

Histoire du Canal de Suez : traverser l'isthme de Suez pour relier Orient et Occident

Sources : <https://www.franceculture.fr/histoire/le-canal-de-suez-4000-dhistoire-3-dates>
<https://lejournald.cnrs.fr/articles/suez-les-150-ans-dun-canal-tres-dispute>
https://www.lemonde.fr/afrique/article/2015/07/25/un-deuxieme-canal-de-suez-mis-en-service-148-ans-apres-le-premier_4698484_3212.html
<http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-thematiques/oceans-et-mondialisation/corpus-documentaire/canal-de-suez-strategique>

1. Chronologie

1862-1843 av JC : règne de Sésostris III, canaux reliant la mer Rouge au delta du Nil, repris par Darius Ier (522-468 av. JC) et comblés au 8^e s.

1798 : Campagne d'Égypte de Napoléon Bonaparte. Recherches d'éventuels vestiges d'un canal originel. Premières études de faisabilité de percement de l'isthme.

1854-1858 : Ferdinand de Lesseps, diplomate français, obtient du vice-roi d'Égypte (alors province de l'empire ottoman), le pacha Mohammed Saïd, la concession du terrain nécessaire et l'autorisation de créer la compagnie (« Compagnie Universelle du canal maritime de Suez ») chargée des travaux puis de l'exploitation du canal pour une durée de 99 ans.

Les capitaux sont majoritairement apportés par des petits porteurs français et à 44% par l'Égypte (la Grande-Bretagne a refusé d'y participer, le chantier faisant concurrence à la route des Indes pour le commerce avec l'Orient).

1859-1862 : Construction du canal : on fait appel à la corvée (système traditionnel qui mobilise les paysans pour l'entretien des canaux creusés le long du Nil), c'est-à-dire à un travail gratuit dans des conditions très difficiles. 400 000 fellahs sont mobilisés dont plusieurs dizaines de milliers sont morts. À la suite des critiques de la Grande-Bretagne et de l'empire ottoman, les fellahs sont remplacés par des ouvriers étrangers et par des moyens mécaniques modernes. Le chantier devient un symbole de progrès technique.

1869 : inauguration du Canal lors de fêtes somptueuses.

1875 : banqueroute de l'Égypte endettée pour financer la construction du canal et les fêtes de l'inauguration ; elle cède ses parts qui sont rachetées par la Grande Bretagne : l'Égypte ne détient plus rien du canal qui devait contribuer à son développement.

1882 : occupation militaire du canal par la Grande Bretagne qui dure jusque dans les années 30. La direction du canal est française, le conseil d'administration européen, les ouvriers majoritairement grecs ou italiens. Les Égyptiens sont cantonnés aux postes non qualifiés et on refuse de les former. Port-Saïd et Ismaïlia, villes créées ex nihilo, sont européennes.

1914-1922 : les Britanniques instaurent un protectorat sur l'Égypte, forçant le khédivé (nouveau titre désignant le pacha).

1953 : abolition de la monarchie en Égypte, proclamation de la République.

1956 : juillet, nationalisation du canal par Gamal Abdel Nasser (refus par les USA du financement d'Assouan). Refus de Nasser d'accepter une administration internationale du canal où France et Grande-Bretagne seraient en bonne place.

Octobre 1956 : opération militaire conjointe de la France, de la Grande-Bretagne et d'Israël : invasion du Sinaï par Israël, bombardements franco-anglais de la zone du canal et parachutage de troupes. L'ONU condamne l'opération militaire : c'est la fin de la « crise de Suez » mais les dégâts sont considérables, et le nombre de victimes important (milliers de morts civils et militaires). L'Autorité égyptienne du canal de Suez gère l'ouvrage.

1967 : fermeture du Canal, Israël occupant l'ensemble du Sinaï jusqu'à la rive orientale du canal mais le canal n'est pas un enjeu des guerres israélo-arabes de 1967 et 1973.

1975 : réouverture du canal (entretemps, développement des supertankers et navires géants qui passent par le Cap de Bonne Espérance sans être dépendants du gabarit imposé par les dimensions du canal)

2015 : travaux d'aménagement du Canal. Élargissement et dragage de 37 km du canal historique, creusement d'une nouvelle voie parallèle de 35 km permettant la suppression d'une zone d'attente (gain de temps de trajet de 3h) et surtout possibilité d'une navigation croisée et non plus alternée grâce à un doublement du canal à l'est sur 72 km (voie ouest, trafic nord-sud ; voie est, trafic sud-nord). Le temps de transit passe de 18 h à 11h, le nombre de navires doit passer de 49 navires avant les travaux à 97 par jour à l'horizon 2023. Le canal est désormais une voie artificielle d'environ 190 km de long, sans aucune écluse.

