

Le canal de Suez à la fin du XX^e siècle

Jacques GUILLAUME

IGARUN-Nantes

LETG-UMR 6554-CNRS Géolittomer, Nantes

BP. 81227

44312 – NANTES Cedex 3

Résumé : Depuis son ouverture en 1869, le canal de Suez a changé plusieurs fois de fonctions. Avec elles, les flux et les caractéristiques de l'ouvrage ont été modifiés. Cet article se propose d'insister sur les nouvelles mutations qui l'ont investi depuis sa réouverture en 1975. Malgré son oubli relatif par les médias, le canal joue un rôle déterminant pour les routes Est-Ouest qui relient les différents pôles développés de l'hémisphère Nord.

Mots-clés : Transports maritimes. Géopolitique. Pétrole. Conteneurisation. Océan Indien. Méditerranée. Suez.

Abstract : Since its opening in 1869, Suez canal's functions have changed several times. With them, the flows of traffic and the characteristics of the canal have been modified. This paper purposes to insist on the recent changes since its reopening in 1975. In spite of its fall in oblivion by the current news, the canal plays a prominent role for Eastbound and Westbound sea routes which are connecting the main poles of the northern hemisphere.

Key words : Shipping transports. Geopolity. Crude oil. Containerization. Indian Ocean. Mediterranean Sea. Suez.

La cession du canal de Panama à la République de Panama au 31 décembre 1999 a rejeté pour un temps le canal de Suez à l'arrière-plan de l'actualité internationale. La Société de Géographie vient d'ailleurs de consacrer un colloque à l'ouvrage américain (5 juin 1999), autour du thème de la circulation océanique en Amérique centrale au XXI^e siècle (*Acta Geographica*, 2000). Pour autant, Suez dispose toujours d'un poids décisif dans la circulation maritime mondiale, comme l'atteste son trafic très supérieur à celui du canal américain (14 430 navires en 1997, contre 13 161 à Panama, et surtout près de 296 millions de tonnes de marchandises en transit, contre moins de 190 millions de tonnes). Il faut ajouter, conformément aux tendances déjà relevées par notre collègue J. Charlier (1988), que l'ouvrage sous autorité égyptienne, a suivi de notables évolutions depuis sa réouverture en 1975. Non seulement son gabarit a été notablement augmenté (150 000 tpl après travaux en 1980, 180 000 tpl depuis 1994, voire un peu plus depuis 1996), mais les flux qui l'empruntent ont été profondément modifiés. Paradoxalement, l'augmentation des capacités d'accueil du canal ne s'est pas traduite par le développement du transit des produits lourds, alors que le transit pétrolier était l'activité majeure des années d'exploitation d'après-guerre. Les tonnages enregistrés lors de l'année record de 1966 (175 millions de tonnes de pétrole et produits pétroliers) semblent relever d'un autre âge, tant le trafic a chuté, après une rapide remontée (1975-1986) consécutive à la réouverture et aux travaux qui lui furent associés. Ce transit est inférieur à 32 millions de tonnes en 1997. Pourtant, le trafic total se tient bien et a même frôlé à plusieurs reprises les 300 millions de tonnes au cours des années 1990. Des substitutions se sont donc produites et les porte-conteneurs, presque inconnus au moment de la réouverture de l'ouvrage (à peine plus d'un navire par jour en 1976), forment dorénavant le gros des convois (4 012 navires en 1997, soit plus d'un navire sur quatre). Cette évolution est suffisamment significative pour attirer l'attention et faire réfléchir sur l'intégration du canal dans l'économie mondiale, comme sur son rôle dans le repositionnement stratégique des ports européens.

I - UNE VOIE D'EAU POUR L'OR NOIR ?

Lorsqu'en novembre 1854, Mohammed Saïd signa l'acte de concession donnant à Ferdinand de Lesseps le pouvoir exclusif de constituer une compagnie pour le percement de l'isthme de Suez et l'exploitation du canal entre Méditerranée et mer Rouge, les deux hommes étaient loin d'imaginer l'étrange vocation qui fut assignée à l'ouvrage moins d'un siècle plus tard. Dans les conceptions du temps, il s'agissait surtout d'ouvrir à l'Occident, c'est-à-dire à l'Europe, les eaux et rives de l'océan Indien, par une nouvelle route des Indes qui complétait ou concurrençait la route ouverte par Vasco de Gama lorsqu'il doubla le cap de Bonne-Espérance, puis débarqua à Calicut en 1498. Creusé à 22 pieds, le canal était surtout destiné à des navires rapides qui cherchaient à réduire les distances entre l'Europe, les Indes et l'Extrême-Orient (de 42 % entre Liverpool et Bombay, de 24 % entre Liverpool et Yokohama).

Afin d'éviter les problèmes politiques que l'intérêt du projet devait fatalement provoquer, de Lesseps avait conçu son entreprise dans une optique résolument commerciale. Aussi, la Compagnie Universelle de Suez, chargée principalement de construire et d'exploiter le canal, était une entreprise internationale, dont les actions furent offertes dans tous les grands pays. Les Français furent les seuls à montrer de l'intérêt pour cette affaire en souscrivant plus de la moitié du capital. Le Khédivé Mohammed Saïd prit à sa charge les actions non levées, soit 21 % du capital. Précisément, ce furent ces actions que l'Angleterre, "cliente" principale du canal depuis son ouverture en 1869, s'empessa de racheter en 1875. Écrasé de dettes, le Khédivé dut lui vendre ses actions, ce qui permit aux capitaux anglais de contrôler une part de l'entreprise presque équivalente à celle des Français. Ce ne fut pas la moindre fierté du Premier Ministre Disraeli d'avoir ainsi, par de fortes pressions politiques, déjoué les plans d'une emprise plus forte de la France sur le canal : "Lesseps, dont la compagnie possède toutes les autres actions, a fait une offre importante, soutenu par le gouvernement français, dont il est l'agent. S'il avait réussi, le canal de Suez aurait appartenu entièrement à la France qui aurait eu le droit de le fermer..." (in P. Milza, 1968, p.79). Par la suite, l'emprise britannique devint encore plus nette sur l'Égypte, à défaut de l'être sur le canal lui-même. Le pays fut occupé militairement par l'armée britannique en 1882, le canal placé juridiquement sous un régime de liberté intégrale, grâce en particulier à la convention de Constantinople du 29 octobre 1888. Ainsi était-il stipulé que le canal serait "libre et ouvert, en temps de guerre comme en temps de paix, à tout navire de commerce ou de guerre, sans distinction de pavillon..., qu'il ne serait jamais assujéti à l'exercice du droit de blocus... qu'aucun acte ayant pour but d'entraver la libre navigation ne pourrait être exercé dans le canal et ses ports d'accès". On sait ce que veut dire la liberté intégrale ; elle ne profite toujours qu'aux puissants, c'est-à-dire à ceux qui ont la possibilité d'en user.

