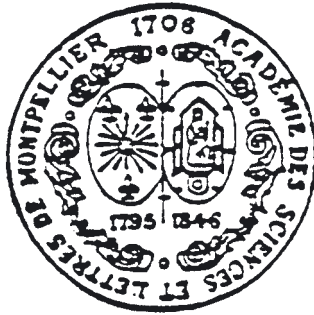


BULLETIN
DE
L'ACADÉMIE DES SCIENCES
ET LETTRES
DE
MONTPELLIER



NOUVELLE SÉRIE
TOME 39
ANNÉE 2008

ISSN 1146-7282

Séance du 28 avril 2008

Suez 2008, son avenir

par Gérard BOUDET

Pourquoi vous parler aujourd'hui du canal de Suez ?

En novembre 2006, une délégation de l'Association du Souvenir de Ferdinand de Lesseps et du Canal de Suez, est allée remettre à disposition du fond de la bibliothèque Alexandrina, une copie des archives de la Compagnie Universelle Maritime du Canal de Suez. Avec mon épouse nous faisons partie de cette délégation.

Ce canal a occupé la chronique en juillet 1956, période où le colonel Nasser annonça officiellement, la nationalisation du canal, voulant utiliser une partie des dividendes de la Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez, pour financer la construction du barrage d'Assouan.

La réaction franco-anglaise s'est manifestée en novembre de la même année, par le débarquement de ses troupes à Port Saïd. L'Égypte riposte et bloque le trafic en coulant des navires. La circulation ne sera rétablie qu'en avril 1957. Quelques années plus tard, en 1967 durant la guerre des six jours, le canal est à nouveau bloqué. Il ne retrouvera sa véritable vocation qu'en 1973 en assurant un trafic international pour l'ensemble de la flotte mondiale.

L'association du Souvenir de Ferdinand de Lesseps et du Canal de Suez

L'association du Souvenir de Ferdinand de Lesseps et du Canal de Suez est née en 1978. Le but de celle-ci est de recevoir le dépôt matériel et moral du passé de la Compagnie Universelle du Canal maritime de Suez et de son fondateur. En effet cette association est propriétaire des archives de la Compagnie Universelle accumulées depuis sa création jusqu'en 1956, soit plus d'un siècle de documents, et près de 1500 mètres linéaires de documents sur l'histoire et l'exploitation du canal. En 1977, ces documents ont été transférés aux Archives Nationales sous le numéro de fond 153 AQ. Depuis octobre 1993, ces mêmes archives sont placées au Centre des Archives du Monde du travail à Roubaix, service délocalisé des Archives de France.

Le don des Archives du Canal à l'Égypte

Avec la construction en 1998 de la Bibliothèque Alexandrina à Alexandrie, l'association décide de faire le don des archives numérisées au fond de cette prestigieuse bibliothèque. En effet, ces archives appartiennent à l'histoire de l'Égypte comme à notre histoire, mais aussi au patrimoine Mondial de l'Unesco.

Les moyens mis en œuvre dans cette nouvelle bibliothèque sont prodigieux, ils se veulent être de dignes héritiers de celle qui fut un pôle de la culture du monde antique.

C'est dans ce cadre là, que faisant partie du groupe de l'association, nous sommes allés remettre officiellement les 2300 CD ROM, représentant l'essentiel des 1500 mètres linéaires d'archives déposées à Roubaix. Ce travail de numérisation a été réalisé avec la collaboration des Archives de France.

Pour cette circonstance, a été organisé en liaison avec l'Ambassade de France, l'Alliance française, un périple de dix jours commémorant les points les plus caractéristiques de la construction du canal, mais surtout une présentation des activités actuelles du canal et de ses principales orientations.

Les exposés concis de l'Amiral Ahmed Aly Fadel, Président de l'Autorité du Canal, nous ont permis de mesurer l'importance économique du canal pour le pays d'Egypte.

Ainsi il a été possible de visiter le centre de formation des pilotes du canal, et le service des transits, les services techniques, et les vestiges de la compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez. Cela nous a donné l'occasion de mieux connaître le système actuel de régulation du trafic sur le canal et de constater que les pilotes actuels sont très performants.

