



**Contribution de Ahmed Youssef, historien, auteur, traducteur et membre de l'Institut
d'Égypte**

« Le canal de Suez, légende d'hier et géopolitique d'aujourd'hui »

Académie des Sciences d'Outre-mer

5 juin 2026

Monsieur le Président de l'Académie des Sciences d'outre-mer,
Monsieur le Secrétaire perpétuel de l'Académie des Sciences d'outre-mer,
Mon cher Yves Thread, rédacteur en chef adjoint du Figaro,
Mesdames et messieurs,

Le dramatique conflit actuel dans le golfe persique ouvre la voie à une guerre larvée ou déclarée des détroits. Ce conflit prouve surtout que l'humanité dépend, depuis la nuit des temps jusqu'à aujourd'hui de sa géographie et prisonnière de son histoire.

Le Canal de Suez ressemble à une balafre sur le visage du Moyen-Orient Orient. Son histoire est l'histoire de l'humanité qui essayait de sortir de la tyrannie de la géographie pour créer une nouvelle articulation commerciale et politique du monde.

Depuis la nuit des temps, le nord est naturellement poussé vers le sud. La route des épices, la route de soie, Venise et la maîtrise du commerce entre l'Orient et l'Occident, le géographe-voyageur arabe, le Cordouan Al-Idrissi (Seuta 1100-Sicile 1175) Marco Polo, le Vénitien par excellence (1254-1324), tant de noms façonnèrent la mémoire de l'humanité. Une seule obsession : joindre l'Asie par tous les moyens.

Le hasard de la géographie voulut que l'Égypte soit placée exactement, par mer comme par terre, au milieu de cette obsession.

Ainsi, les navires des marchands vénitiens déchargeaient ses marchandises à Alexandrie pour que des caravanes les transportaient à travers les déserts dangereux jusqu'à Suez sur la mer Rouge où d'autres bateaux attendaient pour les livrer aux ports de la Chine, de l'Inde et ailleurs. Ces bateaux et ces caravanes, devaient revenir à la Méditerranée, à Alexandrie avec des épices mais aussi avec des idées, des philosophies, et des légendes.

La grande question des marchands et leurs gouvernements : comment faciliter et sécuriser ce parcours ? Ainsi, depuis les pharaons jusqu'au Moyen Âge arabe, percer un canal reliant le Nile à la mer rouge était toujours une question d'actualité.

Ce commerce vénitien-égyptien était prospère, dominant et surtout un merveilleux lien matériel unissant l'islam à la chrétienté. Jusqu'au jour où le portugais Vasco de Gama (vers 1460 à Sines-1524 à Cochin en Inde) découvrit le Cap de Bonne Espérance.

Cette découverte de 1498 a complètement modifié l'équilibre économique et politique dans le monde d'alors.

Les Vénitiens proposèrent alors au Sultan mamelouk Al-Ashraf Qanswa Al-Ghoury (1446-1516) un projet original : percer un canal reliant la Méditerranée à la mer rouge.

Le tableau du vénitien Giulio Carlini (1826-1887) a immortalisé ce projet par une toile célèbre qu'il a réalisé en 1869 à l'occasion de l'inauguration du canal de Suez.

Premiers perdants de la prouesse De Gama, l'Égypte des mamelouks et la Venise des doges. La bataille navale de Diu (au large de Diu en Inde 1509) opposant le Portugal à la flotte musulmane mamelouk (soutenue par des Vénitiens, des ottomans, le sultanat de Gujarat et la république de Raguse) la victoire portugaise eut pour conséquence la chute de l'empire mamelouk et l'avènement de celui des ottomans.

Il fallait attendre l'expédition de Bonaparte en Égypte pour voir le projet vénitien se réaliser. En premier temps, Bonaparte fait une visite d'inspection de l'isthme de Suez (le 24 décembre 1798) avec les savants Monge, Berthollet, Costaz mais surtout son ingénieur des Ponts et Chaussées Jacques-Marie Le Père (1763-1841). Ce dernier s'est trompé de calcul de nivellement. Il jugea que le niveau de la mer Rouge est plus élevé que celui de la Méditerranée. Quelques années plus tard, les fervents Saint Simoniens (adeptes inconditionnels de Napoléon Bonaparte) proposèrent le projet au pacha d'Égypte Mohamed Ali qui prit le pouvoir après l'évacuation de l'armée française. Il refuse en raison de sa crainte de voir son pays objet des convoitises des Puissances.

C'est son fils Saïd pacha (1822-1863) qui accepta d'accorder la concession du percement du canal à son ancien précepteur, Ferdinand de Lesseps.

Depuis la spectaculaire inauguration du canal en novembre 1869, la géopolitique va entrer en scène et bouleverser l'équilibre économique et politique du monde.

Pourquoi le canal de Suez ressemble à une balafre sur le visage du Moyen-Orient ? C'est parce qu'il suscitera les convoitises des Puissances lors des guerres mondiales, notamment après la découverte du pétrole dans le Golfe. Et c'est parce que le nationalisme égyptien naissant au lendemain de l'occupation du pays par l'Angleterre en 1882, considérait le Canal comme un état dans l'état, une œuvre faite sur les cadavres de 150 mille Égyptiens morts sous la corvée sur le chantier du creusement.

