

Le canal de Suez, au cœur de la mondialisation

Pierre Royer

Agrégé d'histoire

*« Compagnie universelle du canal maritime de Suez ». Rien ne dit mieux, sans doute, l'ambition et la portée de cette nouvelle voie maritime que l'intitulé de l'entreprise portée sur les fonts baptismaux le 15 décembre 1858 par Ferdinand de Lesseps au moment où il s'apprête à lancer les travaux de percement du premier grand canal interocéanique de l'histoire. Au-delà de sa stricte signification juridique, qui l'ouvre à tous les contributeurs de bonne volonté, d'où qu'ils viennent, comment ne pas déceler derrière l'adjectif « universel » les idéaux des saint-simoniens, auxquels appartenait Lesseps et qui voyaient dans l'essor des transports modernes et du commerce le plus sûr moyen de rapprocher les peuples et de pacifier les sociétés et les relations entre les États ? Au point sans doute qu'on puisse considérer cette naissance comme l'acte fondateur de la mondialisation telle que nous la connaissons, en inaugurant le « rétrécissement du monde » par la réduction considérable des distances, donc du temps de parcours des hommes et des marchandises – Jules Verne écrit son *Tour du monde en 80 jours* trois ans après l'inauguration du canal.*

L'acte fondateur de la mondialisation

Le canal de Suez n'est donc pas juste un canal, c'est un acte de foi dans le progrès. Progrès technique tout d'abord : il n'est pas vraiment adapté pour les voiliers, qui ne peuvent y « tirer des bords » ni être halés sur les 160 km de son parcours, mais à son inauguration seul un navire sur vingt est



motorisé. Très vite, malgré le perfectionnement incessant des « *clippers*¹ » (multiplication du nombre de mâts, simplification des manœuvres, coques en acier...), la propulsion à vapeur prendra le dessus et trouvera dans le canal la route idéale pour économiser le carburant et supplanter les voiliers obligés de contourner l'Afrique. En 1914, à l'ouverture du « jumeau² » de Suez, le canal de Panama, la propulsion vélique ne représente plus qu'un quart des navires de charge dans le monde.

Progrès géopolitique et moral ensuite, le canal, conçu en partenariat entre la France et l'Égypte, devant accomplir la vocation de la Méditerranée d'être « *le lit nuptial de l'Orient et de l'Occident* », comme l'avait écrit le saint-simonien Michel Chevalier en 1832. Le même Michel Chevalier (1806-1879) qui, devenu ministre de Napoléon III, signera un traité de libre-échange avec le Royaume-Uni en 1860. Et

n'oublions pas qu'après les études réalisées lors de l'expédition d'Égypte de Bonaparte, c'est Prosper Enfantin (1796-1864), le chef de file des disciples de Saint-Simon après la mort du fondateur en 1825, qui fonde la Société d'Études pour le canal de Suez en 1846 et qui se bat pendant une décennie pour le faire aboutir, avant d'être dépossédé du projet par Lesseps.

Bien sûr, la théorie du « doux commerce » chère à Montesquieu ne se vérifiera pas totalement ; elle n'empêchera notamment pas la Grande Guerre entre des nations qui avaient pourtant énormément d'intérêts économiques convergents. Et le canal de Suez a été autant un facteur de tensions, voire de conflits, en particulier entre Orient et Occident, qu'un vecteur de rapprochement – la crise de 1956 suffirait à le démontrer. Cela n'infirme pas nécessairement l'image du lit nuptial : quel couple n'a jamais connu de crise ?

1. L'année de l'inauguration officielle du canal (1869) marque aussi le début de carrière du *Cutty Sark*, construit en Écosse. Cet archétype des voiliers de commerce ne fera presque jamais le service pour lequel il a été conçu (la route du thé) car il ne pouvait lutter contre les vapeurs passant par Suez, mais sera utilisé pour les liaisons à très grande distance (Australie, Nouvelle Zélande) où les relais de charbon étaient insuffisants.

