



PAR TRISTAN GASTON-BRETON

Le canal de Suez. L'Orient aux portes de l'Occident

Le 18 novembre 1869, une foule d'invités triés sur le volet afflue vers le port égyptien de Port Saïd. Parmi les personnalités présentes, on remarque l'impératrice des Français Eugénie, l'épouse de Napoléon III, invitée d'honneur du khédivé, l'empereur d'Autriche, le prince de Prusse, futur Guillaume II, ou bien encore le prince de Galles. Tous les convives ont été acheminés la veille d'Alexandrie à Ismaïlia par train spécial avant de gagner Port-Saïd, le tout aux frais du khédivé. « Pauvre khédivé, pauvre fellah », commentera plus tard un membre de la délégation italienne, choqué par la débauche de luxe. Si le vice-roi d'Égypte a vu aussi grand, c'est que l'événement est en tout point exceptionnel : ce jour-là en effet, toute l'Europe est venue assister à l'inauguration du Canal de Suez dont les travaux viennent de s'achever.

Joindre la Méditerranée à la Mer Rouge par l'isthme égyptien... Un rêve vieux de plusieurs siècles. Déjà, sous la XII^{ème} dynastie, le pharaon Sésostri III avait fait creuser un canal d'ouest en est afin d'ouvrir une voie commerciale entre le Nil et la Mer Rouge. Abandonné et restauré à plusieurs reprises durant l'Antiquité, le « canal des pharaons » avait finalement été comblé par le calife Al Mansour au VIII^{ème} siècle de notre ère afin d'éviter toute tentative d'invasion. Tombée en sommeil durant des siècles, l'idée de percer l'isthme de Suez avait ressurgi lors de l'expédition d'Égypte conduite par Bonaparte en 1798. Il s'agissait, dans l'esprit du général, d'ouvrir une nouvelle route vers l'Inde pour y contrer les ambitions anglaises. L'ingénieur Jacques-Marie le Père avait alors été chargé d'étudier le pro-



jet. Un projet que l'échec de l'expédition d'Égypte avait rendu caduc...

Dans la première moitié du XIX^{ème} siècle, l'intérêt pour le percement de l'isthme se fait à nouveau sentir. Dans l'intervalle, une innovation technique a révolutionné le transport maritime : la navigation à vapeur. Libérés des contraintes des vents et des courants, les bateaux à vapeur peuvent être utilisés pour les trajets courts de la Méditerranée ou de la Mer Rouge, laissant la route du cap de Bonne Espérance aux bateaux à voile. La navigation à vapeur fait désormais de l'Égypte le point de passage obligé vers les Indes. La Grande-Bretagne a vite fait de le comprendre qui, dès les années 1830, crée plusieurs liaisons entre Bombay et Suez et, de là, vers Alexandrie. Elles butent cependant sur un obstacle de taille : l'absence de liaison maritime entre Suez et Alexandrie. Le franchissement de l'isthme de Suez ne peut en effet se faire que par voie terrestre, ce qui occasionne des pertes de temps considérables et des coûts de transbordement des marchandises très élevés. Pour réduire ces inconvénients, les Anglais misent sur le chemin de fer. Dans les années 1850, ils obtiennent ainsi l'autorisation de construire une ligne d'Alexandrie

à Suez via le Caire. Mais la solution est encore loin d'être parfaite qui exige toujours le transbordement des marchandises. C'est alors que les Français entrent en scène...

En l'espèce, le rôle décisif est tenu par Alphonse Linant de Bellefonds. Né à Lorient en 1798, cet ancien élève de la marine est arrivé en Égypte en 1818 à l'occasion d'un voyage en Orient. D'abord chargé de la construction des filatures de coton que l'ingénieur français Jumel fait édifier près du Caire, il parvient à se faire nommer, en 1831, directeur de l'Instruction et des Travaux Publics par le vice-roi d'Égypte Méhémet Ali. Décidé à moderniser son pays, celui-ci multiplie alors, avec l'aide d'ingénieurs français, les projets d'infrastructure. Creusement de 300 kilomètres de canaux, mise en place d'un système d'irrigation performant... Linant de Bellefonds est de tous les travaux d'équipement menés dans les années 1830 et 1840. Il se montre également un partisan résolu du percement de l'isthme de Suez. Une position qui lui vaut de susciter l'intérêt des saint-simoniens. Très présents en France dans les années 1830, les disciples du comte de Saint-Simon, désormais réunis autour de son héritier spirituel Prosper Enfantin, sont en effet