Il s'agit donc des manifestations du modèle victorien, souvent évoqué par A. Vigarié (1990) et dont la première mouture se caractérise par les dominations coloniales, les conquêtes techniques des steamers (facilitées par les nouvelles routes des canaux interocéaniques) et les flux de marchandises de qualité et de faible poids. Rien n'est plus significatif que la composition du trafic du canal à la veille de la Première Guerre mondiale. En flux sud-nord, dominant en tonnage, les céréales composaient plus du quart des cargaisons, suivies des oléagineux (18 %), des textiles bruts (12 %), des minerais et des métaux, le pétrole étant très marginal (2 %) ; en flux nord-sud, l'exportation de produits fabriqués, de matériel de chemin de fer, de métaux ouvrés représentait plus du quart du trafic, la houille, le dixième, le pétrole raffiné, le sel, le ciment, les engrais complétant les cargaisons. Structure classique révélant la domination du monde par le pôle européen, sous des formes encore très rudimentaires et impériales (Ph. Masson, 1982).

L'éveil des productions pétrolières du Moyen-Orient a changé la donne. Même si les rapports de force politiques changent peu au départ, à la seule réserve d'un activisme efficace des compagnies américaines, en Arabie saoudite en particulier, l'arrivée des flux pétroliers dans le canal de Suez finit par souligner une nette adaptation du modèle précédent. Cette adaptation peut s'observer sous le triple aspect commercial, logistique et géopolitique.

Sur le plan commercial, les produits bruts deviennent décisifs dans les échanges, en poids sinon en valeur. Le canal n'échappe pas à la règle, puisque le pétrole et ses produits dérivés prennent une

place décisive dans les convois : alors que dans les années trente, les flux sud-nord ne dépassaient pas, sauf dans les bonnes années, les vingt millions de tonnes (pour un trafic global inférieur à trente millions de tonnes), ils grimpent rapidement après la Seconde Guerre mondiale pour atteindre une pointe de plus de 194 millions de tonnes en 1966 (pour près de 242 millions de tonnes dans les deux sens). Dans le total sud-nord, le brut et les produits pétroliers représentaient 90 % des flux en 1966 (contre 18 % dans le sens nord-sud et 72,6 % dans les deux sens). Le trafic pétrolier est multiplié par 12 dans le canal entre 1947 et 1966, alors que le trafic total se contente d'une multiplication par huit (et par quatre pour les marchandises hors pétrole).

Sur le plan logistique, cette pression des produits lourds s'accompagne d'une augmentation de la taille des navires. On devine aisément que le canal était inadapté à la mutation des flottes, malgré des améliorations continues depuis son creusement initial (de 1869 à 1940, le volume des travaux successifs correspond à 4,5 fois celui de la période du creusement initial). Au sortir de la crise de 1956-1957, le canal peut tout juste recevoir des navires de 35 pieds (soit de 30 000 à 35 000 tpl). C'est pourquoi l'ouvrage, de 1957 à 1964, fut amélioré pour permettre le passage des navires de 38 pieds (soit des navires de 55 000 à 70 000 tpl en pleine charge ou d'unités de 150 000 tpl sur lest, détail important pour les retours à vide vers les ports du golfe). Toutefois, les navires grossirent plus vite que les capacités d'accueil du canal. La route du Cap resta donc largement utilisée par la clientèle européenne, en dépit du record de transit pétrolier enregistré à Suez en 1966. On comprend alors que la fermeture du canal n'a pas suscité, mais accéléré cette course au gigantisme et, qu'en conséquence, l'une des premières préoccupations des autorités égyptiennes lors de la réouverture en 1975, fut de mettre l'ouvrage aux normes du transport pétrolier du moment. Suite à une première campagne de travaux achevée en 1980, il devint possible de faire transiter des navires de 53 pieds d'enfoncement. Cela permettait le passage de navires de 150 000 tpl pleine charge (unités baptisées Suezmax), ainsi que des VLCC, voire des ULCC sur lest. Des améliorations ultérieures ont permis de porter le tirant d'eau à 56, puis à 58 pieds. C'est ainsi que le plus gros navire du monde, le *Jahre Viking* (près de 565 000 tpl) put établir un record pour l'instant imbattable, en transitant sur lest par le canal le 29 janvier 1995. C'est dans cette ambiance favorable que le trafic pétrolier du canal put reprendre pour atteindre une nouvelle pointe de 105 millions de tonnes en 1986, sans retrouver toutefois les sommets du début des années soixante.

La question, sur le plan géopolitique, est plus ambiguë. La nationalisation du canal, annoncée par Nasser le 26 juillet 1956, annonce la fin du modèle victorien traditionnel, d'autant que cette mesure déclenche une réaction franco-anglaise totalement inefficace. Mais l'Égypte a finalement peu de moyens pour peser sur le monde industriel, même si elle cherche à profiter des rivalités entre les États-Unis et l'URSS (A. Vigarié, 1995). En dehors du fait que les actionnaires du canal sont finalement indemnisés, le gouvernement égyptien choisit de maintenir l'exploitation du canal dans la logique commerciale précédente : le 24 avril 1957, l'Égypte adresse au secrétaire général de l'ONU une déclaration dans laquelle elle s'engageait à respecter la convention de 1888 et à accepter l'arbitrage de la cour internationale de La Haye en cas de conflit (sauf pour les navires israéliens jugés indésirables). La liberté de navigation était ainsi garantie. Et c'était bien là l'essentiel. En fait, l'Égypte n'a pas de moyens de pression efficaces, puisque Suez est important mais aisément contournable pour la navigation pétrolière. Le canal qui procure le tiers des revenus invisibles du pays (et la moitié en 1966) pèse finalement plus sur l'Égypte que le canal ne pèse sur le monde. Israël s'en est parfaitement rendu compte puisque son attaque éclair sur le Sinaï et la rive orientale du canal en juin 1967, laisse l'Égypte exsangue, sans provoquer de crise majeure sur le plan international. L'Égypte ne peut envisager la réouverture de l'ouvrage qu'au prix d'une reprise des hostilités en octobre 1973, puis d'un accord de désengagement des forces en présence (18 janvier 1974). En fait, la réouverture ne peut être consolidée qu'avec la normalisation des relations de l'Égypte avec l'Occident, dont la première étape passe par une paix durable avec Israël (accords de Camp-David, 5-17 septembre 1978 et traité de Washington du 26 mars 1979).

