
ANDRÉ SIEGFRIED

**SUEZ
PANAMA**

ET LES
ROUTES MARITIMES MONDIALES

Avec 33 cartes et graphiques



LIBRAIRIE ARMAND COLIN

SUEZ
PANAMA

DU MÊME AUTEUR

A LA MÊME LIBRAIRIE

<i>Le Canada, puissance internationale</i>	1 vol.
<i>Suez, Panama et les routes maritimes mondiales</i>	1 vol.
<i>Les États-Unis d'aujourd'hui</i>	1 vol.
<i>La Crise Britannique au XX^e Siècle</i> (Collection Armand Colin)	1 vol.
<i>Amérique latine</i> (Collection « Choses d'Amérique »)	1 vol.
<i>Deux mois en Amérique du Nord, à la veille de la guerre</i> ..	1 vol.
<i>La Démocratie en Nouvelle-Zélande</i>	épuisé
<i>Le Canada : les deux races</i>	épuisé
<i>Tableau politique de la France de l'Ouest sous la troisième République</i>	épuisé

Chez G. GRÈS et C^{ie}

<i>L'Angleterre d'aujourd'hui, son évolution économique et politique</i>	1 vol.
--------------------------------------------------------------------------------	--------

Chez GRASSET

<i>Tableau des Partis en France</i> (Collection « Les Écrits ») ..	1 vol.
--------------------------------------------------------------------	--------

Chez CALMANN-LÉVY

<i>La Crise de l'Europe</i>	1 vol.
-----------------------------------	--------

Chez GALLIMARD

<i>Vue générale de la Méditerranée</i>	1 vol.
----------------------------------------------	--------

Chez JACQUES HAUMONT

<i>Quelques mazines</i>	1 vol.
-------------------------------	--------

Chez ÉMILE-PAUL

<i>France, Angleterre, États-Unis, Canada</i>	1 vol.
-----------------------------------------------------	--------

AUX ÉDITIONS DU GRAND SIÈCLE

<i>Mes souvenirs de la III^e République : mon père et son temps</i> ..	1 vol.
----------------------------------------------------------------------------------	--------

ANDRÉ SIEGFRIED

Membre de l'Académie française

SUEZ PANAMA

ET LES
ROUTES MARITIMES MONDIALES

Avec 33 cartes et graphiques

NOUVELLE ÉDITION REVUE ET AUGMENTÉE



LIBRAIRIE ARMAND COLIN

103, BOULEVARD SAINT-MICHEL, PARIS

1948

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Copyright 1940 by Max Leclerc et C^{ie}
proprietors of Librairie Armand Colin

PRÉFACE

Peut-être estimera-t-on que ce livre manque d'unité ? Suez et Panama ont ceci de commun que ce sont des canaux réunissant des océans, mais c'est bien, je crois, la seule ressemblance qu'on peut leur trouver. L'impression change pourtant si l'on prend une vue d'ensemble du réseau des voies maritimes intercontinentales : on se rend compte alors que les canaux interocéaniques ont été les instruments essentiels de cette unité mondiale, œuvre magnifique du XIX^e siècle, que le XX^e a commencé par parachever, mais qu'il semble maintenant, avec ses compartiments, ses autarcies, ses guerres inexpiables, faire tout ce qu'il peut pour détruire.

Cette diversité, qui fait la faiblesse de notre sujet, en fait aussi la richesse, car on ne saurait envisager points de vue plus variés que ceux qu'il implique. Il y a, dans cette étude, de la géographie et de l'histoire, de la politique et de la finance, de l'administration et de l'hygiène, du commerce, des travaux publics et de l'activité maritime ; on y trouvera des contes des mille et une nuits, des intrigues de sérail et de chancelleries, des scandales boursiers, des révolutions d'Amérique latine, des assemblées générales d'actionnaires, des rapports de conseils d'administration, des résolutions parlementaires, des traités diplomatiques ; on y verra évoluer sur le devant de la scène ou simplement passer sur le fond du décor des pharaons, des rois perses ou grecs, des empereurs romains, des conquérants arabes, des conquistadors, des rois d'Espagne, Bonaparte lui-même avec ses généraux et ses savants, des vice-rois d'Égypte, des lords anglais, des présidents américains, des explorateurs financiers ou des financiers explorateurs, des géographes, des démarcheurs de couloirs, des ingénieurs faisant figure de héros, et surtout, dominant tout, la figure légendaire de Ferdinand de Lesseps, qu'il faut classer avec les grands initiateurs de routes planétaires, avec les Vasco de Gama ou les Magellan.