2. Malgré les 45 ans qui séparent leurs inaugurations respectives, ces deux canaux ont été conçus par le même ingénieur, même si les plans de Lesseps n'ont pu être appliqués jusqu'au bout pour Panama.

Le canal de Suez, au cœur de la mondialisation

Consubstantiel à la mondialisation, le canal de Suez serait-il menacé par la « démondialisation » que certains nous promettent, et croient d'ailleurs voir se dessiner depuis la crise de 2009 ou encore la pandémie de la Covid ? L'épisode *Ever Given*, en mettant en lumière la vulnérabilité des échanges mondiaux au blocage de Suez, encouragera-t-il le développement de nouvelles routes, maritimes et/ou terrestres ?

Concernant la démondialisation, il faut rester prudent. La crise de 2009 a effectivement marqué un recul inédit du commerce international, le plus important depuis 1945 (-12% en un an), et la part des exportations de biens et de services dans le PIB mondial a mis une décennie à revenir aux niveaux d'avant crise, au-dessus de 30%. La Covid a porté un nouveau coup au commerce, mais moins dur que prévu (-5,3% en 2020 alors qu'on tablait sur -30% au moment du confinement) et la reprise en 2021 est vigoureuse (plus de 10% de hausse attendus, ce qui se traduit par des tensions sur les capacités, donc sur les prix, du fret maritime, et par de multiples pénuries). Les grandes entreprises, celles qui assurent près des deux tiers du commerce mondial, sont plus mondialisées que jamais, le stock d'IDE (investissements directs à l'étranger) continue de croître – il représentait 5% du PIB mondial en 1980, il en est à plus de 35% aujourd'hui – et les tendances lourdes n'indiquent pas de bouleversement de l'organisation que Subramanian et Kessler ont appelé en 2013 « hypermondialisation », fondée sur l'accélération des flux immatériels et le déploiement de l'Intelligence artificielle (IA) *via* le cyberespace. N'oublions pas que cette nouvelle configuration de l'économie mondiale, si elle a remis en cause la position prééminente des économies anciennement développées, avec de multiples conséquences sociales, a aussi permis d'améliorer le sort des



D.R.

grandes masses de pauvres qui étaient situées dans ce qui était appelé, jusqu'aux années 1980, le « Tiers Monde », particulièrement en Asie.

Dans son dernier ouvrage³, Cyrille Poirier-Coutansais analyse cependant ce qu'il perçoit comme les prolégomènes d'une nouvelle organisation de l'économie recentrée sur les ressources de proximité, dont la crise de la COVID ne ferait qu'accélérer l'avènement inéluctable : re-industrialisation par une nouvelle révolution de la production fondée sur le numérique, l'intelligence artificielle et l'impression 3D ; déconcentration et démultiplication de la production énergétiques grâce aux énergies renouvelables ; circuits courts et semi-fermés y compris pour les matières premières, grâce au recyclage. La tendance aux relocalisations indus-

3. *La (re)localisation du monde*, CNRS Éditions, 2021



trielles, amorcée depuis une décennie en raison des inconvénients d'une chaîne de production trop lointaine, serait ainsi accentuée par les leçons tirées de la crise sanitaire par les États et par leurs investissements massifs, au nom de la souveraineté et de l'autonomie, financés par un nouveau « déficit sans pleurs » grâce à l'attitude compréhensive de la plupart des banques centrales.