fascinés par l'Orient. Animés par une foi inébranlable dans le progrès industriel, ils accordent une importance toute particulière au percement de l'isthme, gage de liberté du commerce mais aussi, comme le rappelle Caroline Piquet dans l'ouvrage qu'elle a consacré à l'histoire du canal (éditions Perrin), symbole de l'union de l'Orient et de l'Occident. S'ils obtiennent sans difficulté le soutien de Linant de Bellefonds, ils échouent en revanche à convaincre Méhémet Ali, qui craint qu'un tel ouvrage n'avive les convoitises des grandes puissances. Le projet n'en continue pas moins de faire son chemin. A l'initiative des saint-simoniens et de Linant de Bellefonds, une société d'études sur le canal de Suez est ainsi fondée à Paris en 1846. Elle regroupe des ingénieurs français - dont les frères Talabot et Prosper Enfantin - mais aussi des autrichiens et même des anglais. Dans les années qui suivent, la société se livre à des études très précises sur le percement de l'isthme. Si le dossier semble donc techniquement au point, il manque cependant l'essentiel : le feu vert des autorités égyptiennes. Un homme va leur permettre de l'obtenir : Ferdinand de Lesseps.

Né à Versailles en 1805, celui que les Egyptiens devaient surnommer « le grand français » est arrivé en Egypte en 1832 comme élève consul à Alexandrie. Nommé consul général en 1833, Ferdinand de Lesseps se passionne pour le percement de l'isthme de Suez. Muté à Rome puis en Espagne, il revient en Egypte en 1854 et tente d'intéresser au projet le successeur de Méhémet Ali, Abbas Pacha. Sans succès. Déçu, Ferdinand de Lesseps s'en retourne alors en France...avant de reprendre quelques mois plus tard le chemin de l'Egypte à l'annonce de la mort d'Abbas Pacha. Le nouveau vice-roi est en effet Mohamed Saïd, le quatrième fils de Méhémet Ali. Francophone, il a tissé jadis des liens d'amitiés avec Ferdinand de Lesseps. Bons observateurs, les saint-simoniens ont vite fait de voir en Lesseps un appui diplomatique essentiel pour l'aboutissement du projet. De fait, dès la fin de l'année 1854 et après avoir rencontré Prosper Enfantin, celui qui est redevenu consul général d'Egypte obtient de son ami Mohamed Saïd un accord verbal pour le creusement d'un canal maritime à travers l'isthme de Suez. L'année suivante, un avant-projet est préparé. Il chiffre les travaux à 200 millions de francs. Afin de permettre la réalisation du projet, Ferdinand de

Lesseps prend l'initiative de réunir une commission technique internationale. Internationale et non pas française...Un moyen, pour le diplomate, de désamorcer l'hostilité croissante de Londres. Sept pays - dont la Grande-Bretagne - acceptent d'y déléguer des ingénieurs. La commission rend ses conclusions l'année suivante. Elles valident l'essentiel de l'avant-projet : dépourvu d'écluses, le canal fera 160 kilomètres de long, une profondeur de 8 mètres et une largeur de 80 mètres...

La fin d'un long suspens... Pas encore ! Très impliqués dans le projet, les saint-simoniens peinent en effet à obtenir une concession du vice-roi, indispensable pour lancer les travaux. L'intervention de Ferdinand de Lesseps se révèle, une fois encore, décisive. Le 19 mai 1855, Mohamed Saïd signe enfin le précieux document. Il confie le creusement du canal et son exploitation à une compagnie que Lesseps est chargé de créer et de diriger, la concession elle-même étant fixée à 99 ans. Evincés du projet - ils ne joueront aucun rôle dans la conduite du chantier - les saint-simoniens font grise mine ! Quant à Lesseps, il est encore loin du but. Il lui faut encore réunir le capital de la compagnie. Comme il

l'avait fait en 1855 avec la commission technique, le diplomate tient à ce que l'entreprise soit la plus internationale possible. S'il obtient le soutien de la France, de la Prusse, des Etats italiens - dont ceux du pape -, de l'Espagne, de la Belgique, du Portugal et de la Hollande, il échoue en revanche, malgré trois voyages à Londres, à convaincre les Anglais. Le Premier ministre, Lord Palmerston, se méfie en effet comme de la peste de ce canal qui, à ses yeux, cache de sombres visées françaises sur la Méditerranée et, au-delà, sur les Indes. Il est vrai que Premier ministre a servi la Couronne à l'époque des guerres napoléoniennes...Autre opposant : Robert Stephenson, l'industriel de la locomotive, qui craint que le canal ne nuise au développement du rail en Egypte. Bien décidée à faire échouer l'entreprise, la Grande-Bretagne parvient même, par l'intermédiaire de son ambassadeur à Constantinople, à monter le sultan contre le projet. Or l'Egypte est, depuis le XVIème siècle, province de l'Empire ottoman et son vice-roi vassal du sultan...

