

Le canal de Suez démythifié

Le canal fut inauguré le 17 novembre 1869 par une procession de 78 navires conduite par le yacht impérial *Aigle* avec à son bord l'impératrice Eugénie. C'était un hermaphrodite à roues. Sur le carénage de la roue tribord se tenait le commandant de bord, qui était le capitaine de vaisseau Charles-Jules de Surville (oui, c'est bien la même famille !) Il n'était pas trop rassuré car il savait qu'en réalité il n'était pas le premier : devant lui à quelques dizaines de minutes se trouvait un navire de service, dont la mission était de dynamiter les derniers seuils rocheux qui pouvaient encore éventrer le yacht impérial.

En fait, ce canal qui fit grand bruit dans le monde entier n'était pas une révolution, ni une prouesse technique. On trouve des traces de projets identiques ou voisins dans les écrits de l'antiquité égyptienne, dont ceux de Ptolémée. Rien n'avait été fait, parce que ça n'intéressait personne ; les Egyptiens, qui n'étaient pas exactement nuls en construction, comme le prouvent les pyramides, n'avaient pas trouvé assez de clients pour payer la facture. Le sol était meuble. Sur plus de la moitié du tracé, il suffisait de draguer un chenal dans le Lac Salé. L'entreprise Hersent et Couvreur n'eut qu'à construire des excavatrices à godets géantes, capables de rejeter les produits de dragage à grande distance. Le seul problème, qui rendit le chantier difficile au début, fut l'absence d'eau douce pour la consommation des ouvriers (et des machines à vapeur). Il fallut creuser un canal secondaire, d'ouest en est, pour conduire l'eau du Nil jusqu'au chantier. ce canal était aussi navigable ; il fut emprunté par la commission technique invitée à visiter le chantier, et à faire un rapport rassurant pour les actionnaires ; parmi les experts figurait Gustave Eiffel, qui allait avoir un rôle beaucoup moins glorieux à Panama.

Le canal fut, du début à la fin, une grande affaire politique. Ferdinand de Lesseps, diplomate de formation, avait été consul de France en Egypte ; il avait sympathisé avec Saïd, futur khédivé. Il était aussi lointain cousin d'Eugénie et ami des principaux St-Simoniens, dont Prosper Enfantin, d'où son goût pour les grandes entreprises et le progrès en général. Quand Saïd devint vice-roi, Ferdinand se précipita et le persuada de lui concéder le canal ; les documents officiels datent du 30 novembre 1854 et du 5 janvier 1856. Le canal allait refaire de la région la passerelle entre l'Asie et l'Europe qu'elle était du temps de la civilisation sumérienne, d'Eridou et de Babylone.

Le canal était concédé pour 99 ans à une compagnie française, détenue à 40% par de petits actionnaires français, à 60% par le khédivé (Ismaël, oncle de Saïd, qui lui avait succédé). Les clients étaient les navires de commerce entre le bassin méditerranéen et l'Asie, qui économisaient grâce à lui 16.000 km de navigation autour de l'Afrique. Au premier rang se trouvaient naturellement les Anglais, qui avaient la première flotte du monde et commerçaient beaucoup avec leur immense possession indienne. Plus tard, après la déconfiture financière du khédivé, ils tentèrent de prendre le contrôle de la compagnie avec l'aide de Rothschild. Ils réussirent bel et bien à expulser les Français d'Egypte, moyennant des compensations coloniales en Syrie et en Tunisie.

Le canal fut nationalisé le 26 juillet 1956 par Nasser, chef d'état égyptien. Ce n'était guère un problème économique ou financier, puisque la concession était presque expirée. Ce fut une affaire de première grandeur car Anglais, Français et Israéliens débarquèrent des troupes et culbutèrent les Egyptiens. La justification morale et juridique était que les documents de concession, confirmés par des actes de 1866, 1873, 1888 (signés par le gouvernement turc, suzerain de l'Egypte) donnaient au canal le statut de patrimoine mondial, dont même le propriétaire du terrain (l'Egypte) ne pouvait priver le reste du monde. Les français qui se sont fait construire une maison savent qu'on peut posséder le terrain mais ne pas y avoir le droit de tout faire.

En vérité le monde n'en fut pas privé, puisque les Egyptiens réussirent à le faire fonctionner (au grand dam des anciens gestionnaires qui espéraient bien un monumental embouteillage). Le canal fut élargi et approfondi plusieurs fois, mais il n'accueille pas les super-tankers de 300.000 t ; au moment de la première crise pétrolière, en 1973, on crut bien que, finalement, l'avenir était aux navires géants qui préféraient la haute mer à un canal étroit. Aujourd'hui, le canal sert aussi à rapprocher quelques plaisanciers aventureux des pirates de la Mer Rouge et de la côte somalienne.