



Bibliothèque de l'Académie des sciences d'outre-mer

Les recensions de l'Académie de juin 2025¹

Suez : histoire d'un canal à la croisée des mondes / Robert Solé

Éd. Perrin, 2024

Cote : 68.851

De nombreux ouvrages et articles ont été écrits sur le Canal de Suez, sur la construction de son espace de transit et son rôle de liaison entre l'Océan Atlantique et l'Océan Indien, via la Méditerranée et la Mer Rouge, étant plus rapide et économique que la longue route par le Cap de Bonne Espérance, la marginalisant.

De même, de nombreux ouvrages et articles ont été écrits sur la vie de Ferdinand de Lesseps ou sur celle de ses contemporains dans l'élaboration de ce canal traversant l'Égypte désertique sur 164 km pour 54 mètres de largeur et 10 mètres de profondeur, des dimensions considérables pour l'époque. « *Il faut faire disparaître le seul obstacle laissé par la providence sur la grande route du commerce du Monde* » disait Ferdinand de Lesseps afin de convaincre l'opinion européenne et les investisseurs potentiels de l'intérêt du percement de l'isthme de Suez. Malgré les oppositions anglaises, la jonction des eaux a lieu le 15 août 1869, sans écluses, au terme d'une dizaine d'années de travaux constituant une prouesse technique pour l'époque et coûtant la vie à des milliers de travailleurs forcés égyptiens. Les potentialités de l'axe maritime Est-Ouest sont renforcées par le percement de l'isthme de Panama, ouvert à la navigation en 1914.

Pourquoi ce livre se présente-il comme une nouvelle perspective sur cette thématique ? L'auteur a répondu à cette question lors d'une interview qui s'est tenue à l'Institut français d'Égypte (IFE), à la sortie de son livre. Il a fait référence à la mondialisation du commerce actuel en écrivant « *J'ai eu l'idée du livre en mars 2021, en suivant les conséquences de l'échouage du porte-conteneurs qui a bloqué 400 navires dans le Canal, un dommage évalué à 17 milliards de dollars (Suez canal, 2021 Earth watching¹). On avait l'impression que la mondialisation s'était arrêtée...* ». En effet, l'analyse des trafics du canal de Suez et son adaptation aux évolutions des échanges marchands internationaux sont de formidables sources pour comprendre la mondialisation des échanges. Les enjeux géoéconomiques et géostratégiques autour de cette artère internationale sont en effet considérables.

Si l'on veut commenter cet événement, de nombreux articles ont analysé en détail sous diverses perspectives les causes et impacts à l'échelle locale, régionale et globale ^{2,3,4,6,7,8,9}. L'analyse que l'on trouve dans ce livre est plus superficielle, moins étayée.



Les recensions de l' [Académie des sciences d'outre-mer](#) sont mises à disposition selon les termes de la licence [Creative Commons Paternité - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 3.0 non transposée](#).

Cette recension est basée sur un ouvrage disponible à la [bibliothèque de l'académie des science d'outre-mer](#)



Bibliothèque de l'Académie des sciences d'outre-mer

Quand on parle de la situation politique, le canal ne constitue pas un problème mais subit les impacts de l'existence de conflits entre pays ou de réactions aux décisions de certains des pays de la région ou au niveau global. Il en est de même pour les décisions prises par les compagnies maritimes en fonction de leurs intérêts financiers, du coût du passage par Suez ou par le Cap de Bonne Espérance et des assurances, le canal subissant leurs décisions.

Commencé en 1859, inauguré en 1869, le canal de Suez a subi des baisses ou arrêts de transit, causés soit par des erreurs humaines (échouages, accidents), soit par des déficiences techniques (largeur, profondeur, envasement ou ensablement), soit par des décisions commerciales ou des chocs pétroliers, soit en raison de la situation politique et sécuritaire de la région (crises au Moyen-Orient de 1956, 1967, 1973, 2024) soit en raison d'une conjonction de plusieurs raisons.