A vrai dire, on demeure émerveillé devant toutes les conditions qu'il faut remplir pour creuser un canal interocéanique ! Je crois bien, en fin de compte, que la technique ne fait pas le tiers de

l'embarras : les ingénieurs finissent toujours par résoudre les problèmes qui leur sont posés ; ils aboutiraient le plus souvent, si les financiers ne disaient : « Il faut tant ! », et si les politiques, jaloux, ne criaient au scandale. C'est surtout par la foi que Lesseps a réussi une première fois, et c'est sous le signe de la finance, de la fièvre jaune et de la jalousie politico-financière qu'il a échoué dans sa seconde entreprise. Si le gouvernement américain a réussi par la suite, c'est qu'en possession de moyens que les devanciers ne possédaient pas, il puisait, en tant que gouvernement, dans une caisse sans fond.

Les canaux interocéaniques nous laissent cette impression, encourageante en somme, que tout est possible aux hommes, sauf ce que, par leurs querelles, ils s'interdisent eux-mêmes d'accomplir. C'est le mot de La Bruyère : « La plupart des hommes emploient la meilleure partie de leur vie à rendre l'autre misérable. »

INTRODUCTION

LES ROUTES MONDIALES

I

La terre est sillonnée de grandes routes commerciales, qui groupent en faisceaux les échanges humains. Que ces routes soient vivantes, abandonnées, ou bien reprises après avoir été délaissées, c'est le signe de changements importants dans l'équilibre des continents. Les canaux interocéaniques nous permettent de saisir, sur quelques points décisifs, cette espèce de circulation artérielle : d'un mot singulièrement juste M. Paul Morand a pu dire que les statistiques de Suez et de Panama sont comme des feuilles de température de la planète. Étudier ces canaux, c'est donc se pencher sur la vie même du monde, essayer d'en mesurer le rythme.

Le dessin des voies économiques n'est pas un effet du hasard : certains trajets comportent, dans l'histoire, une telle permanence qu'ils semblent inscrits dans la structure même du globe. Toutefois, à mesure que la vie économique se différencie, les facteurs qui déterminent le succès ou le déclin d'une route mondiale deviennent de plus en plus complexes : indépendamment de la géographie qui demeure souveraine, il faut considérer l'aménagement du parcours, les conditions de son utilisation, les obstacles politiques éventuels, les déplacements du centre de gravité de la planète, les progrès techniques réalisés dans les différents modes de transports.

Une politique des routes tend ainsi à se constituer, qui n'est pas la même sur terre, sur mer ou dans l'air.

II

Suez, Panama, le Cap, Magellan, voilà par excellence des routes maritimes, mais on se tromperait en pensant qu'il s'agit pour cela de trajets homogènes. Ce sont bien au contraire des

trajets complexes, diversifiés, nécessitant une délicate organisation. Ils comportent, en effet, soit des étapes fixes, — détroits resserrés, caps qu'il faut doubler, points de repère avec lesquels on doit prendre contact ; soit des aménagements dont la navigation ne saurait se passer, — escales équipées, canaux artificiels bien entretenus, services multiples entraînant des frais : c'est tout autre chose qu'une simple ligne, sur les mers, suivie par des bateaux.

Les pays usagers sont surtout ceux dont l'économie n'est pas autonome, pays vivant d'importations, d'exportations ou d'échanges, possédant des colonies, entretenant une marine, et qui ne survivraient pas sans cela. L'Angleterre par exemple, si ses routes maritimes étaient bloquées, verrait son industrie s'arrêter faute de matières premières, ses entrepôts se vider, et très vite ce serait pour sa population la famine. Les *communications mondiales*, cette expression, banale pour d'autres, est pour elle chargée d'un sens profond, presque angoissant. L'arrêt de cette circulation serait, pour l'organisme britannique, l'équivalent d'une embolie dans l'organisme humain. Voilà pourquoi, dans telles circonstances, l'Angleterre ferait la guerre pour un détroit ! Ce n'est pas une question de puissance, mais, à proprement parler, d'existence.

