

# Le Canal de Suez : symbole de puissance ou ange déchu de la mondialisation ?

**C'est un des symboles de l'Égypte d'aujourd'hui. Le canal de Suez, inauguré en 1869, constitue une source de revenus importante à l'échelle nationale. Le régime d'Abdel Fattah al-Sissi en a également démontré toute sa dimension géopolitique. Mais avec l'accident du 22 mars dernier, son efficacité est-elle remise en question ?**

**En 2014, le maréchal Abdel Fattah al-Sissi, qui vient d'être élu président, lance d'importantes rénovations du canal** : L'élargissement du passage sur 37 kilomètres et la création d'une voie parallèle sont révolutionnaires. On parle alors du « nouveau canal de Suez ». Le président veut marquer les esprits avec un projet à la mesure de relancer l'économie. Pour l'Égypte, le canal est une source majeure de revenus. Un outil de puissance. En effet, en 2015, les droits de passage s'élèvent à 4,7 milliards d'euros. Le gouvernement espère les doubler pour atteindre 11,7 milliards d'euros d'ici 2023. Le canal est un véritable tremplin pour l'économie et le développement local.



Source : France info

pays. L'Égypte souhaite augmenter l'attractivité de Suez face à d'autres routes, dans un commerce mondial très concurrentiel. Si le canal de Suez reste le chemin le plus court pour relier l'Asie à l'Europe, il présente néanmoins des contraintes : le temps de traversée, le coût du passage et les limites du nombre de navires. L'Égypte a une idée : faire de Suez un canal plus compétitif, en rentabilisant au mieux le trafic par

l'amélioration de la fluidité des convois. Avec le doublement de la voie, on attend une réduction du temps de la traversée de 18 à 11 heures. L'augmentation des traversées est estimée à une centaine par jour dans les années 2020.

**L'objectif du gouvernement est aussi de créer une large zone économique** de 461 kilomètres carrés, qui s'étendrait sur 180 kilomètres le long du canal. C'est en 2015 qu'elle est créée. Réfléchie comme un instrument au service du développement du pays, elle permettrait de gagner 5 à 7 points de PIB. Grâce à celle-ci, les autorités imaginent la création d'un million d'emplois en 10 ans et des investissements de l'environ 100 milliards de dollars. Au croisement des routes d'Europe, du Golfe, d'Afrique et d'Asie, l'Égypte et son canal veulent s'imposer comme une plaque tournante indispensable du trafic maritime et devenir l'une des sept plus grandes zones économiques mondiales vers l'horizon 2035.

**Ces prévisions se basent sur une vision optimiste de la croissance mondiale.** Les autorités égyptiennes comptent sur le développement de nouveaux axes d'échanges : celui de la Turquie avec les pays du Golfe et l'Afrique. Cependant, ces prévisions restent dépendantes des aléas du commerce international et du contexte géopolitique, qui est menacé par la

**Cette volonté d'utiliser le Canal de Suez comme outil stratégique et de puissance ne date pas d'aujourd'hui.** Dès les années 1880, l'Égypte connaît une revendication nationaliste qui mène petit à petit à la déclaration de son indépendance. C'est le début de l'essor de la puissance du canal de Suez. En 1936, le pays signe un traité avec la Grande-Bretagne, qui évacue ses troupes, sauf les hommes postés autour du canal de Suez. Ainsi, en assurant la défense du canal, l'Angleterre en détient encore le contrôle. Les Égyptiens subissent assez mal cette présence envahissante. S'ajoute à cela le conflit israélo-arabe, en 1948, qui plonge le pays dans une grande crise. Même après l'armistice, les tensions restent vives. En 1956, le Colonel Nasser franchit un pas supplémentaire en nationalisant le Canal de Suez. Le détroit devient une arme dans les relations internationales.

**Avec les nouveaux travaux du canal, le régime dévoile ses ambitions** : Multiplier le trafic par deux d'ici 2023, et augmenter les gains de plus de 250 % et créer un million d'emplois, c'est l'objectif du

piraterie au large du golfe d'Aden et par le conflit au Yémen. Aussi, la localisation du canal de Suez dans une zone continuellement sous tension fait de cet espace un outil de puissance fragile et questionnable.

**Les travaux d'agrandissement auront des effets négatifs.** Sur la diversité biologique de la mer Méditerranée surtout, à la fois aux niveaux local et régional. Les passages incessants des navires vont accroître la pollution. Les espèces endémiques de la Mer rouge risquent également de se retrouver en méditerranée et d'affecter les équilibres écologiques.

**Même en l'agrandissant, le Canal de Suez continuera d'être un goulot d'étranglement dans un contexte d'explosion du trafic maritime.** Le 22 mars, l'échouage de L'Ever Given a provoqué un immense embouteillage. Immatriculé au Panama, il se dirigeait vers la ville portuaire de Rotterdam aux

Pays-Bas depuis la Chine et traversait le canal vers le nord. Mais c'est quand les autorités indiquèrent qu'au moins 30 navires étaient bloqués au nord de l'Ever Given, et 3 au sud, qu'on se rendit compte du problème de fluidité de circulation du canal. Avec cet accident, la puissance géostratégique du canal ne livrera pas ses promesses.

Si le canal a gagné en célébrité avec le processus de mondialisation des échanges et de la croissance économique mondiale, il reste de nombreux défis à relever pour les autorités égyptiennes, notamment la concurrence avec d'autres passages maritimes, pour continuer d'en faire un instrument de puissance régional. Une seule question : le retard engendré par le naufrage de l'Ever Given va-t-il encourager les armateurs à contourner davantage cet isthme ?

Par Manon Blondel, le 25 mars 2021.