 20,12 m de tirant d'eau (66 ft) depuis les derniers travaux de 2010, à la condition que la largeur du navire ne dépasse pas 50 m (un tableau existe dans les règles de navigation publiées par les autorités du canal).

Les navires ayant les dimensions limites les autorisant à franchir le canal de Suez sont appelés Suezmax. Il en est de même pour le canal de Panama où les navires sont appelés Panamax.

Quelque 20 000 navires traversent le canal chaque année, représentant 14 % du transport mondial de marchandises. Un passage prend de onze à seize heures.

La traversée d'est en ouest du canal est, la plupart du temps, assurée par des bacs mais il existe aussi plusieurs ouvrages à cet effet :



Coupe type du canal.



Schéma comparatif des tailles du canal entre 1870 et 2010.

- le pont du Canal de Suez, construit entre 1992 et 1999, qui enjambe le canal au niveau d'El Qantara (mot arabe signifiant « pont »), et qui laisse un espace de 70 mètres au-dessus du canal permettant un tirant d'air maximal pour les navires de 68 m ;
- le pont d'El Ferdan, qui est également le pont tournant le plus long du monde ;
- le tunnel Ahmed Hamdi, au sud du Grand Lac Amer, d'une longueur de cinq kilomètres, creusé sous le canal. Inauguré en 1980, il est utilisé par les automobilistes égyptiens pour se rendre dans la presqu'île du Sinaï et gagner les stations balnéaires de la mer Rouge.



Le pont du canal de Suez au niveau d'El Qantara.

UN SYMBOLE D'ESPOIR ET DE RÉSISTANCE



Hoda Abdel Nasser

Fille aînée du raïs et professeure de science politique à l'université du Caire, elle a publié, avec Anne-Claire de Gayffier-Bonneville, Nasser : archives secrètes (Flammarion, 2020).

CHAQUE PAYS CONNAÎT ses heures ou ses instants de gloire qui résonnent à jamais dans la mémoire des peuples. Pour les hommes et les femmes de ma génération, comme pour nombre d'Égyptiens plus jeunes, l'histoire du canal de Suez en fait partie.

Il aura fallu dix ans pour creuser cette voie majeure pour le commerce mondial, ce trait d'union entre l'Orient et l'Occident. Dès mes premières lectures, j'ai été choquée par le sacrifice des ouvriers égyptiens, taillables et corvéables à merci, travaillant dans des conditions inhumaines. Cent vingt mille d'entre eux l'avaient payé de leur vie.

Jeune étudiante, j'étais férue de lecture et me posais mille questions. À ma grande surprise, j'appris qu'en 1882 les forces britanniques, n'ayant pas réussi à entrer en Égypte par Alexandrie, avaient décidé d'occuper le pays en faisant passer leur flotte par le canal

de Suez, plus à l'est. C'est là que Ferdinand de Lesseps, président de la Compagnie, nous a trahis. Il avait promis

à Ahmed Orabi, le leader du mouvement nationaliste de l'époque, que le canal resterait neutre et qu'il n'autoriserait pas le passage de la flotte britannique. Or, ce fut le point de départ de l'occupation britannique qui allait durer 74 ans... Tous les Égyptiens ont encore en mémoire la trahison de Lesseps. Ils refusent aujourd'hui encore l'idée même que soit réinstallée sa statue à Port-Saïd, cette statue qu'ils ont abattue lors de l'agression tripartite de 1956.

J'ai travaillé pendant des années sur les archives de mon père. À la maison, dans une armoire de son bureau, j'ai découvert de nombreux documents rédigés de sa propre main. C'est là que j'ai compris les vraies raisons de la nationalisation de la Compagnie de Suez, l'enthousiasme que cette décision a suscité en Égypte, dans le monde arabe et dans tout le tiers-monde. C'est là que j'ai compris aussi la folle réaction de l'Occident, qui devait se traduire par l'agression tripartite contre l'Égypte, en octobre 1956 ! Gamal Abdel Nasser avait prévu de construire un haut barrage sur le Nil pour irriguer de façon permanente 350 000 hectares, augmenter la superficie agricole d'une surface équivalente et produire 10 milliards de kilowatt-heures par an. Il avait conclu un accord avec le gouvernement américain, le 16 décembre 1955, stipulant que les États-Unis, la Grande-Bretagne et la Banque mondiale prendraient en charge le financement du projet, à hauteur de 1,3 milliard de dollars.