Sécurité et régularité du trafic sont les deux qualités primordiales d'une route maritime. N'oublions pas la sécurité privée, l'assurance qu'on ne sera pas détourné par des pirates : cette préoccupation, heureusement démodée, du moins en temps de paix, disparaîtrait bien vite, ne nous y trompons pas, si la police des mers cessait d'être assurée par la flotte de grandes puissances en état de l'exercer. Mais il n'y a pas davantage de sécurité commerciale si l'on est exposé à des mesures arbitraires susceptibles de paralyser le trafic, notamment à des tarifications vexatoires : le grand usager ne pourra se désintéresser, par exemple, des conditions d'administration d'un canal qu'il ne peut éviter. Plus nécessaire encore est la sécurité politique, car les grèves, les révolutions, les guerres civiles, le simple désordre sur un parcours mondial font un climat malsain pour le commerce, sans parler des guerres ou menaces de guerre et du trouble qu'elles apportent dans les communications. Il faut, en somme, le substratum d'une civilisation internationale organisée, telle qu'il en existait une au xix^e siècle.

Encore ces conditions ne dispensent-elles pas les grandes puissances maritimes d'avoir une politique des communications. Le premier article de semblable programme est la maîtrise de la mer, la liberté des mers n'étant sans doute qu'un euphémisme, faute de quoi ces communications sont à la merci d'un adversaire puissant. Cette maîtrise suppose, le long des routes utilisées, un système de bases ou de stations navales permettant de surveiller, d'étape en étape, le chemin à parcourir : on sait avec quelle intelligence, quelle persistance, quelle minutie, l'Angleterre s'est arrangée à en posséder tout un réseau. La préoccupation n'est du reste pas exclusivement militaire : il faut des stations de charbon, et aujourd'hui de pétrole, encore qu'avec les progrès techniques récents la dépendance de la navigation à cet égard soit infiniment moindre qu'autrefois ; il faut également un système de câbles sous-marins, de stations de T. S. F. Au delà de l'outillage on aboutit à la politique : si la route traverse des mers étroites, utilise des canaux interocéaniques, il est de première importance que des adversaires éventuels, embusqués quelque part sur le trajet, ne puissent pas couper les communications ; on ne tolérera donc pas que ces adversaires, même éventuels, prennent pied sur la route ou sur ses abords. La situation de la Méditerranée pendant les deux guerres mondiales et même pendant la guerre d'Éthiopie illustre à merveille ce genre de péril. Les conditions d'une guerre en Méditerranée rappellent de plus en plus, compte tenu des progrès techniques, ce roman de Jules Verne, *Mathias Sandorf*, plein d'intrigues, d'embuscades, de coups de main. Le maintien de la route des Indes est ainsi devenu, pour l'Angleterre, un problème gros de complications, qu'il faudrait traiter un peu comme un roman policier.

III

Les conditions d'une route terrestre sont différentes : c'est à l'expansion allemande qu'il faut principalement se référer ici. Il ne faut naturellement pas se représenter en l'espèce l'image matérielle simplifiée d'une chaussée, d'une voie ferrée, voire d'une autostrade, mais plutôt le courant dynamique que représente une ligne d'expansion, de pénétration, de conquête, que

tendront à suivre, soit les échanges, soit les migrations, soit les invasions armées. Selon les âges et les niveaux de civilisation, les moyens de transport y sont assurément susceptibles de grandes différences : portage, traction animale, charrois, caravanes du désert, chemins de fer, automobiles rajeunissant le vieux problème qu'on avait cru périmé de la route, *pipe lines*.... Comme dans le cas de la mer, le tracé dépend, mais plus étroitement encore, de la géographie. Certains itinéraires reparaissent toujours : ce qui détermine leur tracé, c'est l'existence de certaines zones faciles appelant le passage, l'existence aussi de certains points qu'on ne peut éviter, cols, dépressions, points d'eau, tels gués, tels ponts, tels défilés. Les obstacles mêmes, par l'effort qu'ils nécessitent pour les vaincre, contribuent à fixer la route et, comme dit Vidal de La Blache, « à la ramener dans un sillon défini ».