Pour séduisante qu'elle soit, cette vision ne correspond pas encore aux réactions les plus massives, les plus immédiates en sortie de crise. Il est vrai que toute disruption met du temps à s'imposer et à accéder au statut d'évidence, car elle bouscule les cadres de pensée et les réflexes individuels et collectifs, en dépit des arguments les plus rationnels qui soient : on se souviendra des difficultés de Bessemer, au milieu du XIX^e siècle, à convaincre les sidérurgistes de l'intérêt de son procédé permettant de produire un acier dix fois moins cher à partir de ferraille plutôt que de minerai de première qualité. Les évolutions immédiatement repérables dans le temps long des synthèses historiques paraissent toujours plus floues ou progressent à bas bruit à l'échelle des vies humaines. Les tendances repérées par M. Poirier-Coutansais existent, rencontrent un écho certain dans une partie des opinions publiques, en particulier occidentales, et certains indices d'une mise en pratique par les entreprises sont suffisamment perceptibles pour estimer qu'elles peuvent être durables. Mais s'agit-il d'une nouvelle « niche » à destination de consommateurs aisés et « concernés », voire d'une nouvelle utopie géo-économique, comme celle de la « ville du quart d'heure » dénoncée récemment par Pierre Veltz⁴, ou assistons-nous à l'éclosion d'un nouveau paradigme appelé à se généraliser ? Les pays qui sont encore en phase d'industrialisation peuvent-ils faire l'économie du tayloro-fordisme et sauter directement dans le train de l'économie circulaire ?

Le poids de la Chine

Pour l'heure, l'économie mondialisée, de plus en plus décriée en Occident, a trouvé un défenseur acharné avec la Chine – on comprend aisément pourquoi, ne serait-ce qu'en regardant le classement des principaux ports mondiaux : sur les 20 premiers en 2019, 15 sont chinois, et 2 seulement ne sont pas asiatiques. Quand les États-Unis ont infléchi leur position sur le libre-échange – et l'épisode Trump n'est sans doute qu'une variante un peu plus brutale et, osons le dire, vulgaire, d'une tendance de fond –, la Chine (communiste, il faut le rappeler !) a pris le relais dans les instances internationales (au G20 notamment) et à l'échelon régional en concluant en 2020, donc en pleine pandémie, le RCEP (*Regional Comprehensive Economic Partnership*) avec l'ANSEA⁵, le Japon, la Corée du Sud, l'Australie et la Nouvelle-Zélande, qui vise à terme la création d'une

4. Liberation.fr, 9/9/21

5. Association des nations du Sud-est asiatique, regroupant les dix pays de la Birmanie aux Philippines.

zone de libre-échange hébergeant 30% de la population mondiale. Or la Chine est en passe de devenir, si elle ne l'est déjà, la première économie mondiale ; il sera donc difficile d'aller contre sa volonté et ses intérêts, d'autant qu'elle s'efforce de détenir des avantages comparatifs non plus sur la main d'œuvre, car il est toujours possible de trouver moins cher, hier au Vietnam ou au Bangladesh, demain en Afrique, mais sur des technologies ou approvisionnements-clés : terres rares, semi-conducteurs, technologie 5G...

Forte de sa position dominante, la Chine s'efforce aussi de remodeler les routes du commerce en fonction de ses intérêts, et cette approche pourrait nuire au canal de Suez. C'est la fameuse « *Belt and Road Initiative* » de 2013, aussi appelée OBOR (*One belt, one road*) que les médias ont popularisé sous l'appellation de « nouvelles routes de la soie », commettant un double anachronisme puisque les routes de la soie historiques⁶ n'ont jamais servi à des échanges exclusifs, ni même massifs, de ce tissu précieux, qui est aussi le cadet des soucis des actuels dirigeants chinois et de leurs clients potentiels. Ce programme tente en effet de multiplier les partenariats économiques avec deux objectifs géopolitiques : rendre la Chine moins dépendante des lignes d'approvisionnement maritimes, qui restent tenues par le *thalassokrator* américain, et développer un réseau de partenaires stratégiques dont beaucoup doivent être « détournés » d'une alliance historique ou « naturelle » : pays d'Asie centrale à éloigner de l'orbite russe, pays européens à découpler de l'alliance américaine.