Pourtant, alors que de nombreuses conditions sont réunies pour assurer une consolidation durable de ce modèle rénové, un grave fléchissement des flux pétroliers intervient à partir de 1986. Une

observation à plusieurs échelles permet de l'expliquer. À l'échelle régionale, des canalisations concurrentes se mettent en place, dont l'oléoduc Sumed en 1977. Le projet date de 1956. Repris après la guerre des six jours, il visait à relier le port de Aïn-Sokhna (à 50 km au sud de Suez) à Sidi-Kreir, à l'ouest d'Alexandrie. D'une capacité de 80 millions de tonnes, il représente une solution alternative intéressante, d'autant que les deux terminaux sont accessibles à des VLCC. Du point de vue égyptien, cette conduite est à la fois un complément au canal et un itinéraire concurrent, dans la mesure où elle représente une source de revenus pour l'État, tout comme un moyen de délester le canal ou d'améliorer la compétitivité de la mer Rouge pour les gros porteurs. À preuve, il est arrivé que certains gros pétroliers s'allègent à Aïn Sokhna de façon à pouvoir transiter par le canal en sud-nord et récupérer leur cargaison à Sidi Kreir.

À cela s'ajoutent naturellement les circonstances économiques et géopolitiques du domaine moyen-oriental. Ses expéditions pétrolières ont beaucoup baissé jusqu'en 1985, pour ensuite lentement remonter. Plus spécialement, ses exportations vers le continent européen ont fléchi plus nettement que ses exportations asiatiques. À titre indicatif, les 774 millions de tonnes enregistrées par Fearnleys en sortie du Moyen-Orient en 1998 (soit la moitié des expéditions mondiales) ont été convoyées pour 20 % vers l'Europe et le bassin méditerranéen, contre 59 %

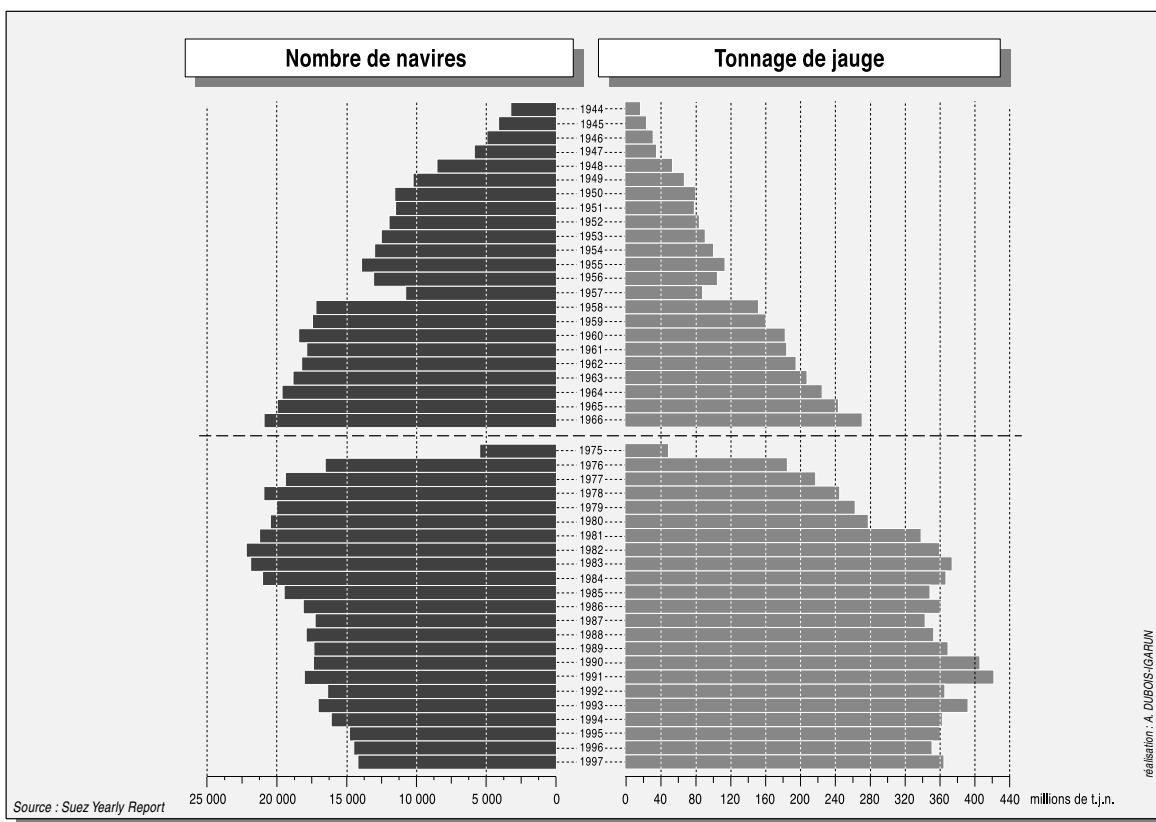
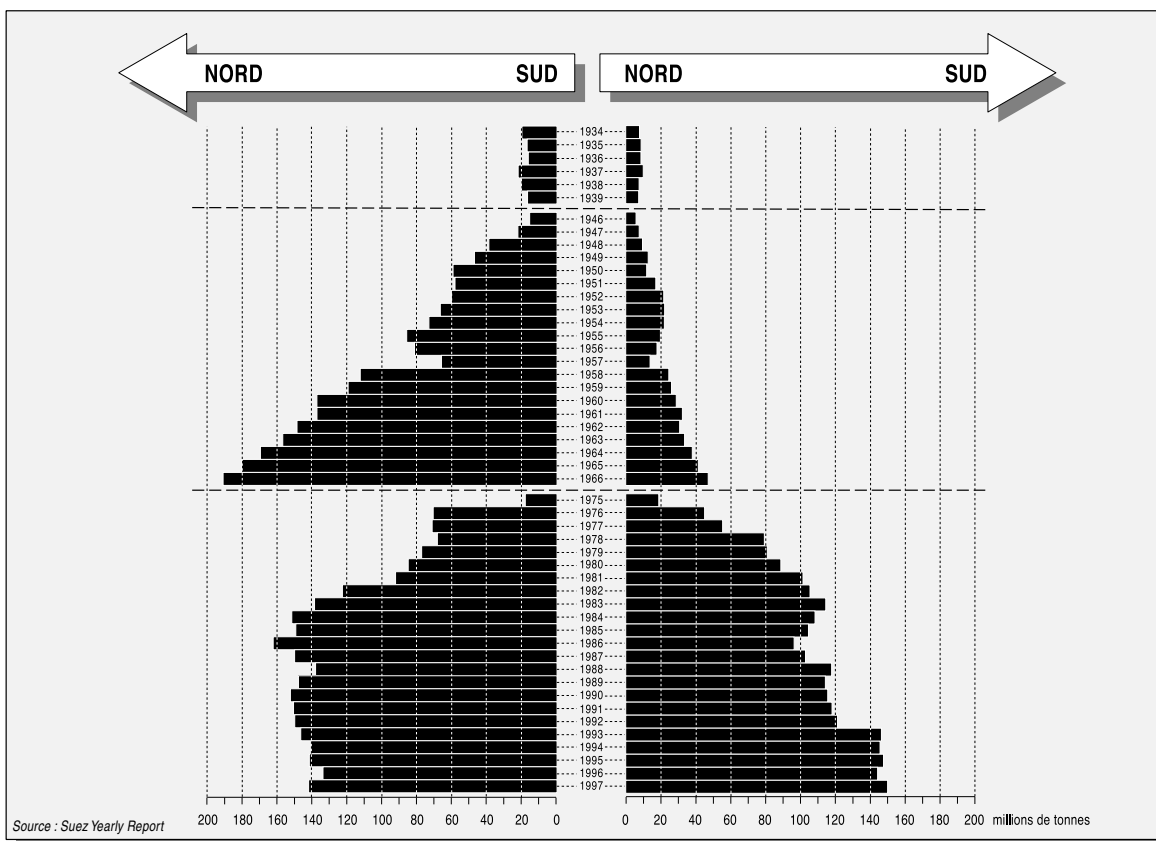