Lorsque l'on se réfère à l'histoire du canal et de la crise de 1956, il ne faut pas oublier que les principaux soucis des dirigeants du canal et en particulier le Président Picot, résidaient dans le fait que peu de pilotes égyptiens mènent à bien les navires dans la traversée du canal, du fait du départ des pilotes de la Compagnie.

De se poser les bonnes questions sur son avenir

Ce contact direct avec la réalité du canal, de son trafic, de son organisation, de son importance économique pour l'Egypte, m'a fait rapidement prendre conscience que le réchauffement climatique aurait une incidence sur l'avenir du canal. Les armateurs privilégieraient des circuits plus courts passant par le pôle Nord, avec les variantes, trajets Est et Ouest, le canal aurait de ce fait une utilité réduite.

Quels plans d'actions faudrait-il mettre en œuvre pour compenser les effets économiques et écologiques, dus à cette moindre fréquentation ?

C'est donc, mes Chers Collègues les propos de cette courte invitation, à une réflexion profonde sur le devenir du canal de Suez.

Je vous propose dans un premier temps de vous parler de son histoire, ensuite de la réalité du canal telle que je l'ai perçu en 2006, avec l'évolution de ces capacités de transit, son organisation et l'impact économique sur l'Egypte d'aujourd'hui.

L'histoire du canal

Il me paraît difficile de passer sous silence l'histoire de ce canal, et des hommes qui l'ont tracé.

Une première réalisation d'un canal reliant le Nil aux lacs Amer remonterait à l'époque du Pharaon Sésostris I^{er} vers 1960 avant J.C., c'est la branche Pélusiaque que l'on remarque sur une vue satellite des branches du Nil. En effet la mer rouge était reliée au Nil par cette branche, l'extrême point sud du lac Amer étant relié à la mer morte par un canal de courte longueur.

D'après Hérodote, "le canal aurait été entrepris d'abord par Nécros, et continué par Darius", sa longueur est de quatre journées de navigation et sa largeur est suffisante pour que deux trirèmes puissent se croiser.

Aristote dit que les "pharaons et Darius, qui s'étaient promis de grands avantages de la confection de ce canal", auraient abandonné leurs travaux du fait que la mer Rouge était plus haute que les terres d'Égypte.

Diodore de Sicile, dit que Darius se serait fait convaincre par les ingénieurs, qu'en ouvrant les terres de l'Égypte, la mer Rouge envahirait l'Égypte.

Ptolémée II lui ne se laissera pas intimider par la chose et finira l'œuvre commencée, en "installant des barrières qu'on ouvrait quand on voulait passer, et qu'on refermait ensuite promptement" (1).

Mais celui qui nous donne le plus de détails sur ce canal antique c'est Strabon, il dit : "Le canal se jette dans la mer Rouge, à Arsinoé, que quelques uns appellent Cléopâtre, et coule à travers les lacs dont les eaux qui étaient amères, sont devenues douce par la communication du fleuve. Aujourd'hui ces lacs produisent de bons poissons et abondent d'oiseaux aquatiques".

Plus près de nous, d'après Plutarque, Antoine, arrivant à Alexandrie peu après la bataille d'Actium, trouva Cléopâtre occupée à faire franchir aux navires de sa flotte, l'espace étroit qui sépare les deux mers, en les faisant charrier par-dessus l'isthme. Je pense que cela prouverait que l'entretien de ce canal était très prenant du fait des vents de sable. Aujourd'hui, le problème est toujours d'actualité et des dragues en permanence creusent le fond du canal afin d'assurer le tirant d'eau de 62 pieds soit 20 mètres environ et le passage de navires de 210 000 tonnes.

Ce canal fut recréé par le calife Omar, surnommé le prince des Fidèles, en 639 de notre ère, après la conquête de l'Égypte. Ce canal est resté ouvert sur toute sa longueur durant cent vingt ans environ, la partie nord seulement a subsisté quelques années de plus.