Qu'importe à Lesseps ! Fort du soutien de Mohamed Saïd, il décide de passer outre. En 1858, il crée la Compagnie universelle du canal maritime de Suez. Constituée en société anonyme,



elle accueille en son sein des porteurs venus d'une dizaine de pays. Les Français, avec 52%, et les Egyptiens (44%), se taillent cependant la part du lion. En France, le placement des actions a connu un véritable triomphe, la fibre patriotique - et une certaine forme d'anglophobie - ayant, en l'espèce, joué un rôle majeur. Le conseil d'administration de la compagnie révèle cette prédominance française. Sur ses 32 membres, 26 sont français. L'entreprise est en outre fermement tenue en main par Ferdinand de Lesseps, son président-directeur. Après des années d'études et de très nombreux obstacles, les travaux peuvent enfin commencer.

Ils vont durer 10 ans. Dix années d'un chantier pharaonique et qui mobilisera, selon certaines sources, plus d'un million de paysans égyptiens, sans compter des ouvriers venus de toute l'Europe, notamment de Grèce et d'Italie. Conduits de manière très centralisée sur le modèle de l'administration française des Ponts-et-Chaussée et confiés à des entreprises en grande partie françaises - les sociétés Couvreur et Borel et Lavalley pour les dragages, Dussaud frères pour les jetées... - les travaux font, dans un premier temps, largement appel à la corvée. Jusqu'à ce que

les polémiques - complaisamment alimentées par les Anglais - imposent une renégociation du contrat de concession et le passage à la mécanisation. Cette nouvelle étape du chantier permet d'accélérer les travaux. Elle s'accompagne également d'innovations techniques décisives comme les excavateurs à godets et les dragues de grande taille et, surtout, le béton aggloméré. A l'apogée du chantier, plusieurs milliers d'ouvriers et une centaine de machines travaillent chaque jour sur le site. Des hommes qu'il faut nourrir, approvisionner en eau - le précieux liquide est acheminé par wagons-citernes depuis le Caire et un appareil à distiller l'eau de mer est construit à Port Saïd - et loger. A cet effet, deux villes entièrement nouvelles sont édifiées : Port Saïd, sur la Méditerranée, et Ismaïlia, sur les bords du lac Timsah.

On comprend mieux, dans ces conditions, la présence des principales têtes couronnées d'Europe à Port-Saïd en 1869. En Europe, on n'a pas été long, en effet, à prendre la mesure de l'importance de l'ouvrage créé par Lesseps. Outre qu'il marque le triomphe de la navigation à vapeur sur la navigation à voile, le canal révolutionne le transport maritime en diminuant de moitié le parcours entre l'Europe et les



Indes. Voilà désormais Londres à un mois de Bombay alors qu'il fallait auparavant trois mois par la route du cap ! Permettant un accès rapide à l'Océan Indien, il ouvre en outre à l'industrie européenne les marchés d'Asie du sud et d'Extrême-Orient. Route du commerce, le canal devient également celle des empires, favorisant les entreprises coloniales des Européens en Asie. Dès sa création, le canal de Suez s'impose en fait comme une voie stratégique de première importance.

L'Egypte, elle, ne devait guère profiter de cet ouvrage exceptionnel. En 1875, ayant souscrit de gigantesques emprunts pour mener à bien de grands travaux d'équipements, le pays est au bord de la banqueroute. Après les avoir proposées à la France - qui ne réagit pas - le khédivé décide de céder ses parts aux Anglais dont les navires assurent déjà près de 80% du tonnage total du canal et qui, après des années d'hostilité, ont compris l'importance stratégique du canal. La Grande-Bretagne vient de mettre un pied en Egypte, étape majeure sur la route des Indes. Elle ne cessera de s'y renforcer.

Historien d'entreprises
tgastonbreton@elzear.com

Tristan GASTON-BRETON,