

Les tribulations du canal de Suez

Gérard Gachot

Contre-amiral (2S),
Institut français de la mer, comité Toulon-Provence-Corse

Le canal de Suez est sans conteste une vedette parmi les goulots d'étranglement qui marquent les grandes voies de navigation de notre planète bleue, qu'ils soient naturels comme Hormuz et Malacca ou créés de la main de l'homme, comme Panama. On se souvient volontiers des péripéties qui ont marqué la réalisation du rêve fou de Ferdinand de Lesseps jusqu'à ce jour de novembre 1869, le 17 pour être précis, où l'Impératrice Eugénie va inaugurer le fameux passage entre Mer Rouge et Mer Méditerranée, à bord de l'Aigle, le yacht impérial à vapeur. On peut dire que ce fut un jour mémorable, qui modifiait sans doute possible la carte du monde, maritime et économique.

Mais, même si notre mémoire a pu en conserver la trace, on se souvient sans doute moins à quel point le canal a vécu au rythme des soubresauts géopolitiques qui ont agité notre monde moderne au XX^e et jusqu'au début de notre XXI^e siècle. L'historien et philosophe Ernest Renan l'avait bien perçu, lui qui, dans sa réponse au discours de réception de Ferdinand de Lesseps à l'Académie Française, affirmait le 23 avril 1885 : « L'isthme coupé devient un détroit, c'est-à-dire un champ de bataille. Un seul Bosphore avait suffi jusqu'ici aux embarras du monde, vous en avez créé un second bien plus important que l'autre. [...] En cas de guerre maritime, il serait le suprême intérêt ».

La guerre de 1914-1918

Le statut de voie internationale du canal sera respecté par les navires des belligérants lors des conflits de la fin du XIX^e siècle (franco-prussien en 1870, hispano-américain en 1898) puis au début du XX^e (russo-japonais en 1904-05 et italo-turc en 1911). Mais il en ira tout autrement lors de la première déflagration mondiale et des soubresauts qui suivront.

Voie de communication essentielle vers les Indes, le canal représente un élément stratégique essentiel pour la France et surtout pour la Grande Bretagne qui, occupant militairement l'Égypte depuis 1882, va mettre à profit l'occasion qui s'offre pour prendre le contrôle du canal, au mépris des conventions inter-

nationales, mais en la circonstance peut-on vraiment lui en tenir rigueur ?

La défense de Suez est donc une préoccupation principale des Alliés au Moyen-Orient, d'autant que l'Empire Ottoman est entré en guerre le 5 novembre 1914 aux côtés de l'Allemagne et de l'Autriche-Hongrie. Le canal, dont l'usage diminue de moitié le temps de transit entre Bombay et la Méditerranée occidentale, est en effet capital pour l'acheminement de renforts depuis les colonies britanniques et françaises d'Orient et d'Extrême Orient. La Marine Française

va prendre une part déterminante dans la défense du canal.

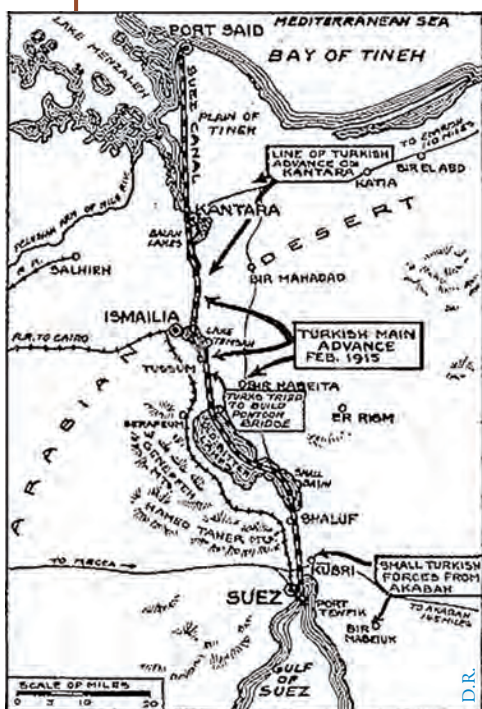
Pour la mémoire et l'honneur du pavillon rappelons un fait peu connu.