Aujourd'hui il est difficile de vérifier par la présence de vestiges les dires de nos auteurs anciens, les travaux du canal ont effacé la mémoire visuelle des temps antiques. Pour avoir une idée des restes visibles il faut se référer à la description de l'Égypte effectuée durant l'expédition de Napoléon. En 1799, il est dit que l'ancien canal est reconnaissable à l'entrée de l'Ouady-Toumilat sur une longueur de 50 kilomètres. D'importantes ruines situées à deux kilomètres de Suez, à Qolzoum, sont encore visibles en 1799. Aujourd'hui par suite de l'envahissement de la mer, ces ruines ne sont plus localisables. Des fouilles réalisées en 1847, ont permis cependant de retrouver ce canal dont le fond était creusé à un mètre au dessus du niveau de la plus basse mer.

Napoléon chargera Le Père de réaliser un projet de canal. Ce projet présente une erreur très importante qui complique la réalisation du canal : c'est la différence de niveau entre la Méditerranée et la mer Rouge, avec une hauteur de plus dix mètres pour la mer Rouge.

Le projet sera classé irréalisable et ne renaîtra de ses cendres qu'en 1833, avec le mouvement en France initié par Prosper Enfantin, l'adepte du Saint Simonisme.

En 1847, Prosper Enfantin crée une société Universelle, (le mot est important), composée d'Allemands d'Anglais et de Français. Paulin Talabot et Robert Stephenson font partie de cette société.

Pour s'assurer que la dénivellation entre les deux mers n'est pas réaliste, une brigade d'ingénieurs allemands est dépêchée pour aller sur place vérifier les dires de Le Père. A leur retour, il est confirmé que la différence de niveau est vraiment très notable entre les deux mers. Paulin Talabot devant le sérieux des ingénieurs qui l'a commandité pour réaliser cette opération, s'incline et propose un projet avec des systèmes d'écluses et la construction d'un pont canal. Ce qui complique abondamment la réalisation du projet.

Enfin ce n'est que le 30 novembre 1854, que Ferdinand de Lesseps, obtient le premier acte de concession accordé par Méhémet Ali, pour le creusement d'un canal au travers de l'isthme de Suez.

Ferdinand de Lesseps

Ferdinand de Lesseps est un diplomate. Né en 1805, à Versailles, fils d'un père diplomate et d'une mère parente d'Eugénie de Montijo, la future épouse de Napoléon III. Ferdinand mène jusqu'en 1849, une carrière de diplomate, il sera d'ailleurs consul à Alexandrie. Rappelé d'urgence en France après quelques tumultes en Italie, il se retire durant cinq ans dans la propriété de sa belle-mère dans l'Indre où il s'adonne aux travaux ruraux. Durant son écart à la vie publique, il étudie le projet de Le Père sur le creusement du canal.

En 1854, il débarque en Egypte et rencontre son ami le vice-roi Muhammed Saïd Pacha. Il lui accorde la concession. Il lui faudra attendre cinq ans pour réunir les capitaux dont la majorité sera française, et le premier coup de pioche sera enfin donné le 25 avril 1859.

Ferdinand ne choisit pas la facilité, il retient le tracé direct mis au point à l'époque par l'ingénieur Français, Linant, tracé rectiligne entre Méditerranée et Mer Rouge, mais tracé difficile puisqu'il traverse le désert absolu.

Ce tracé part de Port Saïd, passe ensuite à Ismaélie, traverse le lac Timsalt, franchit le seuil de Gisar, traverse les lacs Amers, pour rejoindre Suez.

Ce canal long de 164 km, a une largeur totale de 164 mètres.

Les calculs de cubage de terre à remuer montre qu'il faudra dégager 75 millions de mètres cubes de terre.



Le tracé du canal de Suez.

Les défis techniques

L'isthme est totalement dépourvu d'eau douce, pas de voie de communication, au sud point d'arrivée un petit village de pêcheurs, au Nord une côte marécageuse sans port et sans abris.

Le premier travail a donc consisté à dévier une partie des eaux du Nil afin d'alimenter en eau douce les chantiers.

Ensuite, c'est la construction d'un port au nord qui a été réalisée afin d'accueillir le matériel d'Europe, puis plus tard pour abriter les navires transitant sur le canal pour le transport des hommes et du matériel de chantier. L'isthme n'a aucune population et c'est l'Égypte qui s'est engagée à fournir de la main d'œuvre.