Ainsi s'expliquent les investissements chinois dans un entrelacs de voies ferrées, d'oléoducs, gazoducs et autres installations portuaires – le fameux « collier de perles » de l'océan Indien, ou le rachat des deux tiers du capital du Pirée, en Grèce, en 2016, par le groupe public COSCO⁷. Il faut cependant être lucide : les capacités des moyens de transport terrestres, même en tenant compte du raccourcissement des distances, ne « font pas le poids » face à celles des pétroliers, minéraliers et autres porte-conteneurs qui sillonnent aujourd'hui l'Océan mondial. Sauf à réaliser des investissements gigantesques, et encore... Un ordre de grandeur : un train transportant des conteneurs sur deux étages atteindrait environ 4 kilomètres⁸ de long pour prendre en charge 1 000 EVP ; cela pose évidemment des problèmes de traction, notamment pour franchir des zones à forte pente, mais aussi de quais pour traiter la cargaison sans perdre en manutention

6. L'appellation n'est d'ailleurs apparue qu'au XIX^e siècle et n'a jamais été utilisée dans l'Antiquité ou au Moyen-âge.

7. Depuis ce rachat, le Pirée est devenu le premier port de conteneurs méditerranéen, gagnant 14 places dans le classement mondial, grâce à une progression de 70% de son trafic en 5 ans.

8. Rappelons que le plus long train fonctionnant aujourd'hui ne mesure « que » deux kilomètres de long, et transporte le minerai de fer mauritanien jusqu'au port de Nouadhibou à une vitesse maximale de 60 km/h, soit à peine le double de la vitesse « économique » d'un porte-conteneurs.



le temps gagné dans le transit ! Et un seul des plus gros porte-conteneurs actuels déplace l'équivalent de plus de 20 trains fictifs de ce format...



D.R.

Il s'agit donc bien, au mieux, d'atténuer mais non d'annuler la dépendance chinoise aux routes maritimes, et à celle de Suez en particulier, puisque la ligne Europe – Asie fait presque jeu égal avec les liaisons transpacifiques pour le trafic de conteneurs (25 millions d'EVP contre 28 en 2018). Les porte-conteneurs constituent d'ailleurs la majorité des navires franchissant le canal, car l'importance de Suez pour le trafic pétrolier s'érode pour plusieurs raisons. D'une part, les pays situés à l'ouest de Suez (Europe, Amérique du Nord) sont devenus moins dépendants aux hydrocarbures du golfe Arabo-persique : leurs fournisseurs sont continentaux (Norvège, Russie pour l'Europe ; Canada, Mexique, Venezuela, Brésil pour le continent américain, dont les besoins se sont réduits puisque les États-Unis sont redevenus exportateurs nets) ou situés en Afrique du Nord ou de l'Ouest (Algérie, Libye, Nigéria, Angola, Gabon, Guinée équatoriale, Congo, Tchad...). La majeure partie des exportations du GAP est destinée à l'Asie (Inde, Chine, Corée, Japon en sont très gourmands et peuvent moins compter sur leurs voisins – l'Indonésie n'est plus un exportateur net depuis 2008, et la Malaisie et le Vietnam ont exporté à eux deux en 2020 moins que le Royaume-Uni ou que le Brésil) et ne transite pas par Suez, qui ne voit passer que 13% du trafic maritime de produits pétroliers et de GNL, contre 30% environ à Ormuz. D'autre part, l'importance du pétrole dans le trafic du canal a diminué, puisqu'il ne constitue plus qu'environ un quart du volume total – malgré les aménagements récents, les pétroliers de plus de 200 000 tonnes doivent toujours contourner l'Afrique et une partie du pétrole en transit entre mer Rouge et Méditerranée emprunte non pas le canal, mais l'oléoduc SUMED, dont la capacité – mais elle n'est pas toujours utilisée à plein – est de 2,5 millions de barils/jours (b/j), soit 125 millions de tonnes

annuels – soit plus que les pétroliers transitant par le canal (107 millions de tonnes en 2019). A titre de comparaison, les conteneurs fournissent un tonnage double de celui du pétrole.