Fig. 1 et 2 : Les flux de marchandises et les navires transitant par le canal de Suez

vers l'Asie et 15 % vers l'Amérique du nord. Or, nous savons que Suez est la voie la plus efficace sur la relation golfe Persique-Europe, là où les économies sur les distances sont les plus élevées (60 % sur la route du Cap entre Ras Tanura et Fos, 42 % entre Ras Tanura et Rotterdam). Le canal subit donc les effets du déclin de la demande européenne au départ du golfe, dont les causes sont complexes (chocs pétroliers, transfert de propriété des rentes minières, diversification des sources d'approvisionnement pétrolier et de la consommation énergétique...).

C'est à ce niveau qu'interviennent évidemment des circonstances d'échelle mondiale. La géopolitique du pétrole est trop riche et complexe pour être évoquée dans le cadre de cet article. Tout au plus peut-on attirer l'attention sur une conséquence inattendue des variations du prix de la ressource sur les niveaux d'activité du canal : en période de forte demande, donc de prix faible du pétrole, le canal est durement concurrencé par la route du Cap, dans la mesure où le coût des soutes pèse peu sur l'exploitation des tankers ; en période de prix élevés, le coût des soutes devenant plus lourd, les navires reprennent le chemin du canal. Paradoxalement, les convois pétroliers sont donc les plus nombreux quand la demande mondiale de pétrole décline, alors qu'ils se raréfient en phase d'expansion. Il est aisé de le vérifier pendant la période 1975-1986, phase d'ascension des flux pétroliers du canal, mais aussi de tassement de la demande mondiale et de prix élevés des soutes, la reprise de la demande et des expéditions maritimes de pétrole depuis le milieu des années quatre-vingt se traduisant par le rapide déclin des flux pétroliers transitant par Suez.

II - SUEZ DANS UN NOUVEAU MODÈLE D'ÉCHANGES

Malgré le déclin du trafic pétrolier, le tonnage des marchandises passant par le canal n'a jamais été aussi élevé (295,9 millions de tonnes en 1997, soit un nouveau record de trafic depuis la réouverture). Le nombre des navires convoyés diminue nettement (14 430 en 1997, contre 22 545 en 1982), mais le tonnage de jauge enregistré par l'administration du canal se maintient à un très bon niveau (368,7 millions de tjn en 1997). Ces observations contradictoires témoignent de mutations profondes dans les modes d'utilisation de l'ouvrage.

La baisse du nombre des navires traités témoigne surtout de la disparition progressive des cargos polyvalents de la flotte mondiale. Ils sont rapidement remplacés par des navires spécialisés et des porte-conteneurs, ces derniers prenant la meilleure part des tonnages de jauge enregistrés à Suez (moins de 10 % en 1977, 37,6 % en 1997). Au-delà de cette envolée de la conteneurisation, il convient de noter l'augmentation de la jauge moyenne de ces navires de haute productivité, devenus les rois du canal (34 605 tjn en 1997, contre 22 700 tjn en 1986).

En première approche, cette évolution n'est guère surprenante. Suez fut de tout temps, le passage obligé des liners entre l'Europe, l'Inde et l'Extrême-Orient. On peut y ajouter les liaisons avec la côte orientale du continent africain, Madagascar et les Mascareignes, la majeure partie des lignes sur l'Australie et naturellement, les liaisons avec la péninsule arabique et le golfe Persique (A. Vigarié, 1982). Ainsi, au moment du maximum historique des convois pétroliers, 66 millions de tonnes non pétrolières étaient passées par le canal en 1966 et, parmi elles, beaucoup de marchandises riches empruntant la navigation de ligne. Il s'agit donc d'une dilatation presque normale d'une activité préexistante, entre des pôles très actifs de l'économie mondiale : ces mêmes marchandises dépassent le pétrole et ses dérivés dès la réouverture de Suez, puis progressent très fortement pour atteindre 246,7 millions de tonnes en 1996. Certes, une partie de ces marchandises est convoyée par des vraquiers (charbon et minerais en flux sud-nord, céréales en flux nord-sud), mais le reste correspond à des marchandises diverses, comme l'atteste la part très élevée de la conteneurisation (près de 98 millions de tonnes en 1996, soit près de 40 % des tonnages non pétroliers).