Dès l'automne 1914, des bâtiments français et britanniques ont pris position le long du canal. Pour la France ce sont le croiseur cuirassé *D'Entrecasteaux* et le doyen de notre flotte, le garde-côte cuirassé *Requin*. Ce fut aussi pour notre aviation navale naissante l'occasion de prouver toute sa valeur. Une escadrille d'hydravions monoplans Nieuport va se révéler indispensable dans ses missions d'observation et de renseignement qui seront capitales pour suivre les préparatifs et les mouvements de l'ennemi.

Une armée turque est campée à El-Arish à l'est de Port-Saïd et, dans la nuit du 2 au 3 février 1915, elle attaque le canal pour tenter d'en prendre le contrôle, mais l'attaque surprise échoue. Sur le conseil des Alle-

mands, le général Djemal Pacha décide alors de s'emparer du canal de vive force. L'artillerie turque met hors de combat le croiseur indien *Hardinge* posté à Toussoun. La défense de la zone de combats incombe dès lors au seul *Requin* mouillé sur la partie sud du lac Timsah et chargé du secteur entre Ismaïlia et Toussoun. Encadré par les tirs d'une batterie turque de gros calibre le *Requin* parvient à repérer l'origine des tirs par la fumée. Au troisième coup de son artillerie de 274mm, la batterie, située à près de 10 km, est réduite au silence et quelques heures plus tard une seconde batterie turque de 6 pièces est à son tour détruite par les tirs du *Requin*. Notre vétéran a bien mérité de la Patrie.

Abandonnant leur stratégie défensive les alliés passeront à l'offensive au printemps 1916 afin de dégager l'axe est-ouest que doit emprunter le corps expéditionnaire anglo-égyptien vers le Levant, en direction de Jaffa et de Jérusalem. La contre-attaque des alliés est lancée au printemps 1917, Jérusalem tombe le 9 décembre et le canal est libéré.



Le canal de Suez est désormais le « canal des Anglais » et va devenir l'enjeu majeur de la reconquête nationale pour les Égyptiens, jusqu'à la crise de Suez en 1956.

L'entre deux guerres

Le canal aura finalement traversé la tempête de 14-18 sans grand dommage et l'Égypte se trouve de facto placée sous protectorat britannique, situation qui va perdurer jusqu'en février 1922 lorsqu'elle va accéder à plus d'indépendance et devenir une monarchie, le sultan Fouad I^{er} s'autoproclamant roi. En fait, si le protectorat est aboli, le Royaume Uni garde la main sur la sécurité du canal et sa défense. L'indépendance ne sera acquise qu'avec le traité de Londres en 1936, les Britanniques conservant le contrôle militaire de Suez pour vingt ans, jusqu'en 1956.

Ce premier conflit mondial a eu comme conséquence directe, dans cette partie orientale du bassin méditerranéen, l'effondrement puis le démantèlement de l'Empire Ottoman qui vont avoir un effet désastreux sur l'équilibre au Moyen Orient. Mustapha Kemal pose les bases de la République turque et tous les territoires arabes du défunt empire passent sous contrôle des Français et des Britanniques, sur fond de rivalité aux relents de pétrole. Dans ce climat d'insatisfactions le nationalisme arabe va s'amplifier et l'islamisme s'épanouir, comme va se développer le sionisme avec les premières migrations vers la Palestine.

Cette redistribution des cartes ne fera qu'accroître le rôle stratégique du canal, qui reste un axe essentiel pour l'Empire britannique. Et, au cours des années trente, dans un contexte international qui se tend inexorablement, le canal reste plus que jamais au cœur du conflit qui oppose les nationalistes égyptiens et les Britanniques, pour lesquels Suez constitue plus que jamais une pièce essentielle du dispositif mondial.

La guerre de 1939 – 1945

La situation se dégrade dès 1935 lorsque l'Italie, arguant de son statut de deuxième meilleur utilisateur du canal, réclame, sans succès, un siège au conseil d'administration de la Compagnie Universelle du canal maritime de Suez. En septembre 1939 la menace sur le canal est faible mais les Britanniques, face au risque d'entrée de l'Italie dans le conflit, déclarent l'état de siège sur l'isthme de Suez. La défaite de la France en juin 1940 va les conduire à imposer le blocus sur le mandat français en Syrie-Liban. Les Français retrouvent la confiance anglaise avec la création sur place à l'été 1940 du 1^{er} Bataillon d'Infanterie de Marine de la France Libre du commandant Lorotte.

