

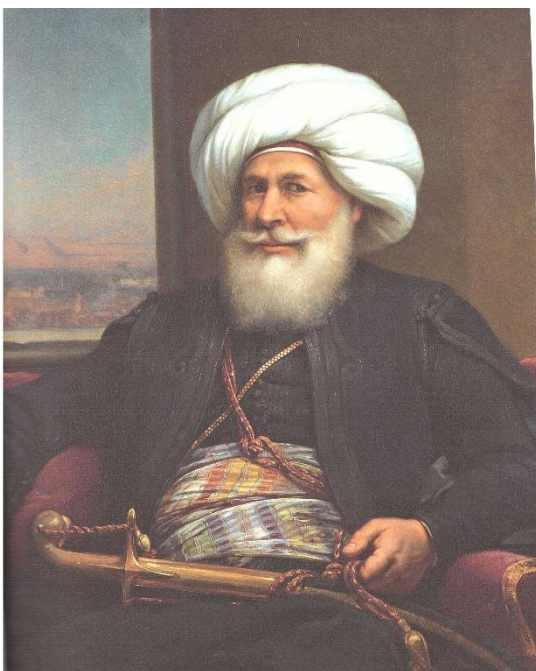
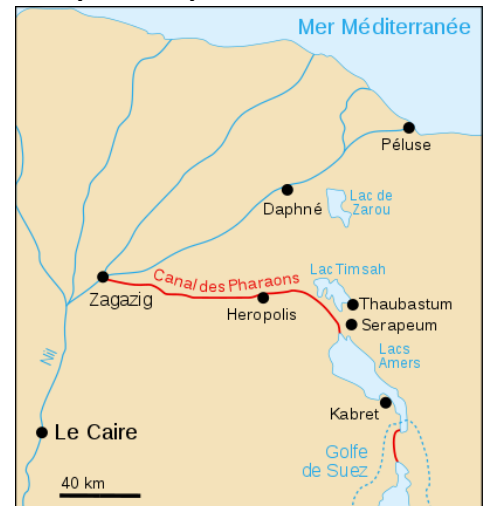
Samedi 9 mars 2019

Marseille et l'épopée du canal de Suez

Conférence donnée par Odile Tertrais, diplômée de l'Ecole du Louvre

Evoquer le sujet du Canal de Suez, ce n'est pas seulement relater l'histoire mouvementée de la construction d'un ouvrage titanesque, c'est aussi témoigner d'une formidable aventure humaine, technique, sociologique, culturelle riche d'enjeux et de conséquences dans laquelle La France-et Marseille en particulier- ont joué un rôle de premier plan.

L'isthme de Suez, situé au carrefour de l'Europe, l'Asie et l'Afrique, a été dès le XIXème siècle avant notre ère, sous le règne de Pharaon Sésostri 3, au centre des influences, le passage de cet espace étant incontournable pour les échanges commerciaux de produits précieux entre les trois continents (ivoire, or, poivre et épices, blé, métaux et pigments). Au cours des siècles, plusieurs projets d'un canal reliant la Mer Rouge à la mer Méditerranée avaient été élaborés puis abandonnés notamment en raison de la supposée différence de niveau entre les deux mers qui rendait le projet irréalisable...

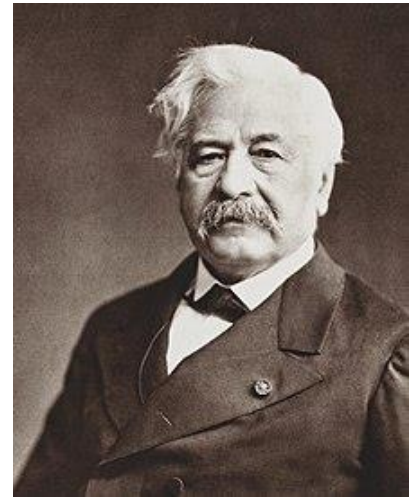


Il faut attendre *la fin du XVIIIème siècle* pour que s'écrive un nouveau grand chapitre de l'aventure. **Méhémet Ali**, alors maître de l'Egypte ottomane, décide de faire venir de France des experts en vue de développer son pays. En 1798, Bonaparte prend la tête d'une expédition maritime : 167 savants de toutes les disciplines scientifiques embarquent à bord du "Patriote".

Deux Marseillais, Charles Magallon Consul en Egypte et Venture de Paradis surnommé "Le Babel Marseillais" tiendront des rôles importants dans cette campagne. Parallèlement, Linant de Bellefonds, explorateur français spécialiste d'hydraulique et ingénieur en chef des travaux publics de la Haute Egypte auprès de Méhémet Ali, travaille sur le projet du canal dès 1820.



La différence entre les deux mers s'avérant limitée à 18 centimètres, donc techniquement surmontable, Bellefonds va fournir à **Ferdinand de Lesseps** des plans que ce dernier, en diplomate passionné et avisé, va étudier à partir de 1830 puis soumettre à son ami **Saïd Pacha**, fils de Méhémet Ali, devenu à la mort de ce dernier en 1854 le Vice-Roi d'Égypte.



Malgré l'hostilité des Anglais qui tentent de saboter le projet, et la réserve des élites égyptiennes, **Saïd Pacha décide de lancer l'opération en 1854 avec Ferdinand de Lesseps.** **La Compagnie Universelle du Canal de Suez est créée en 1858** dont le capital est détenu à 52% par la France et 44% par l'Égypte. Une souscription publique est lancée qui recueille un franc succès à Marseille (15 178 titres acquis) notamment grâce à l'entregent d'Eugène Rouffio, négociant et industriel.

Le canal, dépourvu d'écluse, est long de 162kms, large de 22 mètres, et profond de 7 à 8 mètres.