Les rives de l'océan Indien sont évidemment d'assez faible impulsion pour la vie maritime. En dehors des pays du Moyen-Orient, les deux entités qui peuvent jouer un rôle sont l'Union indienne et l'Afrique du Sud. Or, la première a des échanges indignes de son poids démographique et la

seconde concentre l'essentiel de son commerce européen par la route atlantique via le port de transbordement de Durban. L'Afrique orientale et les îles de l'océan Indien ont en effet un poids tout juste suffisant pour une desserte en direct. Par exemple, la desserte des îles au départ du continent européen ne concerna longtemps qu'une poignée d'armements qui durent unir leur force, avec l'arrivée de la conteneurisation, dans le consortium Capricorne en 1980. Ce consortium finit par disparaître en 1996 mais les armements résiduels (Delmas, CGM-CMA, Deutsche Afrika Linien/Scandinavian East Africa Line) s'empressèrent quelques mois plus tard de reconstituer une joint-venture pour l'exploitation de leurs porte-conteneurs. Ils ont à résister à la concurrence de nouveaux venus, comme Mediterranean Shipping Company (MSC), implantée là en 1981. Et le pactole à se partager est de faible envergure : à titre indicatif, la Réunion génère un trafic maritime de l'ordre de 2,6 millions de tonnes en 1996, dont à peine plus d'un million de tonnes conteneurisées (soit 124 600 EVP). La moitié de ce trafic –et près des trois quarts du trafic conteneurisé– concernaient l'Europe, donc un transit par Suez, dont, par parenthèse, les tenants et aboutissants nantais étaient loin d'être négligeables (plus du dixième des tonnages expédiés ou reçus par l'île).

C'est donc la bonne tenue des échanges entre l'Europe et l'Extrême-Orient qui est responsable de la forte poussée de la conteneurisation dans le canal de Suez. Près de 5 millions de boîtes EVP ont été transportées dans les deux sens entre l'Europe et l'Asie en 1996, l'importance historique du Japon (18 % du trafic) étant progressivement supplantée par les nouveaux pays industrialisés (près de 30 % pour la Corée du Sud, Hong Kong et Taïwan), l'Asie du Sud-Est (près de 27 % pour Singapour, la Malaisie, l'Indonésie et les Philippines) et surtout la Chine (près du quart). La conteneurisation a pris pied sur ce segment de la vie océanique dès le début des années 1970, avec les quatre grands regroupements ScanDutch (Europe du Nord et Méditerranée), Trio, Ace Group (Europe du Nord) et MedClub (Méditerranée). À de nombreuses reprises, les cartes ont été rebattues pour aboutir à de puissantes alliances entre les grands armements résiduels. À titre indicatif, les services en desserte exclusive Europe-Extrême-Orient, avaient la configuration suivante en 1996 :

- la Global alliance, regroupant 5 armements, américain (APL), malais (MISC), japonais (Mitsui-OSK), néerlandais (Nedlloyd) et de Hong Kong (OOCL), offrait trois services hebdomadaires entre l'Europe et l'Extrême-Orient, à l'aide de huit navires pour chacun des services. Un quatrième service, exclusivement méditerranéen, intéressait trois des cinq armements de l'alliance,
- la Grand alliance, fédérant l'effort d'armements allemand (Hapag-Lloyd), britannique (P&O), japonais (NYK) et singapourien (NOL) proposait quatre services hebdomadaires à l'aide de huit à neuf navires pour chacun des services,
- l'armement japonais K-line et le formosan Yangming assuraient ensemble deux liaisons alimentées chacune par huit navires,
- Maersk et SeaLand offraient au départ de l'Europe du Nord deux services en direct (neuf navires chacun) avec l'Extrême-Orient, la Méditerranée étant desservie par transit à Algésiras ou Gioia Tauro,
- l'armement sud-coréen Hanjin coopérait avec l'armement chinois Sinotrans pour assurer un service en majeure partie destinée à la Chine populaire, à l'aide d'une flotte de dix porte-conteneurs,
- les armements sud-coréen Hyundai et helvétiques Msc et Norasia proposaient deux services alignant ensemble 18 porte-conteneurs,
- l'armement français CMA offrait sous le nom de French Asia Line un service hebdomadaire entre l'Europe du Nord et l'Extrême-Orient à l'aide de dix navires. En collaboration avec le formosan Yangming, il alignait également un service au départ des ports méditerranéens sous le nom de MedClub Express,
- la compagnie nationale chinoise Cosco mettait en ligne 17 porte-conteneurs sur ses deux services au départ d'Europe du Nord et de Méditerranée,

-l'armement formosan Evergreen ajoutait à ses services tour du monde une liaison conjointe avec Triestino (AME, Asia Mediterranean Europe Service) avec six navires, entre l'Europe du Nord et l'Extrême-Orient, la Méditerranée étant desservie via Gioia Tauro,

-l'armement multinational United Arab Shipping Company exploitait une ligne régulière entre les ports de l'Europe du Nord et l'Extrême-Orient, via plusieurs ports du Moyen-Orient, à l'aide de treize porte-conteneurs,

-enfin Zim assurait seul (au départ de l'Adriatique) ou avec Sinotrans (au départ de Gênes, Marseille et Barcelone), des liaisons entre l'Extrême-Orient et l'Europe du Sud.

S'ajoutaient aux services précités, quelques lignes spécialisées ou destinées au fret conventionnel. Même si le nombre d'opérateurs s'est réduit depuis la date précitée, grâce à des fusions provoquant parfois des retournements d'alliances, une impressionnante armada continue à s'engouffrer dans le canal avec une régularité d'horloge.

Suez est donc indispensable au monde industriel. Son grand gabarit, destiné initialement aux tankers, devient dorénavant un atout pour les lignes conteneurisées, puisque les opérateurs n'y trouvent aucun obstacle à l'augmentation de la taille de leurs navires, à la différence de ce qu'ils peuvent rencontrer à Panama. On sait en effet que l'ouvrage américain est un canal à écluses, dont chacune des chambres mesure 33,53 m de large et 304,8 m de long (ce qui limite les navires à 32,3 m de large, 289,56 m de long et 12,03 m de tirant d'eau, caractéristiques connues sous le nom de gabarit Panamax). Ce gabarit ne permet pas d'aller au-delà de 4 000 boîtes environ. Quand en 1984, fut livré l'*American New York* à la défunte US Lines, le navire affichait une capacité de 4 480 EVP qui était le grand maximum pour transiter par Panama. En fait, cette capacité supposait d'embarquer un volume important de boîtes vides en pontée, afin de ne pas déstabiliser le navire, trop étroit pour sa longueur. Des solutions d'architecture navale (modification des carènes, raccourcissement du château, diminution du volume des machines), permettaient quelques améliorations mais d'effets limités. D'où le pas décisif des overpanamax, dont l'initiative revint à American President Lines lorsqu'ils commandèrent cinq navires d'une largeur supérieure à celle des écluses de Panama (une capacité de 4 340 EVP pour 39,4 m de large) en octobre 1986 pour leurs lignes transpacifiques (le premier fut livré dix-huit mois plus tard). Ces navires eurent un effet immédiat d'imitation, vite débordé par des tailles plus grandes encore. Naturellement, de telles unités ont été mises en ligne sur les routes les plus chargées, dont celle qui lie l'Europe à l'Extrême-Orient. C'est ainsi que Maersk plaça ses premiers navires géants de plus de 6 000 boîtes sur la route entre l'Europe et l'Extrême-Orient. *Le Regina Maersk*, premier du lot, fut mis en service sur cette ligne en 1996. D'une longueur de 318 m, large de 42,8 m, d'un tirant d'eau de 14 m, d'un port en lourd de plus de 82 000 tonnes, ce mastodonte a transité pour la première fois dans le canal le 15 février 1996. Il a donc inauguré pour Suez l'ère des plus de 6 000 EVP, qui va s'affirmer dans les prochaines décennies : *le Regina Maersk* n'était en effet que le premier d'une série de quinze unités, livrables de 1996 à 1999 (les dernières de la série, à compter de la septième, ayant une capacité supérieure à 8 000 EVP, au prix d'un allongement de la coque), les compagnies concurrentes s'obligeant naturellement à faire construire des navires de capacité équivalente. Il y aurait déjà dans le monde, selon certaines sources, au 1er janvier 1999, près de 200 porte-conteneurs de plus de 4 000 EVP, dont 52 porte-conteneurs de plus de 5 000 EVP, ces navires disposant de plus du cinquième de la capacité de charge de la flotte mondiale des porte-conteneurs cellulaires.