(simulation du trafic :

<https://www.suezcanal.gov.eg/English/MediaCenter/Animations/Pages/NavigationSimulation.aspx>).



Question 1. Faire une chronologie avec images : sélectionner les informations essentielles, rechercher des images (libres de droit ou avec la source) en format JPG pour illustrer, utiliser un logiciel de construction de frise (<http://www.frisechronos.fr/dojomain.htm>)

2. Un maillon essentiel du commerce mondial

Avec les travaux de 2015, les revenus du canal de Suez devraient passer de 4,7 milliards de dollars en 2015 à 15 milliards de dollars par an, en comptant l'activité de la ZIP établie à l'est du canal en 2015 selon les autorités égyptiennes.

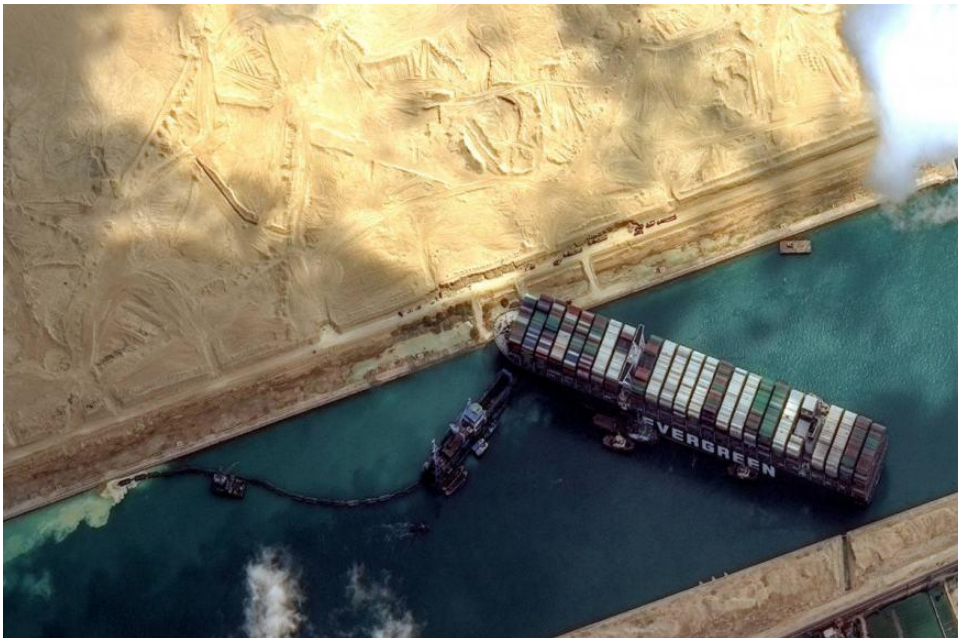
Mais le canal n'est pas la seule voie possible pour le transport de marchandises : les armateurs décident en fonction des prix fluctuants du passage et du prix du pétrole, la route par Le Cap permettant d'éviter les redevances. Le Canal de Suez rencontre aussi la concurrence du Canal de Panama (rénové en 2017) pour les trajets de l'Asie du Sud-Est vers l'Amérique du Nord.

La route de Suez est avantageuse pour les navires reliant l'Asie et Amérique du Nord mais surtout l'Asie et l'Europe.

Question 2. Montrez l'avantage du passage par le canal de Suez selon les zones géographiques en utilisant le simulateur de trajets :

<https://www.suezcanal.gov.eg/English/MediaCenter/Animations/Pages/RoutesAndTimeSaving.aspx>

3. Un navire géant bloque le canal



© Getty Images

L'Ever-Given, battant pavillon panaméen s'est mis en travers de la voie d'eau dans la partie sud du canal de Suez le 23 mars 2021. Selon le gestionnaire du navire, l'accident a été provoqué par des vents forts.

« [...] Selon son exploitant, la compagnie de transport taïwanaise Evergreen Marine Corp, L'Ever-Given, qui se rendait de Yantian, en Chine, à Rotterdam, est un des géants des mers, avec ses 400 mètres de longueur, haut comme un immeuble de 20 étages, et une largeur de 59 mètres transportant quelque 22 000 containers de 20 pieds.[...]

La seule possibilité pour relier l'Europe à l'Asie ou au Moyen-Orient consiste à mettre le cap vers Bonne-Espérance, à la pointe sud de l'Afrique, soit un détour d'environ 9 000 km et une dizaine de jours de voyage supplémentaires. Le blocage du canal de Suez risque de ralentir un commerce maritime déjà en sous-capacité pour répondre à la demande, avec des prix du fret qui ont été multipliés par 6 ou 8 en quelques mois. [...]