Pour maîtriser ou simplement utiliser pareilles voies, il faut également une politique, qui, sous réserve de certaines transpositions, rappelle celle que nous analysons tout à l'heure. Le besoin de sécurité s'impose d'abord, plus encore que sur les mers, et l'on s'aperçoit vite que ce n'est pas une affaire de police locale, mais un problème général de gouvernement. S'il faut faire convoyer tous les déplacements, la précaution vient trop tard et elle est inopérante, car la solution doit être cherchée de plus loin et de plus haut, à la vérité dans l'établissement d'une sorte de *Pax Romana* qui prévient la naissance même du désordre. Ce résultat atteint, directement ou par gouvernement interposé, l'usager doit obtenir que l'outillage soit bien entretenu, que l'administration soit régulière, le passage libre sans vexations, si possible avec des tarifs préférentiels, en tout cas non discriminatoires. Il faut pour cela une influence politique sur les pays traversés : on doit être à même de contrôler leur gestion, de leur imposer un personnel d'experts ; il faut enfin prendre pied au terminus maritime qui permettra de s'élancer plus loin. La tentation du protectorat politique ou de la conquête est plus directe encore que dans le cas des routes maritimes.

IV

~~L'avion, depuis vingt ans, depuis cinq ans devrions-nous dire, est en train de renouveler, dans l'air, la position de ces problèmes.~~

Les données paraissent ici plus simples, puisqu'il suffit de contrôler le point de départ, le point d'arrivée et les escales indispensables. L'air appartient à tous, sous cette réserve qu'on ne peut survoler sans son consentement le territoire d'un État souverain. Toutefois, en raison de la puissance constamment accrue des avions, les escales deviennent de moins en moins nécessaires, la question se réduisant même idéalement aux points de départ et d'arrivée. Mais l'espace intermédiaire est moins homogène qu'on ne croit, ce qui fait que la ligne droite, naturellement souhaitable, n'est pas toujours possible. Des considérations météorologiques, telles que la visibilité, les intempéries, déconseillent souvent de la suivre : à l'arc de grand cercle on préférera par exemple telle route, plus longue, mais comportant moins de brumes ou d'orages ; l'hiver, on désertera l'Europe centrale pour les rives, plus ensoleillées, de la Méditerranée. L'infrastructure imposera d'autres détours, vers les escales bien équipées, possédant de bons terrains d'atterrissage ou de bons plans d'amérissage, des services météorologiques sérieux, avec une T. S. F. fonctionnant régulièrement. L'importance relative des services de l'infrastructure s'accroît à mesure que l'initiative de l'itinéraire tend à être de plus en plus retirée au pilote, qui d'en bas reçoit par radio ses instructions. Toute une organisation, étonnamment technique et complexe, se constitue de la sorte, exigeant surtout la pratique d'une administration consciencieuse, dont les peuples primaires ne sont pas capables, mais dont un service aérien régulier ne peut pas se passer.

La technique pure libère donc l'avion du sol, mais l'organisation le ramène à des préoccupations d'infrastructure qui ne lui permettent pas d'ignorer la géographie. Il ne peut même pas se désintéresser de la géographie politique, car l'État survolé, pour des raisons que parfois la raison ne connaît pas, peut poser des conditions équivalant à une interdiction. On sera donc tenté de choisir la route politiquement la plus sûre, celle où l'on ne survolera que des terres ou des mers amies, en s'écartant avec soin des cieux vexatoires ou ennemis. L'air

n'est pas aussi libre qu'on l'imagine, et sans doute les oiseaux migrateurs le savent-ils quand ils déterminent leurs itinéraires, curieusement analogues souvent à ceux des aviateurs. Les usagers des grandes voies aériennes ne peuvent ignorer aucune de ces conditions, et il y a place, là aussi, pour un impérialisme de l'air.

V

La route des Indes et de l'Extrême-Orient par Suez, celle du Pacifique par Panama sont actuellement les deux plus grandes voies maritimes du monde, mais, la vitesse étant en pleine révolution, leur valeur effective n'est pas une donnée stable. L'étude des canaux interocéaniques comporte donc aussi celle des routes concurrentes et soulève le problème de l'équilibre économique des divers groupes humains. Quelles que soient du reste leurs immenses différences, les routes de la mer, de la terre, de l'air ont ceci de commun que leur tracé se dessine conformément à la nature des choses, en vertu de lois plus impérieuses sans doute que ne le pense l'orgueil des hommes : il y a là des positions, des directions, sur lesquelles notre intelligence peut calculer. De ce point de vue, la dernière guerre a pu bouleverser le réseau antérieur des communications internationales, mais il ne semble pas qu'elle doive changer les conditions profondes de son existence.