Au départ les ouvriers sont payés au moyen de la corvée, c'est-à-dire en fonction de critères correspondant à des quantités mesurables. Avant la mise en place des systèmes de wagonnets, système Decauville, le travail était réalisé à la pioche et à la couffe. Ce système de couffe est habituel en Égypte puisque la brouette à cette époque, est inconnue en Orient. En 1860, une commande de 50 000 pelles et pioches est adressée en France...

Les conditions de travail cependant sont pour l'époque assez bonnes puisqu'il existait sur le canal en construction un système de "chalands Lazarets".

Le système de corvée a été supprimé en 1863, par l'influence pressante sur le Pacha des Anglais, qui ne souhaitaient pas la réalisation d'un tel projet. Linant de Bellefond et Eugène Mougel, ingénieurs, fonctionnaires du gouvernement Égyptien, détachés auprès de la Compagnie assureront donc les premières mutations technologiques, la machine à vapeur aidant, que l'ingénieur Voisin poursuivra par la suite. Au lendemain de la modernisation des chantiers, les effectifs sont passés de 20000 hommes à 4000. Les premières dragues à couloir ont vu le jour, leurs lourds godets raclent le sol pour se déverser dans une gouttière en tôle que l'on appelle couloir.

L'inauguration du canal du 17 au 20 novembre 1869

Le canal est inauguré par l'Impératrice Eugénie, et la plupart des gouvernements européens. A ce moment 44% du capital est détenu par l'Égypte.

La statue de Ferdinand de Lesseps qui a trôné à l'entrée du canal à Port Saïd, a été au moment du sabordage des bateaux dans le port culbutée dans le canal, laissant à terre que son socle. Cette statue a été repêchée par les soins de l'association et a subi une restauration générale. Aujourd'hui l'association attend des autorités du canal, l'autorisation de remettre cette statue sur son piédestal. Elle est stockée dans les ateliers mécaniques de la compagnie du canal.

Pour la petite histoire, à Port Saïd un comité pour la remise en place de cette statue vient de se constituer.

Le Canal en 2008

Les péripéties de l'histoire

Les deux événements majeurs sont 1956 dont nous avons en début d'exposé donné quelques informations et en juin 1967 durant la guerre des six jours, où le canal a été fermé à la navigation jusqu'en 1973. Depuis cette date l'autorité du canal accepte tous les bateaux du monde entier à la navigation en respectant la plus stricte neutralité.

Son évolution

Aujourd'hui les marchés de l'Europe avec l'Inde et la Chine font exploser les trafics par le canal de Suez. En 2004, le service d'exploitation du canal a réalisé le 22 août des recettes journalières historiques de 14,3 millions de dollars, pour 60 navires transportant 2,9 millions de tonnes de marchandises.

Les recettes de Suez augmentent actuellement tous les ans en moyenne de 5 à 7 % et franchissent le seuil des 4 milliards de dollars de résultat par an, portant ainsi à la troisième place, les postes d'entrée de devises en Egypte après les rentrées de devises des travailleurs égyptiens travaillant à l'étranger et le tourisme.

Le PNB est en 2006 de 107 milliards de dollars, avec un taux de croissance de 6,9%.

Il est donc impératif pour l'administration du canal de reprofiler en permanence le canal afin de s'adapter aux nouvelles exigences des armateurs. Les profils depuis sa création n'ont cessé d'augmenter, permettant ainsi de passer de 5000 tonnes avec un tirant d'eau de 22 pieds à en 2001 des bateaux de 210 000 tonnes avec un tirant d'eau de 62 pieds soit 22,5 mètres. Les talus des bords du canal ont une pente très douce afin d'éviter les consolidations des berges par des perrés, ce qui nécessite des sections de canal dont la largeur atteint à 11 mètres de profondeur, 210 mètres contre 44 à l'origine.

Son organisation

A l'origine, les bureaux étaient répartis sur trois sites : Port Saïd, Ismaélie et Suez. Les services administratifs étaient organisés dans des bâtiments de type colonial.

Le bâtiment administratif et technique de la compagnie étant situé à Port Saïd.

Le pilotage

Comme dans tous les pays les pilotes appartiennent à un monde particulier. Les pilotes disposent de leur propre bâtiment où ils organisent leur vie, et leur façon de travailler.