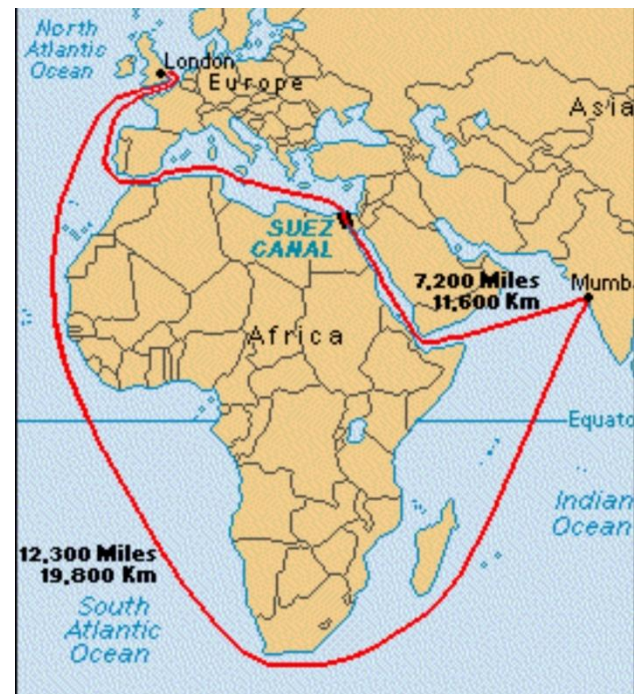
Le Canal sera également, comme par une malédiction, au cœur des conflits armés entre l'Égypte et Israël. Rappelons que la première guerre égypto-israélienne fut justement provoquée par la

nationalisation du Canal par Nasser en 1956. La guerre de Suez n'est autre que la guerre du canal de Suez.

Aujourd'hui, le Canal de Suez est intrinsèquement lié aux deux détroits régionaux : Bab Al Mandeb et Ormuz.

La fermeture de l'un bloque les deux autres. La guerre du 28 février 2026 ne peut que confirmer la dictée de la géographie : c'est l'Iran qui sortira gagnante de cette guerre mais pas forcément victorieuse. On craint que la guerre hybride, la dronisation de la guerre, ne soient des éléments affaiblissent la puissance des États-Unis. La Chine ne peut que profiter de cette guerre d'usure subie par les Américains pour renforcer son prestige international. Son projet, la route de la soie et de la ceinture semble une voix ou elle avance, lentement mais sûrement, sur sa prochaine domination du monde. Les guerres du Canal de Suez et des détroits annoncent la fin de la puissance américaine.

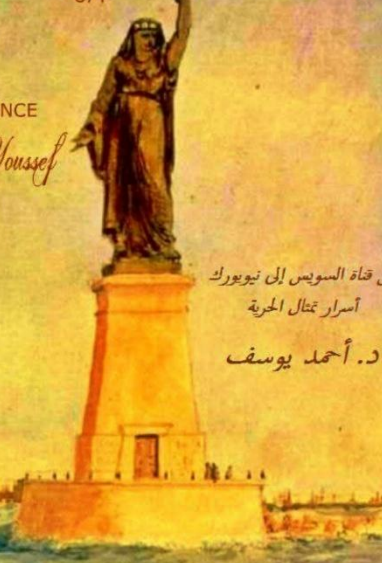
Ahmed YOUSSEF



Du Canal de Suez à NEW YORK
Les secrets égyptiens de la statue de la liberté

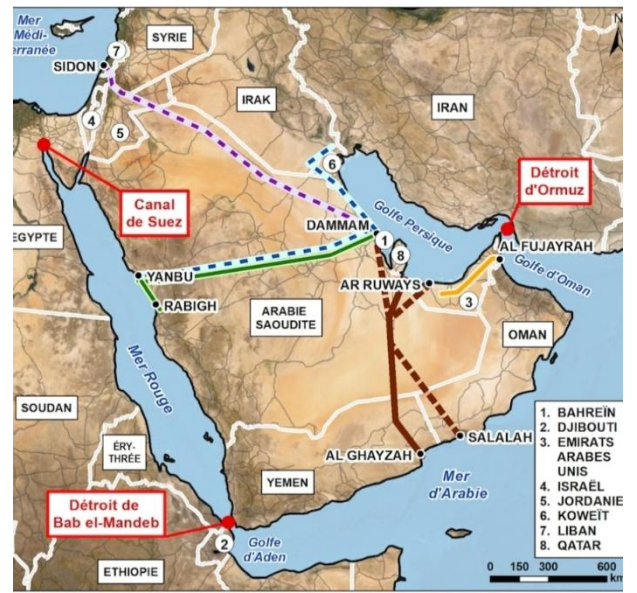
CONFERENCE
Ahmed Houssef

من قناة السويس إلى نيويورك
أسرار تمثال الحرية
د. أحمد يوسف




Auditorium du groupe GDFSUEZ
Le jeudi 20 juin 2013 à 17h

1, place Samuel de Champlain. Faubourg de l'Arche
92930 Paris -la Defense



TRANSIT D'HYDROCARBURES : LES ALTERNATIVES AU DÉTROIT D'ORMUZ

Oléoducs de contournement en fonctionnement

- Oléoduc Petroline
- Oléoduc ADCOP

Oléoducs de contournement abandonnés

- Oléoduc transarabe Tapline
- Oléoduc irako-saoudien IPSA

Projet de canal

- Projet du "Canal Salman"
- Trajet alternatif du canal

Géographie

- Localité d'intérêt
- Route principale



© Les Clés du Moyen-Orient

Edition : 15/07/2019 | Réalisation : Emile BOUVIER