PREMIÈRE PARTIE

LE CANAL DE SUEZ

CHAPITRE PREMIER

L'ASPECT GÉOGRAPHIQUE : L'ISTHME DE SUEZ

I

La route des Indes, par l'isthme de Suez, est probablement, de toutes les routes humaines, la plus importante : elle réunit l'Orient et l'Occident, les deux continents qui ont longtemps constitué à eux seuls la civilisation même du monde. De tout temps essentielle, elle n'a cependant acquis toute sa portée qu'avec le canal, sous sa forme moderne, dont l'achèvement en 1869 coïncidait avec l'expansion magnifique d'une Europe transformée par la révolution industrielle, en même temps que d'une navigation renouvelée par la vapeur. Dès cette période, le Vieux Continent, en voie de surindustrialisation, n'eût sans doute pu continuer à accroître son rythme d'activité économique sans se ravitailler en matières premières tirées des extrémités les plus lointaines, ni sans conquérir encore de nouveaux marchés. La prospérité économique de l'Europe moderne repose largement sur ces échanges intercontinentaux, dont le canal de Suez, suivant une expression devenue banale, est l'artère vitale. S'il s'est constitué, au xx^e siècle, avec les États-Unis et le canal de Panama, une zone pratiquement indépendante du Vieux Monde, l'importance de la route de Suez n'en a été diminuée en rien : le canal ne pourrait être bloqué ni même compromis dans son efficacité par une mauvaise administration, sans que la civilisation matérielle de l'Europe ne s'en ressente.

Il y a quelque chose comme un caractère de nécessité dans l'existence de cette grande voie qui, par la Méditerranée, conduit vers l'Asie : il se peut qu'on la délaisse temporairement — j'entends pendant quelques siècles — mais on y revient toujours. La géographie va nous dire clairement pourquoi.

II

L'Afrique est un continent compact et fermé, sans articulations ni péninsules, formant un bloc géologique ancien, massif et monotone. Son isolement du reste n'est qu'apparent et même n'a pas toujours existé : l'Arabie, en dépit de la mer Rouge, n'est que la continuation du Sahara, avec une composition géologique qui est la même depuis l'Atlas jusqu'au golfe Persique. Tout le long de cette bande immense, c'est le caractère, partout le même, d'une terre réfractaire à la sédimentation comme aux plissements. C'est aussi le même climat désertique, auquel, sauf une mince frange méditerranéenne, l'Égypte est tout entière soumise : le ciel ne donne nulle part plus de 25 centimètres de pluie et, s'il y a de l'eau dans le Delta, c'est uniquement au Nil qu'elle est due.

Rien dans cette description n'évoque jusqu'ici l'idée de route, de passage ou de sillon. C'est pourtant dans cette partie du monde que se trouve le champ de fractures le plus considérable du globe : du Sud vers le Nord, une suite de cassures, de fractures linéaires, constituant une formidable ligne de fosses d'effondrements, s'étend du Zambèze à la Syrie. La plus méridionale a été remplie par les Grands Lacs africains. Celle qui correspond à la mer Rouge, pénétrée par les eaux de l'océan Indien, se termine au Nord par une fourche, dont l'une des branches aboutit, par l'étroit golfe de Suez, à la dépression de l'isthme, tandis que l'autre, par la Mer Morte et la vallée du Jourdain, se poursuit jusqu'à la Béka, l'Oronte, pour mourir au pied de l'Ammanus, où l'immense phénomène géologique s'achève enfin.

Cette structure incline naturellement la circulation dans une direction Nord-Sud, qu'il s'agisse de la route du Cap par le Nil, ou de la route des Indes par Suez et la mer Rouge. C'est au contraire une barrière qu'on rencontre si l'on va vers l'Est, celle du Liban et de l'Anti-Liban, qui ne s'ouvre, vers la Mésopotamie et le golfe Persique, qu'en deux passages transversaux, la trouée d'Homs et d'autre part la route qui, d'Acre et Kaïffa, gagne Damas et le désert.