Il ajoute dans la même interview qu'avec la situation politique dans tous les détroits, et en particulier dans le sud de la mer Rouge et le début de l'Océan Indien (Yémen, Somalie), ces détroits sont des « observatoires de la mondialisation ».

Alors que le sujet principal est le Canal de Suez et non un détroit, l'ouvrage ne donne que peu de descriptions des détroits et de leurs problèmes dans le monde ou dans la région : le Bosphore qui est dans les eaux nationales de la Turquie, Gibraltar à l'entrée de la Méditerranée (Espagne-Maroc-Royaume-Uni), le détroit sicilo-tunisien (Italie-Tunisie) qui démarque la limite Méditerranée occidentale et orientale), le détroit de Tiran entre la Mer Rouge et le Golfe d'Aqaba (Égypte-Arabie Saoudite), Bab El Mandab au sud de la Mer Rouge (Yémen-Somalie-Djibouti).

La situation politique de la région (on ne peut pas parler de mondialisation) a pu avoir à plusieurs reprises une influence sur le commerce maritime dans le canal de Suez.

Les autres routes maritimes potentielles :

L'auteur parle aussi de la concurrence de nouvelles options de routes maritimes, mais les arguments ne semblent pas étayés, en effet, les routes longeant le nord du Canada et de la Russie ne sont ouvertes toute l'année qu'actuellement en raison du changement global climatique avec la fonte des glaces, mais ce phénomène est variable d'année en année. En outre, ces routes manquent de points d'abri ou de ravitaillement et nécessitent des investissements importants en infrastructures pour être opérationnelles.

En ce qui concerne la route par le Cap de Bonne Espérance, elle comporte des impacts économiques (coût du carburant, assurances), techniques (taille des navires) ou climatiques plutôt que politiques.

Importance économique du Canal de Suez pour l'Égypte :



Bibliothèque de l'Académie des sciences d'outre-mer

L'auteur cite souvent l'importance du Canal de Suez pour l'Égypte mais fournit rarement des données exactes (« plus de 20 000 bateaux ») ou compréhensibles pour le lecteur (10% du commerce maritime mondial) ; ailleurs dans le livre, il indique que du Canal de Suez à la Corne de l'Afrique transitent près de 40 % du commerce maritime mondial. En effet, un rapport sur le commerce maritime pour l'année 2023 est bien plus précis que ce qui est publié dans ce livre, pourtant récent (2024). Ce rapport indique une année record pour le Canal de Suez, avec le taux de transit annuel le plus élevé, 26 434 navires, le tonnage net annuel le plus élevé de 1,56 milliard de tonnes, et le revenu annuel le plus élevé de 10,3 milliards de dollars, dépassant tous les records précédents. En dehors de cette année-là, le chiffre de 20 000 bateaux en transit n'a été atteint ou dépassé que pour de courtes périodes, entre 1977 et 1985, en 2007-2008 et 2021-2023. (voir <https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part1/interoceanic-passages/tonnage->). On note depuis une forte baisse en début 2024 avec le changement de situation politique régionale (conflit Palestine-Israël).

Il aurait été plus appréciable de présenter plus clairement les différents aspects économiques du Canal de Suez, en particulier l'évolution des droits de transit, les tonnages, les revenus annuels, l'évolution des actions de la société initiale, ou d'autres éléments que l'on retrouve disséminés dans différentes sections du livre. Ces données auraient pu faire l'objet de tableaux ou de graphes pour faciliter la lecture.

Modifications techniques du Canal de Suez (extensions) et les différentes méthodes de creusement :

Dans le livre, les données sur son élargissement et son approfondissement sont présentées à plusieurs reprises dans différentes sections de façon incomplète et peu compréhensible. Les caractéristiques techniques du Canal ne se trouvent que dans un tableau présenté en annexe 5. Elles auraient pu être présentées sur des cartes en indiquant les tronçons concernés et les modifications faites au cours du temps pour aider le lecteur à mieux apprécier l'évolution des travaux.

Si les méthodes initiales de creusement sont bien décrites, l'ouvrage ne contient pas d'information sur les méthodes les plus récentes utilisées dans le cadre de son extension ou de la maintenance des diverses voies.