Las ! le 20 juillet 1956, le secrétariat d'État américain renonçait au financement du haut barrage, au prétexte que les ressources économiques de l'Égypte étaient insuffisantes

et que ce projet porterait atteinte aux droits d'autres pays – le Soudan, l'Éthiopie et l'Ouganda – sur les eaux du Nil... Aussitôt, la Grande-Bretagne et la Banque mondiale emboîtèrent le pas aux États-Unis.

Ce soir-là, mon père rentrait au Caire accompagné du Premier ministre indien Nehru, après la conférence de Brioni qu'ils avaient tenue avec le chef d'État yougoslave Tito. C'est à son arrivée à l'aéroport qu'il apprit la nouvelle. Il dut se résoudre à trouver un autre financement pour le haut barrage. Ce serait le canal de Suez ! À l'époque, la quasi-totalité des recettes du canal tombait dans l'escarcelle de la société franco-britannique.

Le 26 juillet, lors de son célèbre discours public à Alexandrie, Nasser surprit le monde entier. À l'époque, j'étais trop jeune pour comprendre vraiment la portée de cet événement. Mais lorsque j'ai commencé à étudier les discours de mon père, en 1996, j'ai éprouvé une vive émotion en réécoutant la réaction festive et bruyante de la foule présente, comme au nom d'Allah que les gens scandaient ! La suite, on la connaît. Ce fut la rencontre secrète de Sèvres, entre les représentants des gouvernements français, britannique et israélien. C'est là que fut fixé le scénario du complot contre l'Égypte qui débuta le 29 octobre 1956 par une attaque israélienne de grande ampleur.

Dès le début de l'agression, mon père quitta notre domicile de Manchiyyet el-Bakri pour rejoindre le siège du commandement de

la Révolution, sur les bords du Nil. Nous autres, nous nous rendîmes dans le quartier de Zamalek, loin de l'aéroport militaire d'Almaza qui était trop proche de notre maison. Mon père tenait à ce que nous restions au Caire. L'agression tripartite se termina par une victoire politique de Nasser. Il était devenu le héros du monde arabe, un héros qui n'avait pas baissé les bras devant l'ennemi.

Voici quelques années, je me rendis à Bahreïn. Là, on me raconta comment les ouvriers locaux s'étaient étendus de tout leur corps sur les pistes de l'aéroport de la base militaire britannique qui s'y trouvait en 1956, afin d'empêcher les avions ennemis de décoller pour aller frapper l'Égypte. Après toutes ces années, une question revient en boucle chez les ennemis de Nasser : pourquoi avoir nationalisé, puisque le canal devait de toute façon revenir à l'Égypte en 1968 ? D'abord, il ne faut pas oublier que l'Égypte avait le plus grand besoin de créer le haut barrage. Ensuite, il apparaît clairement, dans tous les documents britanniques que j'ai pu consulter, qu'il serait fait en sorte que le mandat de la Compagnie soit prolongé au-delà de 1968.

L'Égypte, en 1956, devint un modèle de résistance à l'oppression, à la colonisation et à l'agression étrangère. En mai 2000, je rencontrai Nelson Mandela au Cap, en Afrique du Sud. Je me souviens encore de ses mots : « Lorsque Nasser a nationalisé le canal de Suez, du fond de ma cellule, j'ai regardé la fenêtre et me suis dit : maintenant, j'ai l'espoir de voir mon peuple se libérer. » ¶

Traduit de l'arabe par JEAN TARDY

Illustration Stéphane Trapier

L'histoire moderne du canal de Suez connaît une étape essentielle quand la convention de Constantinople, proclamée le 29 octobre 1888, devient le statut juridique du canal de Suez¹. La diplomatie a pris plus de temps que la technologie : il a fallu trente ans aux chancelleries européennes pour se mettre d'accord sur la liberté et l'ouverture du canal de Suez devant tous les navires en temps de paix comme en temps de guerre sans distinction de pavillon². Ce principe est mis en question plusieurs fois durant la vie du canal. Au cours de la deuxième moitié du xx^e siècle, le canal de Suez a connu des événements politiques de grande importance qui ont profondément influencé l'histoire contemporaine de cette voie maritime.