Le système égyptien ressemble étrangement au système français. Il existe une école de formation, avec des simulateurs de conduite, où les élèves pilotes poursuivent leur formation sanctionnée par un diplôme.

Organisation des trafics

Les bateaux arrivent aux deux embouchures du canal et restent en rade. L'organisation des convois prévoit deux descentes de Port Saïd à Suez, l'une à minuit, l'autre à 7 heures du matin. Chaque bateau qui emprunte le canal, prend à son bord, un ou deux pilotes en fonction du tonnage du bateau et un électricien. Cet électricien est justifié par l'emploi d'un très gros projecteur que le capitaine du bateau doit louer pour l'installer à la proue de son bateau afin de circuler la nuit avec ce phare éclairé. La durée de la traversée dans le sens Nord sud est de 12 heures. Chaque bateau doit respecter une distance définie en fonction du tonnage avec le bateau en aval.

Le canal est balisé sur tout le tracé. Une station de contrôle vérifie le bon déroulement de la traversée. Les points de croisement sont définis ; le premier dans le grand lac Amer le second près d'El Qantara.

Pour les convois qui remontent, dans le sens Mer Rouge, Mer Méditerranée, il n'y a qu'une seule heure de départ : 6 heures du matin.

La vitesse de navigation est régulée à 13 km/heure.

La contribution du canal

L'économie égyptienne

4 milliards de recettes nettes soit deux pour cent du PNB.

Les trafics internationaux

En 2007, 20410 bateaux ont mouillé dans les eaux du canal, soit une augmentation de 9,4% par rapport à 2006. Qui plus est les autorités du canal ont annoncé l'augmentation des tarifs de passage en avril 2008.

Au total c'est 7,5% du trafic international qui transite par cette voie. Le canal aujourd'hui est la voie la plus courte entre l'Europe et l'Asie. Il permet d'éviter le long détour par le cap de Bonne Espérance.

Bien qu'il existe des oléoducs traversant les deux continents, les demandes en hydrocarbures extraits du Moyen-Orient sont de plus en plus croissantes pour l'Europe, de sorte que le canal devient indispensable. C'est aujourd'hui la presque totalité du pétrole du golfe arabo-persique qui y transite. De plus les marchandises manufacturées provenant de la Chine vers l'Europe passent-elles aussi par ce chenal. Son importance aujourd'hui peut se comparer à celle de Panama. Tout arrêt de navigation dans le canal aurait donc des conséquences économiques et logistiques considérables sur le reste du monde.

A quel prix ?

Une utilisation très intensive du canal

Durant la dernière décade, l'augmentation du trafic n'a fait qu'augmenter de façon régulière pour atteindre en 2007, près de 10%. Les convois qui remontent sur Suez sont de plus en plus long. Les risques d'accidents de navigation ne sont pas négligeables, malgré toutes les précautions prises par les autorités.

L'accident du pétrolier battant pavillon libérien en février 2006 qui a heurté les berges du canal en est un exemple.

Une course aux capacités de transport

Pour s'adapter aux nouvelles exigences du marché de la marine marchande, les autorités du canal doivent agrandir encore le profil du canal, fin d'ici 2012 de permettre aux navires de 300 à 350 000 tonnes d'emprunter le canal de Suez. Des travaux très importants sont nécessaires pour amener le tirant d'eau à plus de 25 mètres, ce qui représente une largeur du canal au niveau de l'eau de plus de 450 mètres. Les travaux sont colossaux, on comprend mieux l'augmentation des tarifs de navigation à compter d'avril 2008 de 4 à 14 % en fonction des tonnages transportés.

Des risques écologiques

Les risques écologiques existent. Depuis le percement du canal de Suez, 300 espèces marines ont pénétré en méditerranée orientale et s'y sont installées. Les eaux des ballasts des navires marchands sont aussi un facteur de migration pour les espèces marines.

Et le réchauffement climatique ?

De nouvelles ressources pétrolières seront accessibles sur le pôle Nord

Des gisements d'hydrocarbures et de gaz ont été découverts dans les mers de Barents et de Kara. Ces gisements sont prometteurs au point que les grandes compagnies pétrolières, Total, Fina, Conoco, Norsk Hydro et Fortum ont décidé d'investir lourdement dans la prospection de ces régions.