Les vrais impacts écologiques du Canal de Suez :

Les impacts écologiques du Canal de Suez ne sont pas présentés en détail (pages 266-271). A ce jour, plus de 300 espèces de la mer Rouge (poissons, mollusques, décapodes, échinodermes, ...) ont été décrites en Méditerranée. Certaines d'entre elles sont répertoriées comme invasives et créent de nombreux problèmes pour les écosystèmes et pour la pêche artisanale, supplantant des espèces endémiques plus appréciées. (voir entre autres <https://www.pronatura-france.fr/?view=article&id=642&catid=95>)

En terme de canaux, le Canal de Suez n'est comparable que partiellement au Canal de Panama.



Bibliothèque de l'Académie des sciences d'outre-mer

La comparaison avec le Canal de Panama est difficile à faire, celui-ci étant différent, avec des écluses et un fort besoin d'eau douce pour les faire fonctionner, ce qui va l'obliger à réduire son trafic dans les années qui viennent en raison de la réduction des pluies (effet changement climatique ou de la déforestation de la région ?)

Ce que le lecteur ne trouvera pas dans ce livre :

- Des données plus précises sur les canaux antiques ou pré-Suez pour rejoindre le Nil et la mer Rouge ou fournir de l'eau du Nil ou des marchandises à différentes villes ou villages,
- En ce qui concerne les creusements attribués à Serostris (page 19) on trouvera une description plus complète sur le site https://fr.wikipedia.org/wiki/Canal_des_pharaons
- En ce qui concerne le Canal Mahmoudieh (page 39) ou Mahmudiyya, plus récent (1817), on trouvera de plus amples informations sur le site suivant : https://en.wikipedia.org/wiki/Mahmudiyya_Canal

¹<https://earth.esa.int/web/earth-watching/image-of-the-week/content/-/article/suez-canal-egypt>

² Jade Man-yin Lee1, and Eugene Yin-cheung Wong, 2021. MATEC Web of Conferences 339, 01019 (2021) ISTSML, 2021.

³Cecere, L. (2021, March 29). The Ever Given Is Moving But Your Supply Chain Will Not. Forbes. <https://www.forbes.com/sites/loracecere/2021/03/29/the-ever-given-is-moving-but-your-supply-chain-will-not/?sh=1cef5b92744f>

⁴Kickham, V. (2021, April 1). Supply chains brace for ripple effects of Suez Canal blockage. DC Velocity. <https://www.dvelocity.com/articles/50093-supply-chains-brace-for-ripple-effects-of-suez-canal-blockage>

⁵Hopcraft, R. (2021, March 26). Commentary: Why the Suez Canal accident is a worst-case scenario for global trade. CNA. <https://www.channelnewsasia.com/news/commentary/suez-canal-container-ship-accident-global-trade-14486954>

⁶Suez Canal Blockage a Large Loss Event for Global Reinsurers. (2021, March 29). Fitch Ratings. <https://www.fitchratings.com/research/insurance/suez-canal-blockage-large-loss-event-for-global-reinsurers-29-03-2021>

⁷Egypt's Suez Canal Authority reveals how MV EVER GIVEN went aground, holds shipmaster responsible for the accident. (2021, May 31). EgyptToday. <https://www.egypttoday.com/Article/1/104488/Egypt%E2%80%99s-Suez-Canal-Authority-reveals-how-MV-EVER-GIVEN-went>

⁸Koh, A., Wardany, S. E., & Clark, A. (2021, March 24). Suez Canal Snarled by Giant Ship Choking Key Trade Route. Bloomberg. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2021-03-23/suez-canal-traffic-blocked-by-container-ship-stuck-in-waterway>

⁹Baghirov, O. (2021, April 18). Suez Canal Shutdown revealed the importance of the Middle Corridor. Modern Diplomacy. <https://moderndiplomacy.eu/2021/04/18/suez-canal-shutdown-revealed-the-importance-of-the-middle-corridor/>