L'Italie de Mussolini, entrée en guerre aux côtés de l'Allemagne le 10 juin 1940, lance ses troupes de Libye à la conquête du canal dès septembre. Elles seront chassées d'Égypte en décembre par les Britanniques qui les poursui-



vront jusqu'à Tobrouk qui tombe le 22 janvier 1941. Cet échec qui menace la position italienne en Méditerranée va conduire à l'envoi sur place par les Allemands de l'Africa Korps de Rommel.

De par sa configuration sans écluse le canal est difficile à endommager de manière durable, l'aviation allemande s'attaque donc en ce début d'année 1941 aux navires et procède à des opérations de minage. Mais la DCA alliée parvient à les contenir à haute altitude d'où leurs attaques manquent de précision. L'ennemi va se concentrer alors sur les installations portuaires. Rommel reprend son avancée vers le canal à travers la Cyrénaïque au début de 1942, mais il sera définitivement stoppé début septembre à El-Alamein, à moins de 100 km d'Alexandrie.

En 1945, à l'heure du bilan après 6 années de conflit, les trois villes portuaires du canal – Port Saïd, Ismaïlia et Suez – auront été bombardées à 64 reprises, mais la navigation sur le canal n'aura été interrompue que 76 jours.

Cette période aura renforcé la présence militaire britannique et son emprise dans la gestion du canal, tandis qu'elle va voir contestée la direction française de la compagnie.

Vers la nationalisation

Les dix années qui suivent confirmeront Suez dans sa vocation de route pétrolière stratégique et seront qualifiées par certains auteurs d'années de « nationalisation rampante ». Sur le plan politique l'Égypte est secouée en juillet 1952 par le renversement de la monarchie de Farouk Ier par l'armée égyptienne du général Mohamed Naguib et du lieutenant-colonel Gamal Abdel Nasser, chef des insurgés. La république est proclamée le 18 juin 1953 et Naguib cumule les fonctions de président et de premier ministre. Mais Nasser, premier ministre adjoint, va déposer Naguib le 14 novembre 1954 et devenir le maître absolu du pays avec le titre de raïs, emprunté aux dignitaires de l'ancien empire ottoman.

Nasser nourrit par ailleurs depuis 1952, soutenu en cela par l'URSS, une forte rancœur vis-à-vis des Américains et des Britanniques qui avaient poussé la banque mondiale à refuser de financer son projet de construction du grand barrage d'Assouan. De son côté la France était particulièrement irritée par le soutien apportée par l'Égypte au FLN algérien, ce qui a eu pour effet collatéral de favoriser un rapprochement franco-israélien.

Dans ces conditions c'est sans surprise pour les protagonistes que le Raïs va proclamer la nationalisation du canal le 26 juillet 1956.

La crise de Suez

La France et le Royaume Uni, soutenus par Israël, réagissent et préparent une intervention dont l'envergure initiale sera ramenée - face à la réserve des

États-Unis qui préfèrent une solution négociée avec la mise du canal sous administration internationale (1^{re} conférence de Londres en août) - à une seule intervention sur Port Saïd. Mais Nasser va refuser toutes les propositions qui pourraient lui faire perdre le contrôle du canal.

La tentative de la Compagnie, en septembre 1956, de bloquer le canal en retirant ses pilotes est un échec pour les Européens et un premier succès pour Nasser qui réussit à maintenir le canal ouvert grâce à des pilotes égyptiens, et aux Grecs auxquels il a fait appel.

La situation bascule le 29 octobre lorsque, dans le cadre d'un accord confidentiel tripartite signé à Sèvres le 24 octobre, Israël occupe la bande de Gaza et envahit le Sinaï (opération Kadesh). Deux jours plus tard, au prétexte de maintenir la paix – et après avoir adressé le 30 octobre un ultimatum à Israël et à l'Égypte, rejeté par Nasser, les Français et les Anglais bombardent l'aviation égyptienne dans la zone du canal dès le 31 et parachutent des troupes. Mais dans la semaine qui suit, sous la pression conjuguée des États-Unis et de l'URSS, les Nations Unies interviennent pour

mettre fin aux opérations militaires qui vont toutefois se poursuivre jusqu'au 5 novembre. Il s'agissait pour l'ONU de ménager Nasser et surtout de stabiliser la zone du canal, axe de navigation crucial pour le trafic pétrolier. Après les Israéliens le 2 novembre, les Anglais et Français s'inclinent le 6 et, en même temps que leurs troupes, vont rapatrier leurs salariés de la Compagnie du canal.