Géopolitique mondiale et régionale

Si une autre route devait concurrencer celle de Suez, pourrait-ce être la route de l'Arctique le long des côtes russes, aussi appelée « route maritime du Nord » ? Sur le papier, l'avantage est du même ordre que celui offert par Suez par rapport à la route du Cap, soit une réduction d'un tiers environ de la distance entre l'Europe et l'Asie (Rotterdam – Tokyo ne représente plus que 7 600 nautiques au lieu de 11 000). Des deux routes polaires, c'est sûrement la plus praticable, et dès maintenant car la glace recule suffisamment en été et que l'équipement en brise-glace de la flotte russe permet de maintenir la circulation en cas d'embâcle imprévue – des navires ont même pu l'emprunter durant l'hiver 2018 sans avoir recours à leurs services. Elle est d'ailleurs utilisée par une cinquantaine de navires par an, pour un peu plus de 20 millions de tonnes de marchandises – essentiellement des matières premières et des hydrocarbures, même si un premier porte-conteneurs l'a suivie en 2018.

Cette route arctique est surtout adaptée aux liaisons directes. La côte septentrionale de la Russie offre bien quelques ports pouvant servir d'abri ou de centre de maintenance d'urgence, mais aucun n'est relié à un réseau dense de transports terrestres: leur *hinterland* (arrière-pays) est donc uniquement local, alors que le trafic mondial de conteneurs repose sur une organisation en lignes desservies par les porte-conteneurs géants (au-delà de 10 000 EVP) et reliant des *hubs* situés sur les grands axes de circulation; ces hubs, le plus souvent multimodaux, sont eux-mêmes alimentés par des navires plus petits ou par des liens terrestres à forte capacité (voies navigables, ferroviaires, routières). Le canal de Suez est parfaitement inséré dans ce schéma car il n'est pas seulement une voie de passage sur la ligne transversale à la Méditerranée mais offre aussi un *hub* important avec Port-Saïd (47^e port mondial de conteneurs et 5^e méditerranéen), choisi comme base par Maersk, le premier transporteur mondial, et faisant l'objet d'un ambitieux programme de développement du gouvernement égyptien pour qu'il puisse rivaliser avec Tanger Med, à l'autre extrémité de la Méditerranée (35^e mondial), ou avec les autres hubs majeurs comme Valence (28^e mondial), Algeiras (32^e mondial) ou Malte. Suez voit passer en une journée autant de navires que la « route maritime du Nord » en un an, pour une quantité moyenne de marchandises plus de cent fois supérieure.

On voit que Suez est encore loin d'être marginalisé dans les réseaux de la mondialisation. D'autant qu'en dehors des flux matériels, l'isthme voit aussi transiter des flux de données qui connectent entre eux les réseaux de télécommunication et internet d'Europe, d'Afrique et d'Asie : alors que le trafic du



canal est évalué à 10% du fret maritime mondial, Telecom Egypt estime à 17% la part du trafic internet qui utilise son réseau – certains analystes avancent même une part de 30% qui est sans doute très exagérée. Pas moins d'une vingtaine de câbles traversent en effet le territoire égyptien, sinon par le canal lui-même, au moins par le delta du Nil, dont le plus long câble au monde, le SEA-ME-WE 3 (*South-East Asia – Middle East – Western Europe*) qui va d'Ostende à Perth, en Australie, soit 39 000 km – quasiment le tour de la Terre!