Le canal est un système, une grande machine construite avec de l'eau - portant les bateaux - et construite pour faire circuler de l'eau. Son principe est simple, mais ses moyens sont complexes. Il s'agit de constituer une succession de plans d'eau (biefs) sans courant sur lesquels la navigation sera aisée dans les deux sens. En ce sens, l'idée de canal a été expérimentée sur les rivières qui furent canalisées ; leurs barrages-écluses avaient déjà pour objectif de constituer des plans d'eau navigables dans les deux sens. Le canal requiert donc des plans d'eau dont le fond doit être presque horizontal, plans d'eau maintenus par des portes qui forment des barrages et qui ne sont ouvertes que pour faire passer les bateaux. L'écluse à sas (à deux portes) remplit ce double office : une porte fermée sert à retenir l'eau d'un côté pendant que l'autre, ouverte, fait passer celle qui est contenue dans l'écluse même, avec le bateau qui flotte. Entre les deux bajoyers (murs latéraux des écluses), l'eau monte ou descend, en se déversant par des **vannes** (intégrées dans les portes des écluses) pendant que les deux portes sont fermées. Or à chaque passage d'un bateau la quantité d'eau contenue dans l'écluse (éclusée) s'écoule, le canal consomme donc de l'eau. Pour un canal de dérivation entre deux points d'une rivière (canal latéral) ou entre deux rivières qui ne sont pas séparées par de fortes dénivellations, il suffit de faire écouler l'eau de la partie haute vers la partie basse. Mais, quand il s'agit d'un canal qui relie deux rivières (canal de jonction) appartenant à deux bassins fluviaux différents (canal à double pente), il n'est plus possible de faire ainsi passer l'eau. Celle-ci doit avoir une origine indépendante des deux rivières mises en communication. Cette eau ayant peu de chance de se trouver au seuil de partage du canal (dit alors canal à seuil ou à point de partage) doit être captée dans un lieu plus ou moins éloigné, rassemblée dans un réservoir retenu par un barrage, puis conduite au bief de partage par une rigole d'alimentation. Dans certains cas, le seuil de partage est artificiellement abaissé par une tranchée ou un souterrain. Quand un canal doit franchir une rivière, il le fait par un pont-canal.

Considérer les canaux - ouvrages techniques - comme des paysages peut sembler paradoxal. Il est en tout cas indéniable que les canaux créent un paysage. D'une part, ils parcourent les milieux ruraux et urbains, les façonnent en profondeur, surtout quand ils sont accompagnés de nombreux ouvrages (barrages, rigoles, souterrains, ponts-canaux...). D'autre part, ils dessinent un paysage intérieur, défini horizontalement par le miroir de l'eau, et latéralement par les plantations d'alignement, les **passages** en fosse, les ouvrages d'art et les architectures d'accompagnement. Leur parcours est scandé par le rythme régulier des écluses, par les ponts qui les franchissent, par des entrées de souterrains, par le déroulement continu des paysages traversés.

Les canaux construisent le paysage par leurs tracés déterminés par des critères techniques et esthétiques. L'exemple des canaux à point de partage est le plus éloquent. Ils apparaissent dans le territoire comme des rivières sortant de leurs vallées pour franchir des cols, à la manière des routes, tout en entraînant leurs eaux avec eux. Ils apparaissent inopinément au fond de tranchées et disparaissent dans des souterrains. Le problème le plus remarquable est celui des seuils de partage. Franchir un seuil sans recourir à un souterrain, c'est s'astreindre à multiplier le nombre des écluses et s'exposer à ne plus trouver d'eau (les possibilités d'en capter se faisant plus rares). Abaisser artificiellement le bief de partage, c'est faciliter l'alimentation en eau mais augmenter les travaux de terrassement. De cette dialectique entre négociation avec le relief et recherche de l'alimentation en eau naissent des tracés, quelquefois étonnants, qui constituent en eux-mêmes des paysages.