En fait, cette course au gigantisme s'inscrit dans le contexte d'une globalisation généralisée qui donne encore plus de relief au canal de Suez. Vouloir inscrire le canal dans les raccourcis des routes asiatiques au départ du seul continent européen est une vision périmée du monde. La segmentation géographique des lignes régulières, que les conférences de ligne, avaient à la fois imposée et entretenue, a été bousculée par la conteneurisation et l'affirmation d'opérateurs d'ambition mondiale. Pour ces derniers, les canaux interocéaniques sont d'importance vitale. Ils en jouent de plusieurs manières.

La première est apparue au milieu des années 1980, avec la création des lignes tour du monde. C'est Evergreen, suite à l'échec de US Lines qui dispose aujourd'hui du plus ancien système tour du monde. Il repose sur un service dans les deux sens, grâce à une flotte de porte-conteneurs panamax, qui permet ainsi de décloisonner les lignes régulières de l'hémisphère Nord. En 1996, dans le sens est-ouest, Evergreen mettait en ligne une dizaine de porte-conteneurs de plus de 4 200 EVP, faisant escale successivement en Amérique du Nord, Extrême-Orient, Europe et à nouveau Amérique du Nord, en empruntant les deux canaux interocéaniques. Dans le sens ouest-est, les navires étaient un peu plus petits (une douzaine de navires de 2 700 à 3 400 EVP), pour tenir compte du déséquilibre des flux. Ces navires entraînaient donc directement en concurrence avec les flottes des services spécialisés, leur armement offrant également des départs, seul ou en partenariat, sur certains segments très fréquentés du tour du monde. Le système a été plus ou moins imité par de nombreuses compagnies ou groupements (Tricon Services, Contship, CGM-Marfret..).

Une seconde façon d'utiliser les canaux interocéaniques est de mettre en oeuvre des services pendulaires entre les trois pôles industriels de l'hémisphère Nord. Des mouvements de pendule de grande amplitude font alors tourner les navires selon des combinaisons multiples, dans lesquelles le passage à Suez est souvent obligé (entre l'Europe, l'Extrême-Orient et la côte pacifique de l'Amérique du Nord, ou encore entre la côte atlantique de l'Amérique du Nord, l'Europe et l'Asie). Par exemple, la principale artère de coopération de Maersk-SeaLand était baptisée Suez Express en 1996, entre l'Amérique du Nord, la Méditerranée, le Moyen-Orient, et l'Extrême-Orient. Cette artère était également fréquentée par Tricon, en collaboration avec Hanjin (service pendulaire AMA, American Mediterranean Asia Service), ce dernier disposant par ailleurs d'une ligne pendulaire entre la côte pacifique des États-Unis, l'Extrême-Orient et l'Europe du Nord. En complément de ses lignes tour du monde et de sa liaison directe entre l'Europe du Nord et l'Extrême-Orient, en collaboration avec Lloyd-Triestino, Evergreen proposait, toujours avec l'armement italien, un service pendulaire entre la Méditerranée, l'Extrême-Orient et la côte pacifique nord-américaine.

Cependant, ces services pendulaires peuvent échapper au canal de Suez : on conçoit qu'on peut facilement lui substituer le canal de Panama pour des liaisons est-ouest entre l'Europe, l'Amérique du Nord et l'Extrême-Orient (via l'Australie par exemple, comme le font les rouliers de l'armement norvégien Wilhelmsen), voire pour des liaisons ouest-est, entre l'Extrême-Orient, l'Amérique du Nord et l'Europe. À signaler que la fermeture du canal aux navires israéliens, jusqu'en 1993, obligea l'armement Zim à imaginer des services pendulaires originaux (Zim Container Service entre la Méditerranée, les côtes Est et Ouest des États-Unis, l'Asie et retour). Mais ce service est un service "contraint" car la disposition des terres émergées et des pôles émetteurs de fret plaide pour une utilisation préférentielle du canal de Suez. Dès lors, les grands ports du monde doivent l'intégrer dans leur propre stratégie de développement.

III - LES PORTS EUROPÉENS DANS L'OMBRE DE SUEZ

Du temps du modèle victorien, l'intérêt majeur du canal était de raccourcir les grandes routes impériales et partant, d'offrir une nouvelle chance aux ports méditerranéens pour attirer les compagnies et les escales de lignes régulières vers les destinations orientales. Marseille est à cet égard exemplaire: malgré les brillants développements du XVIII^e siècle, le port est marginalisé pendant la première moitié du XIX^e siècle: les dégâts de la Révolution et de l'Empire et surtout, la révolution industrielle défavorable à l'Europe méditerranéenne ont anéanti ses espérances. Mais la colonisation de l'Algérie, puis l'ouverture du canal de Suez ont relancé l'activité portuaire : entre 1830 et 1913, le trafic de marchandises passa de 368 000 tonnes à 7,7 millions de tonnes, la part de la Méditerranée régressant de 65 à 38 % et celle de son bassin occidental de 33 à 8 % (cité dans J.-J. Bavoux, 1997). Les équipements portuaires s'étendirent au nord du vieux port. Des armements tendus vers la desserte des horizons orientaux furent créés. Des industries, sur un vieux fond colonial, se développèrent, en transformant des produits exotiques importés.