Ce carrefour intercontinental est si important que les puissances soucieuses d'hégémonie mondiale doivent nécessairement y prendre pied. Si je savais qui, dans un siècle,

dans dix ans, en sera le maître, je n'aurais pas besoin de demander qui sera le maître du monde. Renan ne s'y était pas trompé quand, recevant Ferdinand de Lesseps à l'Académie, le 23 avril 1885, il lui disait : « Le grand mot : *Je suis venu apporter non la paix mais la guerre*, a dû se présenter fréquemment à votre esprit. L'isthme coupé devient un détroit, c'est-à-dire un champ de bataille. Un seul Bosphore avait suffi jusqu'ici aux embarras du monde ; vous en avez créé un second, bien plus important que l'autre, car il ne met pas seulement en communication deux parties de mer intérieure : il sert de couloir de communication à toutes les grandes mers du globe. En cas de guerre maritime, il serait le suprême intérêt, le point pour l'occupation duquel tout le monde lutterait de vitesse. Vous aurez ainsi marqué la place des grandes batailles de l'avenir. »

III

Suivant une antique tradition, rapportée par Hérodote d'après les prêtres égyptiens, la mer Rouge et la Méditerranée n'auraient autrefois formé qu'une seule mer. De nombreuses observations scientifiques (faunes mélangées à Kabret, coquillages de la plage de Suez au Mokattam) confirment en effet l'existence ancienne, sur l'emplacement actuel du Delta et de l'isthme, d'un golfe et d'un détroit marin. Le processus du comblement aurait été le suivant. Par ses apports, la branche la plus orientale du Nil, la branche Pélusiaque, aurait commencé de réduire le détroit, pendant qu'un soulèvement faisait émerger le fond méditerranéen, en desséchant progressivement ce chenal extrême du fleuve aujourd'hui desséché. La formation de l'isthme demeurait du reste longtemps incomplète, puisque, dans l'Égypte ancienne, la mer Rouge pénétrait jusqu'aux lacs Amers actuels, par un golfe profond d'une soixantaine de kilomètres, indécis, traversé de gués et sujet aux invasions de la marée. Une barre finit par se constituer, qui isola les lacs, mais, en 1860, Linant bey pouvait encore observer, coïncidant avec une grande marée, une pénétration des eaux marines profonde d'une quinzaine de kilomètres.

D'une platitude totale du côté méditerranéen, l'isthme est enserré vers le Sud entre le massif du Sinaï et trois autres

massifs, disposés du Nord-Ouest au Sud-Est, le djebel Genef (au Sud-Ouest du grand lac Amer), le djebel Auebet, le djebel Ataka, dont la haute muraille barre, à Suez, l'horizon du couchant. En creusant le seuil de Chalouf, on a trouvé des calcaires durs, provenant d'un prolongement du Genef, qui ont donné de grandes difficultés. Qu'est-ce pourtant que ce maigre obstacle, un seuil de 7 à 9 mètres, en comparaison des roches et des glissements de la Culebra ? Philippe II, arrêtant de son veto un projet de canal à Panama, pouvait dire à la rigueur, encore que l'avenir dût le démentir : « Dieu a marqué sa volonté par la création d'un isthme continu ! » A Suez, c'est assurément le contraire : toute la configuration du sol, dans ces terres basses envahies de pénétrations marines, portant encore la marque d'anciennes transgressions, équivaut à une indication de la nature. Elle n'a pas en tout cas dressé la moindre barrière à l'initiative des hommes.

Le site de Suez prend de ce fait une sorte de solennité géographique : sur le Sinâï, sur l'Ataka, les couleurs de l'Orient et du désert font contraste avec le bleu profond de cette mer qui, vers le Sud, s'ouvre sur un monde mystérieux et inconnu. C'est bien une frontière des continents, significative pour l'imagination : on a laissé derrière soi l'Europe et tout l'Occident, le mystère de l'Asie commence.

CHAPITRE II

L'ÉGYPTE ET SA POSITION PAR RAPPORT A L'ISTHME DE SUEZ

I

Si le désert, à l'Ouest de l'isthme de Suez, était ininterrompu, le problème politique de la route des Indes serait fort simplifié. Mais il y a une présence, si proche qu'on ne peut l'ignorer : l'Égypte à la rigueur peut ne pas s'occuper du canal, mais le canal, n'en doutez nullement, s'occupera de l'Égypte.

Qu'est-ce en somme que l'Égypte ? Une oasis dans le désert et qui, sans le Nil, retournerait au désert. Le pays vit sur l'axe du fleuve, dépend totalement de lui. Déjà les anciens en avaient conscience : Hérodote définit l'Égypte un présent du Nil. Le territoire utilisable correspond exactement, exclusivement, à la vallée du fleuve, à son delta, strictement encadrés par deux déserts. Sur la carte, l'Égypte évoque l'image d'une fleur épanouie, le Delta, se balançant au sommet d'une mince et interminable tige, la haute vallée, tout le reste, comme un fond de tableau de teinte neutre, appartenant au domaine du vide.