Les Égyptiens deviennent maîtres du canal et vont dès lors assurer la gestion de son fonctionnement. Le canal sera totalement rouvert à la navigation le 29 mars 1957, après qu'il ait été débarrassé des épaves des quelques 40 navires coulés sur ordre de Nasser lors des premières attaques franco-britanniques.

Pour les Anglais et les Français c'est sans conteste possible un échec diplomatique. Quand aux Israéliens, ils devront restituer le Sinaï et la bande de Gaza, mais obtiendront le maintien de forces onusiennes le long de leur frontière avec l'Égypte et la libre circulation dans le Golfe d'Aqaba, ce qui garantit l'accès à la Mer Rouge à partir du port d'Eilat.

Les guerres israélo-arabes

Après l'affaire du canal en 1956, qui n'a pas aidé à l'apaisement entre Le Caire et Tel-Aviv, la question palestinienne va envenimer un peu plus les relations qui se dégraderont sérieusement au milieu des années 1960,





Dossier canaux et détroits

dossier
dossier

avec notamment la création de l'OLP (Organisation de Libération de la Palestine) en mai 1964.

En mai 1967, l'Égypte ferme le golfe d'Aqaba à la navigation et décide le 22 le blocus du détroit de Tiran, isolant le port d'Eilat. Elle annonce en outre la fermeture du canal aux nations qui aideraient Israël. La riposte militaire de l'État hébreu est immédiate, ce sera la Guerre des Six Jours (5-10 juin 1967) avec l'occupation de la rive orientale du canal, qui va rester fermé au trafic jusqu'en 1975. Le bilan est catastrophique pour l'Égypte qui perd tout le Sinaï et voit les Israéliens prendre le contrôle de l'accès à la Mer Rouge et au détroit de Tiran.

En septembre 1970 le décès brutal de Nasser amène Anouar al-Sadate au pouvoir. Il va tenter de négocier une réouverture progressive du canal contre un retrait partiel des troupes israéliennes, sans succès. Il demande alors l'aide des Russes qui atermoient et dont, excédé, il va renvoyer les 20 000 « conseillers techniques » présents en Égypte. Au comble de l'exaspération, attisée par l'attitude laxiste des États-Unis, Sadate s'allie avec la Syrie d'Hafez el-Asad et décide de déclencher une nouvelle guerre contre Israël. Il passe à l'offensive le 6 octobre 1973, avec pour objectif d'enfoncer les lignes de défense israéliennes du canal et de récupérer les positions perdues au Golan et au Sinaï. Tsahal est prise au dépourvu mais réagit dès le 14 octobre et lance une contre-offensive. Ignorant dans un premier temps le cessez-le feu imposé par l'ONU le 22 octobre, l'armée israélienne menace Ismaïlia et Suez et marche sur Damas. Devant l'emballement du conflit



les Américains et les Russes menacent d'intervenir. L'ONU demande un cessez-le-feu qu'Israël accepte et les casques bleus prennent position dès le 27. Cette Guerre d'octobre, qui trouve sa conclusion à la Conférence de Genève de décembre 1973 et avec les accords du 18 janvier 1974, apparaît finalement comme un succès pour Sadate, même s'il n'a pas pu reconquérir le Sinaï. Le Président égyptien va pouvoir mener à bien son grand projet, rouvrir le canal.

Après huit ans de fermeture, le canal est officiellement rouvert à la navigation par le Président Sadate à bord du destroyer *Six-Octobre* le 5 juin 1975 – jour anniversaire de la Guerre des Six Jours –, après 15 mois de travaux difficiles, effectués avec l'aide des marines américaine, britannique et française. Ils auront mobilisé 5 000 hommes et permis le déminage de 700 000 engins anti-char ou anti-personnel, 45 500 mines et 200 tonnes d'explosifs divers. Le trafic va reprendre peu à peu mais sera limité pour un temps aux navires d'un tirant d'eau inférieur à 10 mètres.