Des réserves de gaz de l'ordre de 10 000 milliards de mètres cubes et de 4,5 milliards de tonnes de pétrole ont été découvertes dans la seule péninsule de Yamal. Les réserves de pétrole en mer de Petchora selon Gazprom et Norsk Hydro seraient de l'ordre de 275 à 400 millions de tonnes. On relève aussi dans ses régions de nombreux gisements de houille et de divers minerais.

Les autorités russes tablent pour 2015 sur un trafic de 25 à 30 millions de tonnes de pétrole par an.

Pour le Canada, les recherches sont plus récentes mais sont tout aussi prometteuses.

La nouvelle donne pour les voies maritimes



D'après l'Agence Spatiale Européenne, la calotte glaciaire arctique, sensible aux bouleversements climatiques, pourrait disparaître totalement d'ici à 2040, ce qui pourrait alors ouvrir de nouvelles voies au commerce maritime.

Ce trajet permettrait de réduire de 4000 km la liaison entre l'Europe et l'Asie. Par exemple, le trajet Rotterdam-Tokio est long de 15900 km par le passage Nord Ouest, 14100 km par le passage Nord Est et 21100 km pour le passage par le canal de Suez.

Cela paraît optimiste et peu favorable au canal de Suez, mais les armateurs doivent aussi prendre en compte les accidents, les tempêtes, la présence de petits icebergs ou d'une banquise plus épaisse et par voie de conséquences équiper les bâtiments avec un brise glaces spéciaux. Naviguer dans ces latitudes n'est pas facile. Actuellement les navires qui passent par cette route sont obligatoirement escortés par des bateaux brise-glaces. Ce qui renchérit fortement le coût de la traversée.

Les compétences territoriales

Ce n'est pas dans un contexte de grande circulation maritime que se déroulent les prises d'intérêt dans les compétences territoriales. On constate cependant, des enjeux majeurs même si les différents se disputent de façon pacifique et courtoise. Ces différents opposent les Etats-Unis au Canada et à la Russie et porte principalement sur le statut légal de passage.

Les politiques canadiens ont fait de la revendication de la souveraineté de l'Arctique un sujet clé de leur campagne électorale. Après avoir pris ses fonctions de Premier ministre Harper a promis d'accroître les dépenses pour assurer au Canada une présence militaire dans l'Arctique. Il est aussi question d'une construction de base de surveillance sous-marine.

Les Etats-Unis quant à eux ne souhaitent en aucun cas demander l'autorisation aux autorités canadiennes ou russes pour emprunter les voie nord-ouest ou Nord-Est.

L'utilité du canal. Les conséquences d'une moindre utilisation

Sur l'économie Egyptienne, cela réduirait le PNB sur un poste d'apport de devises très important- le troisième aujourd'hui.

Sur l'écologie des lieux. Le canal en 2015 aura une section de passage de près de 8000 m² contre 4000 aujourd'hui est 304 m² en 1869.

Et l'avenir du canal ?

La question reste ouverte, beaucoup de tentatives se réalisent tous les jours afin de réduire les coûts logistiques entre le Moyen-orient et l'Europe pour le pétrole et la Chine et l'Inde pour les produits manufacturés. L'enjeu est de taille, les coûts énergétiques ne cessent de croître et un bon moyen pour y parvenir serait de réduire du quart les distances en empruntant de nouvelles voies par l'Arctique.

L'effet de serre dans une certaine mesure pour nous y aider. Mais pourquoi ?

Pour aller épuiser encore et plus les réserves de pétrole de l'Arctique ? Industrialiser ces régions vierges de pollution ou presque ?

Et tout cela pour augmenter la production de pétrole sur la planète et accentuer encore et plus l'effet de serre ?

N'est-il pas plus sage de continuer à utiliser le canal de Suez... et de continuer à rêver comme Ferdinand de Lesseps le faisait dans son lit de "la maison du canal" à Ismaélie où par respect pour lui le gouvernement Egyptien n'a rien changé dans cette humble et simple chambre où notre grand relieur des mers autour de ces souvenirs prenait le temps de rêver.

NOTE

(1) Paulin Talabot : Revue des Deux Mondes- pages 490 et suivantes. 1^{er} mai 1855.