Pourtant, il ne faut pas se leurrer sur l'effet d'entraînement du canal : la création d'emporia exige d'autres ingrédients qu'une simple déformation des routes maritimes. On sait qu'en Europe du sud, les arrière-pays sont restés exigus et de faible poids industriel. Aussi, un port comme Marseille était obligé de valoriser sur place 4,5 millions de tonnes de marchandises sur les 5,4 millions de tonnes qui animaient ses quais en 1895 (J.-J. Bavoux, op. cité). En fait, ce sont les ports de l'Europe du Nord-Ouest qui recueillirent les meilleurs fruits de la nouvelle aisance des routes orientales. À l'échelle de la France, Le Havre ou Dunkerque contrebalançaient aisément l'influence marseillaise. À cet égard, Ch. Verlaque (1982) s'est livré à un pointage serré des touchées des navires réguliers à destination de l'outre-Suez pour l'année 1965. Il observe par exemple que la domination marseillaise n'était significative que sur des relations secondaires à forte connotation coloniale (61 touchées vers les Indes par exemple, contre 8 à Dunkerque ou 7 au Havre) ou des destinations très proches du canal. À l'inverse, la route de l'Extrême-Orient était mieux partagée, entre Marseille (130 touchées), Dunkerque (49 touchées), Le Havre (46), La Rochelle ou Bordeaux (une douzaine chacun). De plus, les armements français (Nouvelle Compagnie Havraise Péninsulaire, Messageries Maritimes, Chargeurs Réunis...) devaient partager les frets avec des armements allemands, néerlandais, scandinaves, dont les fonds de cargaison étaient enlevés dans les ports du Nord européen. Plus récemment, J. Marcadon (1988) a montré que le port français le plus touché par les escales vers l'Extrême-Orient était bien Le Havre (60,4 % des touchées en 1982), bien avant Marseille (36,4 %). La conteneurisation n'a fait qu'accentuer un processus que les lignes conventionnelles avaient déjà largement entamé.

On pouvait imaginer que l'intrusion massive des flux pétroliers par le canal de Suez allait favoriser de puissantes impulsions industrielles sur les rives du bassin méditerranéen. Des pôles apparurent en effet dès l'entre-deux-guerres. Toujours dans l'aire marseillaise, l'idée d'un port spécialisé émergea, par exemple, dès les années vingt, suite à l'implantation à Lavéra des dépôts de l'Anglo-Iranian dès 1921, puis de la raffinerie de Berre en 1931, de celles de Lavéra et de La Mède dans les années suivantes. Le port spécialisé de Lavéra, construit en 1948-1952, fut doté d'un sealine en 1963 permettant la réception des pétroliers de 75 000 tonnes. Le gigantisme maritime permit de changer d'échelle. D'où le projet de Fos, avec ses vastes terrains plans, ses grandes profondeurs naturelles et ses facilités d'acquisition foncière. La darse 1 accessible aux navires de 300 000 tonnes fut mise en service en 1968, la darse 2 en 1974, les premiers quais de la darse 3 en 1980. En arrière des installations portuaires, des espaces industriels, fondés sur la trilogie énergie-chimie-sidérurgie semblèrent imposer Marseille-Fos comme le nouvel Europort du sud. Mais là encore, le canal de Suez a joué un rôle limité. Du reste, l'essentiel du projet fut élaboré pendant la fermeture de l'ouvrage, à une période trop tardive pour espérer contrebalancer les grandes zones industrialo-portuaires de l'Europe du Nord-Ouest. Tout juste peut-on suggérer l'importance du nouveau gabarit Suezmax depuis 1980 : il est devenu le gabarit minimum des grands ports industriels pour fixer les usines les plus puissantes. Mais la Méditerranée est loin d'en avoir le monopole.