On sait les dimensions du Nil, l'un des plus longs fleuves du monde — près de 6 000 kilomètres — qui rassemble les eaux d'une double région tropicale : hauts plateaux de l'Éthiopie par le Nil bleu, Grands Lacs africains par le Nil blanc. Les deux branches se réunissent à Kartoum, où commence le Nil saharien, à 3 000 kilomètres des sources, à 2 900 de l'embouchure, mais c'est seulement à Ouadi Halfa, frontière soudano-égyptienne, que l'on rencontre l'Égypte politique : la deuxième cataracte, à plus de 1 000 kilomètres de la Méditerranée, y marque le début de la vallée cultivée. C'est seulement à Assouan, avec la première cataracte, que commence l'Égypte proprement dite, à 800 kilomètres encore de la côte. Le Delta

se forme au Caire, à 160 kilomètres de la mer, plus exactement au barrage du Delta, 20 kilomètres en aval de la capitale.

Ainsi la vallée est interminable, mais son étroitesse est extrême : un ruban vert dans le désert, toujours présent sous la forme de hautes falaises rocheuses qui surplombent. La largeur moyenne est de 5 à 10 kilomètres, elle peut même atteindre une vingtaine de kilomètres, mais à certains endroits l'espace cultivé n'est que de quelques mètres de chaque côté du fleuve. Toute cette Haute-Égypte n'est qu'une simple ligne, presque sans épaisseur par rapport aux immensités voisines. Le Delta par contre, triangle d'environ 200 kilomètres de côté, fait penser à quelque grande plaine continentale, comme la Lombardie, traversée de chenaux, de canaux innombrables. La superficie de l'Égypte est d'un million de kilomètres carrés, mais la partie utile de ce vaste territoire dépasse à peine 30 000 kilomètres carrés, l'étendue de la Belgique : géographiquement, c'est l'un des pays les plus curieusement constitués du monde.

Le climat, avons-nous dit, est celui du désert : il ne pleut jamais (34 mm. au Caire, à peine quelques millimètres dans la haute vallée). Mais le Nil, qui n'a plus reçu aucune pluie depuis Kartoum, débite l'eau en quantités inépuisables, corrigeant ainsi totalement l'absence d'humidité, fournissant la possibilité de cultures permanentes. C'est en ce sens que le pays est un présent du fleuve : un peuple sédentaire a pu s'y former, sur la base d'une subsistance régulière, génératrice d'une société organisée et stable. Le contraste est saisissant entre le désert, inorganique et nomade, et l'Égypte, organique et fixée au sol. Les anciens, qui ne connaissaient pas l'Afrique équatoriale, tropicale et pluvieuse, attribuaient au Nil des origines divines. Pour nous, les crues fameuses n'ont plus de mystère, puisque, du point de départ des pluies de printemps déversées sur les plateaux abyssins par l'océan Indien, nous suivons sans peine les étapes périodiques de l'écoulement des eaux : elles arrivent à Kartoum fin avril, dans l'Égypte proprement dite fin mai, au Caire vers la mi-juin, la crue atteignant son maximum en septembre, pour décroître ensuite rapidement à partir du début de novembre.

Dans ces apports, il faut distinguer l'eau qui sert à l'irrigation et le limon qui fertilise et renouvelle le sol. De tout temps, dans ce pays, hautement civilisé, l'utilisation de la crue a été

remarquablement efficace, mais les méthodes anciennes et modernes sont différentes. L'irrigation se faisait autrefois par inondation : on laissait la crue recouvrir le bas pays, divisé à cet effet en bassins alimentés par des canaux ; le limon se déposait sans qu'aucun engrais fût jamais nécessaire, avec cet inconvénient toutefois que le sol demeurait indisponible pendant tout le temps où il était recouvert. La distribution est aujourd'hui répartie sur toute l'année, l'eau étant d'abord retenue par des barrages de réserve (par excellence celui d'Assouan), puis, par l'entremise de barrages régulateurs, dirigée en détail sur l'immense niveau du Delta, par mille rameaux et ramillons, sans qu'il soit désormais nécessaire d'inonder la plaine. L'avantage de ce nouveau système est que, le sol étant utilisable tout le temps, on peut multiplier les récoltes. Mais la nature, comme toujours, fait payer ses concessions : le limon ne se dépose plus, le sel à la longue remonte à la surface, l'humidité permanente devient excessive : du haut des airs l'Égypte apparaît parsemée de cent mille flaques ! C'est le barrage d'Assouan (1898-1912) qui a permis, de façon généralisée, cette forme nouvelle d'irrigation. Mehemet Ali en avait été l'initiateur ; il voulait diriger le pays vers la culture du coton, pour l'élever à l'étage des échanges internationaux, et c'était le Nil, une fois encore, qui était chargé d'assurer à l'Égypte cette espèce de promotion internationale.