Le statut international du canal

La Compagnie universelle de Suez, chargée principalement de construire et d'exploiter le canal, était une entreprise internationale, au capital de 200 millions de francs, dont les actions furent offertes dans tous les grands pays. Les Français furent les seuls à montrer de l'intérêt pour l'affaire, en souscrivant plus de la moitié du capital. Le vice-roi d'Égypte prit à sa charge les actions non levées, soit 21 p. 100 du capital. La part égyptienne fut rachetée en 1875 par l'Angleterre, qui se trouva posséder près de la moitié des actions. Le caractère international du canal était ainsi financièrement établi ; il le fut politiquement par une série d'accords ayant pour objet sa neutralité et la sécurité de sa navigation. Signée après l'occupation de l'Égypte par les Britanniques, la convention de Constantinople, du 29 octobre 1888, fut la plus importante, stipulant que le canal serait « libre et ouvert, en temps de guerre comme en temps de paix, à tout navire de commerce ou de guerre, sans distinction de pavillon [...] qu'il ne serait jamais assujéti à l'exercice du droit de blocus [...] qu'aucun acte ayant pour but d'entraver la libre navigation ne pourrait être exercé dans le canal et ses ports d'accès ».

En 1854, le gouverneur d'Égypte Mohamed Saïd Pacha accorde le premier acte de concession du terrain pour la construction du canal à Ferdinand de Lesseps. Mais les Britanniques s'opposent à ce firman qui donnerait une grande influence à la France dans cette région stratégique sur la route des Indes, et demandent à l'autorité supérieure, la Sublime Porte de l'Empire ottoman, de suspendre cette permission¹⁸. La concurrence pour le contrôle de cette route est en effet forte entre les deux nations occidentales, la Grande-Bretagne soutenant le principe d'une ligne ferroviaire égyptienne, à laquelle le canal ferait concurrence. Lesseps décide de passer outre l'opposition de la Porte en entamant les travaux, au vu et au su de tous, le 25 avril 1859¹⁹.



La construction du canal.

Les Anglais font arrêter les travaux à plusieurs reprises : en octobre 1859 avec l'aide du ministre des Finances de l'Empire ottoman, Mouktar Bey, puis à la mort de Saïd en 1863. La construction du canal se poursuit néanmoins grâce au soutien de Napoléon III. Alors que les grandes puissances européennes procèdent au partage de l'Afrique, les rivalités franco-britanniques se multiplient dans la région et le canal de Suez n'est que l'une d'entre elles.

À partir des plans établis par Linant de Bellefonds et Alois Negrelli, et discutés et adoptés par la Commission Internationale pour le percement de l'isthme de Suez, la Compagnie universelle du canal maritime de Suez de Ferdinand de Lesseps construit le canal entre 1859 et 1869. À la fin des travaux, l'Égypte, à hauteur de 44 % de sa valeur, et 21 000 Français, à hauteur de 56 %, en étaient conjointement propriétaires.

On a estimé que 1,5 million d'Égyptiens participèrent à la construction du canal et que plus de 125 000 y moururent, principalement du choléra, mais ces chiffres furent critiqués, considérés comme étant très exagérés²⁰.

La neutralité du canal de Suez se compose de deux éléments : la neutralité terrestre qui accorde la fermeture des territoires aux forces armées des belligérants, la neutralité maritime qui donne à l'État neutre le pouvoir de fermer sa mer territoriale aux navires belligérants, s'il estime que leur passage menace sa neutralité. Puisque que le canal de Suez est considéré à la fois comme un espace maritime et terrestre, des discordances apparaissent inévitablement dans la mise en œuvre de la neutralité, pour le plus grand dommage de la liberté de la navigation. La situation se complique si l'État riverain est belligérant, le passage des navires neutres est aléatoire parce que, en plus de la fermeture du canal devant tout navire ennemi, les navires neutres sont soumis au contrôle de l'État riverain qui veille à se prémunir contre tout risque de contrebande de guerre⁸.

« Le Compagnie universelle du canal de Suez est nationalisée » : on prononçant cette phrase Nasser a brouillé les intérêts géopolitiques et économiques du canal voire dans toute la région. Le 20 juillet 1956, le *Rais* a expliqué sa décision à propos du canal de Suez. Celui-ci, détenu par des intérêts anglo-français, est nationalisé par le régime nassérien dans l'espoir d'aider à financer la construction du barrage d'Assouan, sur le Nil. Cette volonté a provoqué, en octobre de la même année, la crise de Suez, impliquant la France et la Grande-Bretagne les grands empires coloniaux, et Israël le dernier pays de la région, mais aussi les États-Unis et l'URSS les deux nouvelles grandes puissances³. En même temps, cette décision portait les espoirs de la population égyptienne pour améliorer ses conditions de vie et marquer la fin de la soumission aux puissances étrangères. Plus d'un demi-siècle après la récupération de la propriété du canal par l'Égypte, le paysage a changé, l'organisme du canal de Suez a dû engager les moyens techniques, humains et financiers pour faire face à la compétitivité mondiale⁴.