Le chantier démarre en Avril 1859 et va s'échelonner sur dix ans au lieu des six ans prévus initialement... En effet, la tâche s'avère extrêmement difficile, les ouvriers, des paysans égyptiens, ne disposant que de matériel sommaire, exécutant des tâches exténuantes dans des conditions sanitaires exécrables... 125.000 morts seront à déplorer, sur un nombre total de 1,5 millions d'ouvriers employés.



Les débuts de l'exploitation seront aussi difficiles car les échouages sont fréquents, et les navires ne pouvant se croiser, les temps d'attente sont longs et la rentabilité faible....

Après 1870, on observe une progression constante du tonnage des navires et du nombre de passagers, le trafic étant dominé par les Anglais. Pour prendre le relais des hommes, des machines à vapeur adaptées à ce chantier hors normes seront construites en grande partie par des Marseillais (frères Dussaud, Les Compagnies Daher et Gouin, Les Forges de la Méditerranée) et l'entrepreneur français Alphonse Couvreur verra son excavateur à godets breveté. En 1876 La Compagnie du Canal aura même un Pavillon à l'Exposition Universelle de Paris !

Des personnalités marseillaises dont la famille Pastré, Albert Rostand, Jules Charles-Roux, vont également prendre une part active à cette aventure qui aura notamment comme

conséquence collatérale de faciliter pour les industries locales l'approvisionnement en matières premières (huiles essentiellement pour le savon, riz). A Marseille, Le commerce prospère, les industries mécaniques se développent... Quant au docteur Clot Bey, chirurgien en chef des Armées, sa compétence et sa renommée le porteront à siéger à l'Académie.

L'inauguration fastueuse, en Novembre 1869, sera à la hauteur du caractère pharaonique du chantier : Plus de 8000 invités, des têtes couronnées, et des célébrités venant de tous les horizons de la planète.

La délégation française, forte de 270 personnes, est la plus nombreuse et très brillante, avec des représentants de la magistrature, de l'armée, des grandes institutions, des professions artistiques et de la littérature (Théophile Gautier, Eugène Fromentin l'aquarelliste Théodore Frère).



L'Impératrice Eugénie, épouse de Napoléon III, marraine de l'évènement, fait la traversée du Canal à bord du navire "L'Aigle" aux côtés de Ferdinand de Lesseps.

Cérémonies diverses, banquets et bals, promenades à dos de chameaux, expéditions vers la Haute Egypte, cadeaux précieux, rien ne manque pour immortaliser ces moments même si la traversée du Canal ne se déroule pas sans

quelques difficultés dues aux manœuvres de navigation très délicates....

Pour le khédivé et Vice-Roi d'Egypte, Ismaël Pacha qui a succédé à son oncle, Saïd Pacha, c'est la consécration, l'ancrage de l'Egypte dans la modernité et la marque de son indépendance vis-à-vis de l'empire ottoman.

Cependant, rapidement, **les difficultés financières vont surgir**, sur fond de tarifs pratiqués et de frais d'entretien technique des installations ; en 1875 le gouvernement anglais rachète les 176602 actions détenues par Ismaël Pacha.

Pour autant la Compagnie "colonisera en même temps qu'elle canalisera". La population va se sédentariser le long du Canal, le développement économique fait surgir des villes nouvelles telles que Port Saïd sur la Méditerranée, et Ismaïlia en bordure du lac Timsah

En 1884/1885 le canal sera élargi de 22 à 37 m et approfondi à 8,50m.

La navigation de nuit sera autorisée en 1887, la neutralité et le libre usage du canal seront garantis en décembre 1888.

En 1956, Nasser va nationaliser le Canal : La Suez Canal Authority, établissement public égyptien, est créée qui devient propriétaire et administrateur du Canal... Depuis lors, des travaux d'entretien et d'élargissement du Canal seront constamment à l'ordre du jour pour répondre aux besoins de la navigation des grands bâtiments. Le canal sera fermé entre 1967 et 1975 pour être élargi à 193 m. En 1990 les dimensions seront portées à 315 m de large et à 23,5m de profondeur.



En 2015, les autorités égyptiennes décident de creuser une nouvelle voie en parallèle de l'ancien canal permettant ainsi une navigation sur 114 kms en double sens avec un gain de temps de traversée réduit de 20 à 11 heures : 4000 entreprises engagées dans les travaux et 25.000 personnes à l'ouvrage. Les travaux seront rapidement réalisés puisque le président égyptien Abdel Fattah El Sassi procèdera à l'inauguration en 2016.

La prochaine étape d'ici à 2023, permettra au trafic quotidien des bateaux de passer de 49 à 97. Quant aux recettes annuelles, environ 5 milliards de dollars en 2015, elles devraient atteindre 12 milliards à cette date, faisant du Canal la première source de revenus du pays. A titre d'illustration et d'exemple, aujourd'hui, le tarif de passage d'une frégate se monte à 70.000 dollars, celui du porte-avions Charles de Gaulle à 200.000 dollars et s'agissant d'un porte-conteneurs il faut compter entre 450.000 et 530.000 dollars.

Le Canal continue aujourd'hui à être au centre d'enjeux géostratégiques. Son histoire s'écrit au rythme de celle des grandes puissances mondiales ; c'est dire qu'elle connaîtra encore sûrement des rebondissements inédits....

**Rédaction : Chantal de Bovis, Odile Tertrais Mise en page : Chantal Bouvet
Iconographie : Catalogue Gallimard**

Délégation des Bouches du Rhône :
'Romégas' 3992, chemin de Saint Donat 13100 Aix- en- Provence
04 42 23 17 53 – 06 60 59 17 53 – marieangerater@orange.fr