Le canal et sa région figurent dès lors parmi les zones de vulnérabilité de la mondialisation, au même titre que les détroits de Bab-el Mandeb ou Malacca. A plus forte raison avec l'instabilité globale qui prédomine dans la région. Bien consciente de l'importance géopolitique de l'isthme de Suez et de ses équipements, l'armée égyptienne veille d'ailleurs jalousement dessus : lors des événements du « printemps arabe », en 2011, elle s'est très tôt déployée pour contrôler l'oléoduc SUMED et a même créé une unité spéciale dédiée à la sécurité du canal. Lors de la poussée de l'État islamique au Proche Orient, une organisation djihadiste affiliée à l'EI s'est manifestée dans le Sinaï, baptisée Ansar Beït al Maqdess. Des affrontements réguliers ont eu lieu avec l'armée, notamment après le coup d'État de 2013 ayant renversé le président Morsi, issu du PLJ, le parti proche des Frères musulmans.

La zone d'activité des djihadistes se situait toutefois plutôt au nord-est de la péninsule montagneuse, à proximité de la frontière avec Israël et la bande de Gaza, théâtre d'une intense et lucrative contrebande au profit des populations palestiniennes. Elle était donc éloignée de près de 150 km de la zone du canal et du delta du Nil, le cœur économique et démographique de l'Égypte. La situation ne laissait cependant pas d'inquiéter, car l'action djihadiste se superposait à une révolte des tribus bédouines majoritaires dans cet espace, également initiée en 2011 contre le pouvoir central égyptien, accusé d'avoir trop longtemps négligé cette population de quelque 600 000 âmes, pesant bien sûr très peu par rapport aux 100 millions d'Égyptiens concentrés dans la vallée du Nil. Les groupes djihadistes ont aligné jusqu'à 2 000 combattants à l'apogée de l'EI, lors de la proclamation du califat à l'été 2014, mais étaient divisés entre plusieurs obédiences.

La stratégie répressive du nouveau président égyptien, le maréchal al-Sissi, et de son armée, allant jusqu'à la destruction de villages et au déplacement autoritaire d'un dixième de la population civile du Sinaï, n'a pas vraiment calmé la rébellion bédouine, même après que le califat d'EI ait été écrasé et que le chef de sa branche égyptienne ait été tué, en 2016. En 2020, le conflit semblait dans une impasse, conduisant à un changement de stratégie qui s'est révélé payant ; le pouvoir a négocié avec les chefs de tribus, commencé des réformes et des investissements pour offrir des perspectives à la jeunesse locale, et commence à en recueillir les fruits : l'insurrection bédouine s'éteint et, en septembre dernier Abou Hamza al-Qadi, un des derniers responsables

de l'EI dans le Sinaï, s'est rendu aux chefs de tribu avant de s'engager à se mettre à la disposition de l'armée. Les militants islamistes ne se comptent plus que par dizaines et ont désormais perdu la capacité à mener des actions de grande envergure, se limitant à des embuscades ponctuelles.

Le canal n'est donc actuellement plus sous la menace des soubresauts géopolitiques de cette région, qui reste quand même une des plus instables du globe. C'est d'ailleurs la principale raison qui pourrait conduire à sa marginalisation, comme cela fut déjà le cas dans l'histoire récente (fermeture du canal entre 1967 et 1975). Gageons que l'Égypte fera tout pour ne pas perdre sa première source de devises, ayant expérimenté à quel point les recettes du tourisme sont volatiles. Mais elle n'est pas entièrement maîtresse de la situation régionale : une aggravation des atteintes à la navigation aux débouchés de la mer Rouge – en raison de la guerre civile au Yémen – ou dans la mer d'Oman, comme au temps de la piraterie somalienne, ne serait pas forcément de son fait mais pourrait fortement impacter le trafic du canal en raison de la hausse des primes d'assurance.

Institut Français de la Mer

47, rue de Monceau - 75008 Paris

Tél.: 01 53 89 52 08

institutfranc@aol.com

Rejoindre et soutenir l'IFM



Promouvoir sans relâche les activités maritimes, réunir tous les responsables maritimes, faire entendre et respecter la voix de tous ceux pour qui la mer est une priorité, tels sont les objectifs majeurs de l'Institut Français de la Mer, le « Parti de la Mer ».