La longueur totale de ce canal à niveau (c'est-à-dire ne comportant pas d'écluse) est de 164 km. Lors de sa mise en service (1869), sa profondeur variait de 7 à 8 m, ce qui était suffisant pour permettre le passage des gros navires de l'époque, et sa largeur était d'une vingtaine de mètres, ce qui exigeait le croisement dans des gares.

L'augmentation rapide du nombre des navires transitants, de leur tonnage et de leur vitesse, conduisit la compagnie gérante à exécuter de nombreux travaux pour adapter le canal aux besoins nouveaux : augmentation de la profondeur, et surtout de la largeur de la voie d'eau pour permettre le croisement des navires en tout lieu, consolidation des talus et modification de leurs profils, aménagements des installations portuaires. De la mise en service à 1948, six programmes d'amélioration portèrent la largeur minimale du canal à 60 m, et sa profondeur à 11,70 m (permettant le passage de transiteurs de 10,36 m de tirant d'eau). Malgré ces transformations, l'apparition de très gros bateaux - en particulier des pétroliers - nécessita bientôt la formation de convois se croisant dans les lacs Amers ; pour accélérer les transits, une autre zone de croisement fut prévue par le septième programme : un canal dérivé doublant le canal principal entre les kilomètres 50 et 60 (à partir de Port-Saïd) ; il fut mis en service en 1951. La nationalisation de 1956 n'interrompit pas la poursuite des travaux d'aménagement. Lorsque le canal fut fermé, en 1967, l'Égypte avait obtenu du **Koweït** un prêt de 9,8 millions de livres pour le financement des travaux devant permettre, en 1972, le passage de navires de 12,50 m de tirant d'eau, ce qui correspond à des pétroliers de 110 000 t. Le trafic du canal a suivi une progression indiquée par ces quelques chiffres : 434 000 t en 1870, 154 Mt (millions de tonnes) en 1958, 275 Mt en 1966.

Le 8 octobre 1951, le Premier ministre égyptien Moustapha el-Nahhas Pacha dénonce le traité anglo-égyptien. Le Royaume-Uni refuse de quitter ses bases du canal et renforce ses effectifs à terre à 64 000 hommes au 31 décembre 1951. Des émeutes violentes, actes de guérillas, sabotage de la part des Frères musulmans, communistes et police égyptienne envers les Britanniques et la répression de ces derniers feront des centaines de morts dont 405 militaires britanniques jusqu'au 19 octobre 1954^{21, 22}. Le retrait militaire britannique s'acheva en juillet 1956 avec la fin de la crise du canal de Suez.

Le 26 juillet 1956, Nasser, président de la République d'Égypte, saisit le canal et transfère le patrimoine de la compagnie du canal à la Suez Canal Authority²³. Cette nationalisation avait pour but de financer la construction du barrage d'Assouan après que les États-Unis et la Banque mondiale eurent refusé d'accorder des prêts pour le financer. Les avoirs égyptiens sont aussitôt gelés et l'aide alimentaire supprimée, à la suite des protestations des principaux actionnaires, alors britanniques et français. D'autre part, Nasser dénonce la présence coloniale du Royaume-Uni au Proche-Orient et soutient les nationalistes dans la guerre d'Algérie.

Le 29 octobre 1956, le Royaume-Uni, la France et Israël se lancent dans une opération militaire, baptisée « opération Mousquetaire ». Cette action est justifiée par la restitution aux actionnaires qui ont financé et contribué à la prospérité du canal de ce qui, selon le droit international et les accords passés, leur appartient.

L'opération de Suez dure une semaine. Les Nations unies optent cependant pour la légitimité égyptienne et rédigent une résolution condamnant l'expédition franco-israëlo-britannique. Nombre d'actionnaires, français, britanniques et égyptiens, sont donc ruinés, puisque l'Égypte refuse de les indemniser. Il s'ensuivra des cas de