Le dernier quart du siècle

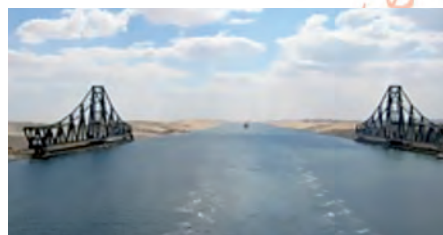
Le prêt de 50 millions de dollars que la BIRD (Banque Internationale pour la Reconstruction et le Développement) a accordé à l'Égypte en décembre 1974 va permettre en outre de moderniser le canal. Par ailleurs

la signature des Accords de Camp David le 17 septembre 1978 entre Sadate et le premier ministre d'Israël Menahem Béguin, suivis le 26 mars 1979 d'un traité de paix entre les deux pays, marque le début d'une période d'apaisement politique. Le Sinaï est évacué en 1982 tandis que le trafic maritime reprend lentement sur un canal contrôlé par l'armée et qui sera placé sous l'autorité du Premier ministre à partir de 1998. Mais en cette fin de siècle le risque terroriste commence à peser lourdement sur le dispositif de surveillance ; bâtiments militaires et pétroliers sont les cibles privilégiées, tandis que la menace cyber va émerger et devenir de plus en plus pressante.



D.R.

Pont d'El Qantara



Pont tournant d'El Ferdan

C'est durant cette période que sera creusé le tunnel Ahmed Hamdi (5 km) au sud du Grand lac Amer, puis inauguré en 1980 et réhabilité en 1992. Un pont est construit entre 1992 et 1996 qui enjambe le canal au niveau d'El Qantara autorisant un tirant d'air de 68 mètres, ainsi qu'un pont tournant à El Ferdan.

Les premiers travaux du XXI^e siècle

Entre août 2014 et août 2015, l'Égypte du Président Sissi va creuser sur 37 km au niveau d'Ismaïlia un second canal parallèle au canal existant, qui, ajouté à l'élargissement sur 35 km d'un canal déjà existant offre une voie d'eau de 72 km qui permet de supprimer la circulation alternée et de réduire le temps maximum d'attente de 11 à 3 heures

Le nouveau tracé est inauguré en grande pompe le 6 août 2015 par le président égyptien à bord du yacht du Khédive Ismaïl Pacha, déjà présent à l'inauguration du canal en 1869, l'ancien *El Horriya* rebaptisé *Mabroussa*.

En près de 150 ans le canal a augmenté de 164 km à 193 km, la largeur du chenal est passée de 54/100m à 300/365m, la profondeur d'eau est désormais de 24 m contre 8. Enfin le tonnage maximum des navires, limité à 5 000 tonnes en 1869, est de 250 000 tonnes.

Conclusion

Lorsqu'il confie l'inauguration de son canal à Ismaïl Pacha le 17 novembre 1869, Ferdinand de Lesseps a non seulement gagné son pari mais il a surtout modifié la carte du monde, avec les conséquences que l'on vient de



Les travaux de 2015

survoler. Cet étranglement (*choke point*) stratégique va devenir un passage privilégié, sinon indispensable, de l'économie mondiale. On a vu à quel point sa fermeture pouvait perturber le fonctionnement des pays, exportateurs comme importateurs : entre 1967 et 1975 bien sûr mais encore très récemment, le 21 août 2021, avec l'incident de l'*Ever Given* dont l'immobilisation, qui a bloqué la navigation dans le canal pendant six jours, a eu des conséquences plusieurs mois durant sur le trafic portuaire, en Europe notamment. On peut dire que l'économie du monde s'en est trouvée brutalement grippée.

Le canal accueille quotidiennement une cinquantaine de navires qui transportent 8 % du transport maritime mondial de marchandises et 22% des navires porte-conteneurs, soit au total 75% du commerce entre l'Europe et l'Extrême Orient. C'est une prouesse technique en constante évolution, soumise à l'accroissement des unités de la marine de commerce, comme ce fut le cas avec l'apparition à partir des années 1960 des supertankers, puis plus près de nous des porte-conteneurs toujours plus imposants.

L'histoire nous montre à quel point le canal est une zone sensible, vulnérable aux soubresauts géopolitiques et à ce titre une cible symbolique pour le terrorisme international. Il doit donc faire l'objet de toute notre attention, en respectant la souveraineté du pays qui l'abrite.

Laissons la conclusion à la géographe Jacqueline Beaujeu-Garnier qui écrivait en 1950 : « *Panama, comme Suez, œuvres humaines, n'ont pas fini de susciter les travaux et les rivalités des hommes* ».