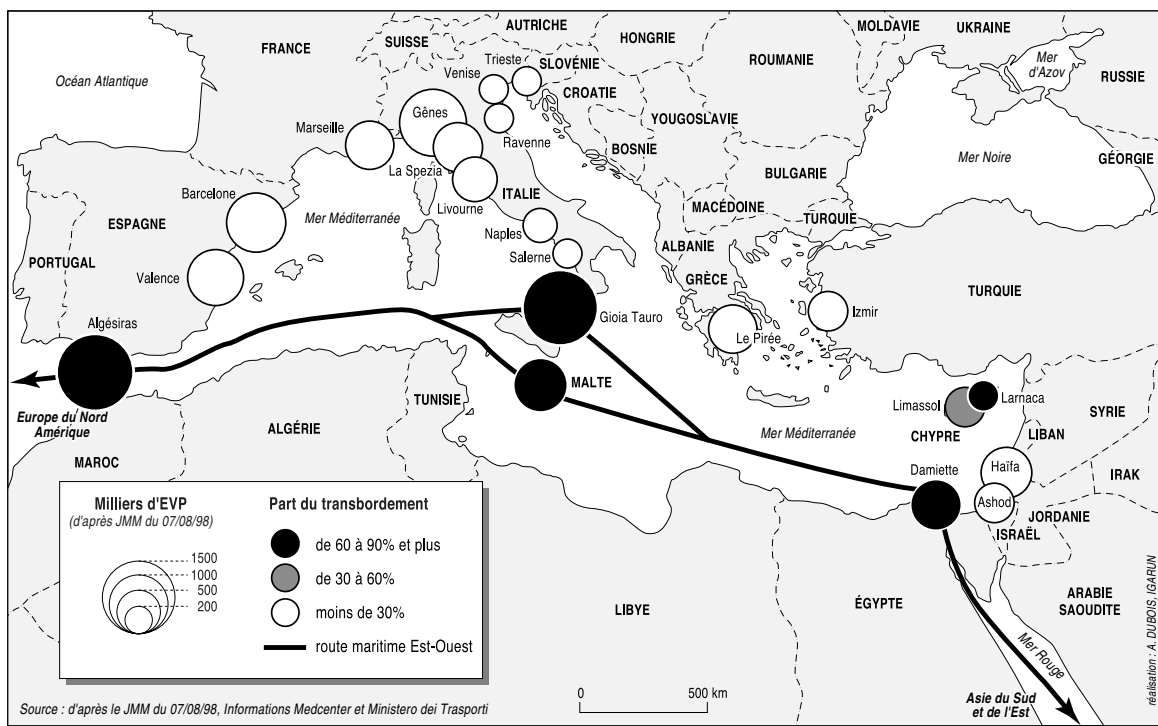


Fig. 3 : Les principaux ports méditerranéens de conteneurs en 1998

Plus récemment, la conteneurisation eut des effets inattendus. Les ports de l'Europe du Nord-Ouest ont affirmé leur fonction de plaque tournante et de regroupement des frets à l'échelle de l'Europe tout entière. Pourtant, les ports du Sud sont au voisinage du canal et devraient profiter des norias de porte-conteneurs qui l'utilisent régulièrement. Mais ils sont doublement contrariés dans leur développement par l'exiguïté de leur arrière-pays et par la mise en place de ports d'interchange, au plus près de la route transméditerranéenne. Tels sont bien les ports d'Algésiras, Gioia Tauro, Malte, ou Damiette, dont la seule fonction est de manipuler des boîtes au croisement de plusieurs services réguliers, à la double échelle du bassin méditerranéen et de l'Océan mondial tout entier. Algésiras fut le premier port à être utilisé de cette manière. Port anonyme avant les années 1970, Algésiras a pris son envol avec l'arrivée de SeaLand dans les années 1970, puis de Maersk en 1985. Devenu le premier port espagnol et le premier port méditerranéen pour le trafic conteneurisé, Algésiras a traité plus de 1,5 million de boîtes en 1997, dont la très grande majorité en trafic d'aiguillage au sein des services Maersk-SeaLand. Deux des trois terminaux du port leur sont d'ailleurs dédiés. L'aventure de Gioia Tauro est encore plus exceptionnelle. Ce port de l'extrême sud de la péninsule italienne est idéalement placé sur la route est-ouest passant par Suez. Le Medcenter Container Terminal y disposait en 1997 de plus de trois kilomètres de quais, accessibles aux navires de 15,5 m de tirant d'eau. Les grands armements en est-ouest y font escale, en profitant d'un réseau très serré de liaisons par feeders et de liaisons terrestres efficaces, en connexion directe avec des ports comme Rotterdam. De 16 000 EVP en 1995, Gioia Tauro est passé à 572 000 EVP en 1996 et à 1,4 million en 1997 !

La plupart de ces installations sont dans l'orbite des grands opérateurs nord-européens. Là encore, Gioia Tauro est révélateur d'une évolution rapide : conçu et détenu initialement par Contship Italia, société d'origine italienne, dépendante d'un holding dont la partie armatoriale (Contship Container Lines) a été rachetée en 1997 par le groupe canadien CP Ships, le terminal est passé en 1999 sous la coupe d'Eurokaï, société de Hambourg qui s'est considérablement renforcée la même année en fusionnant avec la société opératrice du terminal de Brême (Bremer Lagerhaus AG). Face à cette nouvelle organisation des flux maritimes, les ports traditionnels des rivages nord de la Méditerranée ont du mal à maintenir leurs dessertes sans transbordement. Là encore, c'est tout avantage pour les grandes places du Nord-européen, dont les ports d'interchange sur la route de

Suez sont finalement des alliés imparables. On retrouve d'ailleurs le même phénomène sur les rives de l'outre-Suez. Profitant de l'affluence des biens manufacturés vers les pays pétroliers, les ports de la péninsule arabique tentent d'attirer les grands armements Est-Ouest, dans l'espoir de constituer des hubs, d'abord à l'échelle de la région, peut-être ensuite à celle de tout l'océan Indien. Le premier d'entre eux, Dubaï, s'est imposé aux débouchés du golfe Persique. Sa force vient de ses possibilités de transbordement pour les pays du golfe, chiffrées à 1,4 million d'EVP en 1997 (sur un trafic total de 2,6 millions). Les autres sont plus modestes, comme Khor Fakkan, dans les Émirats Arabes Unis et bien sûr Jeddah en Arabie Saoudite. En 1998, un nouveau terminal a été ouvert en territoire d'Oman, à Salalah, pour les besoins de Maersk-SeaLand. Devait suivre le terminal d'Aden en 1999, idéalement placé aux débouchés de la mer Rouge.

Conclusion

Au total, le canal a participé à tous les événements majeurs de la vie maritime. Sans être responsable des innovations, il les a accélérées et imposées. À sa création, il a permis le succès du steamer sur le voilier. Lors de sa longue fermeture entre 1967 et 1975, il a indirectement consacré la suprématie des vaisseaux lourds pour le transport du pétrole. Il sert aujourd'hui au triomphe du porte-conteneurs sur les lignes Est-Ouest. À chaque fois, ces conquêtes correspondent à des modèles d'échanges renouvelés. Leur dernière mouture correspond à une mondialisation intégrale, dont on sent les pulsations sur les rives du canal et bien au-delà, sur les grands terminaux d'interchange du bassin méditerranéen et de l'outre-Suez. Troublé à plusieurs reprises par des conflits régionaux, devenu l'enjeu des luttes d'influence entre les États-Unis et l'URSS, le canal est aujourd'hui un outil paisible et sûr, ce qui n'est pas le moindre mérite de cette fin de siècle. Mais passe l'Histoire, reste la Géographie, passent les systèmes, restent les structures : Suez demeure, comme tous les goulets et détroits, d'un intérêt stratégique puissant et d'une grande vulnérabilité militaire. Il est donc toujours à surveiller ou à courtiser.

Bibliographie

- Acta Geographica*, 2000, La circulation interocéanique en Amérique centrale au XXI^e siècle, Paris, Société de Géographie, n° 121. Voir l'article d'A. Vigarié (Problèmes géopolitiques et géostratégiques maritimes autour du canal de Panama) et le compte rendu du colloque dans *Journal de la Marine Marchande*, 21 avril 2000, pp. 802-808.
- BAVOUX J.-J., 1997, *Les littoraux français*, Paris, A. Colin, 268 p.
- CHARLIER J., 1988, L'évolution récente du trafic du canal de Suez, Paris, *L'Information Géographique*, n° 52, pp. 149-156.
- MARCADON J., 1988, *L'avant-pays des ports français*, Paris, Masson, 208 p.
- MASSON Ph., 1982, *Marines et Océans*, collection Notre siècle, Paris, Imprimerie nationale, 499 p.
- MILZA P., 1968, *Les relations internationales de 1871 à 1914*, Paris, A. Colin, 245 p.
- Suez Canal Authority, *yearly report*.
- VERLAQUE Ch., 1982, L'impact de la réouverture du canal de Suez sur les ports français, Nantes, *Cahiers Nantais*, n° 21, pp. 97-125.
- VIGARIÉ A., 1982, L'océan Indien dans la structure de la circulation maritime mondiale, Nantes, *Cahiers Nantais*, n° 21, pp. 139-162.
- VIGARIÉ A., 1990, *Géostratégie des océans*, Caen, Paradigme, 399 p.
- VIGARIÉ A., 1995, *La mer et la géostratégie des Nations*, Paris, Économica, 432 p.