« Ce point de passage stratégique concentre à lui seul entre 10 % et 12 % du volume du commerce mondial chaque année, un chiffre qui suit la hausse des échanges commerciaux entre l'Asie et l'Europe. [...]

Les cours du pétrole ont bondi de presque 6 % dans la seule journée de mercredi, portés par les craintes sur l'approvisionnement en or noir. Selon une note de l'agence américaine de l'énergie datant de juillet 2019, 9 % des produits pétroliers transportés en mer transitent par le canal de Suez et l'oléoduc Sumed, situé à proximité. « *Le canal de Suez prend de l'importance pour le transport de produits pétroliers depuis la Russie et les Etats-Unis vers l'Asie* », notait l'agence gouvernementale américaine en 2019.

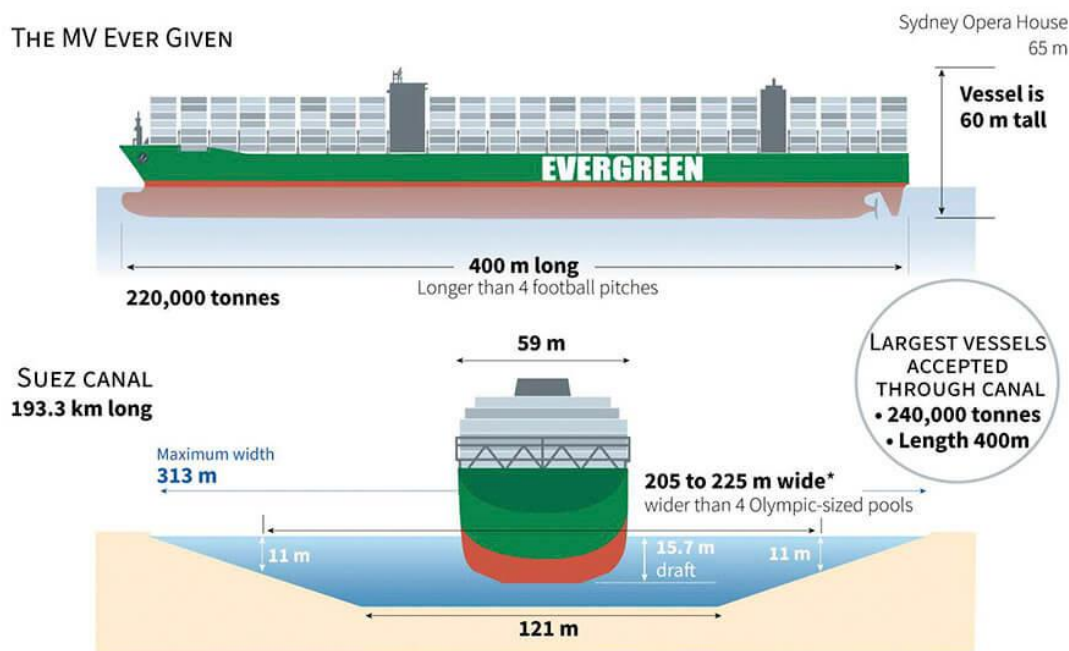
[...] Difficile de ne pas voir dans cet accident l'une des conséquences du gigantisme à l'œuvre dans le transport maritime. Au cours des vingt dernières années, la taille moyenne des navires a triplé. « Plusieurs fois par an, des porte-conteneurs s'échouent le long du canal de Suez mais cet accident est inhabituel car il bloque tout le trafic », constate Phil Reed, un spécialiste du sauvetage maritime et de récupération d'épaves. Les porte-conteneurs géants sont particulièrement difficiles à manœuvrer à cet endroit. Lorsqu'ils s'engagent dans le canal de Suez, des « pilotes » montent à bord pour les guider, le temps de la traversée. »

Julien Bouissou, *Le Monde*, 25 mars 2021.

MV Ever Given and the Suez Canal

The huge container ship of the Evergreen Marine Corporation has blocked the canal

THE MV EVER GIVEN



Sources: fleetmon.com, Suez Canal authorities, Vessel finder

*at a depth of 11 metres



Question 3. D'après l'article, quelle est la part des échanges mondiaux de marchandises transitant par le canal de Suez et en particulier des hydrocarbures ?

- **Question 4.** Relevez dans les deux documents les éléments qui montrent que l'Ever-Given est un navire géant. Pourquoi cet accident est-il « inhabituel » ?
- **Question 5.** Quelles sont les conséquences du blocage du canal de Suez pour le commerce mondial ? Quels effets sur le prix des hydrocarbures ? Pour quelle raison ?