Par suite de cette grande politique de travaux publics, le caractère artificiel du Delta s'est accentué de plus en plus. Le Nil, qui avait autrefois sept branches, n'en a plus que deux, tandis que le nombre des canaux s'est multiplié à l'infini. Sur la mer, les embouchures du fleuve sont fermées par des barrages, qui l'isolent du dehors au moment de l'étiage : son rôle, tout agricole, apparaît ainsi de contribuer à la mise en valeur du sol, beaucoup plutôt que d'ouvrir des communications sans transbordements avec le monde extérieur. La côte, constamment ensablée par un courant chargé d'alluvions qui vient de l'Ouest, est une côte fermée, se prêtant mal à l'activité maritime : les villes du Delta sont de simples marchés régionaux, outillés seulement pour la navigation fluviale. Les deux grands ports maritimes, par contre, sont excentriques : Alexandrie, construite sur les rochers insulaires du Pharos, à l'Ouest et par conséquent à l'abri du courant alluvionnaire, est méditer-

ranéenne plutôt qu'égyptienne ; et, à l'autre extrémité du Delta, Port-Saïd, création du canal, est par excellence une ville cosmopolite.

Le Nil, avec l'humidité qui l'accompagne et qui constitue son attribut le plus précieux, commande donc, et lui seul, la vie authentique de l'Égypte. Le niveau des eaux dit tout ce qu'il faut savoir, si bien que, dans l'antiquité, le nilomètre, instrument symbolique, servait à fixer le barème des impôts.

II

Le portrait de l'Égypte, sa personnalité, ses attractions sont inscrites dans cet environnement géographique : elle est méditerranéenne par sa façade maritime, africaine par ses déserts, asiatique par son Delta.

Incontestablement, le climat, les couleurs, l'atmosphère, la vie sociale d'Alexandrie, comme dans une moindre mesure de Port-Saïd, relèvent de la Méditerranée ; sans parler d'Athènes ou de Beyrouth, c'est bien la même mer qu'à Naples ou à Marseille, toujours et partout semblable à elle-même, c'est aussi la même vie de rues, simplement mais à peine un peu plus barriolée, et ce sont au fond les mêmes mœurs, plus levantines seulement, mais pour nous sans véritable dépaysement. Combien cependant est mince la frange de ce simili-Occident ! Trois kilomètres, quelques minutes de taxi, et l'Asie commence au canal Mahmoudieh, frère des canaux indous.

C'est par ses déserts, à l'atmosphère desquels est soumise la haute vallée, que l'Égypte appartient à l'Afrique. Au Caire, sans crier gare, le désert commence, intégral, à quelques mètres d'un palace cosmopolite ; c'est alors le règne du vide, avec une présence humaine clairsemée, insaisissable : 40 000 nomades sur un espace grand comme presque deux fois la France. Là encore, pour le Français habitué aux paysages algériens ou marocains, rien de spécifiquement nouveau.

Par contre, au Delta, quelle singulière impression d'éloignement et d'inconnu ! Ce qui frappe, ce qui étonne le plus, c'est une densité de peuplement dont l'Europe ne peut même se faire aucune idée : en moyenne 400 habitants par kilomètre carré ; mais on atteint 700, en pleine campagne, sur plus d'un point ! Pareils chiffres relèvent d'une autre humanité que la

nôtre, ils apparentent en réalité cette partie de l'Égypte aux grands réservoirs humains étouffants de l'Asie tropicale. Point n'est besoin, pour s'en rendre compte, de compulsuer les statistiques, il suffit de se promener : les gens semblent sortir de terre ; au moindre accident d'auto, une foule de deux cents personnes entoure la voiture. Les problèmes démographiques nés de cette compression humaine sont étrangers à l'Occident, mais celui qui a vu la vallée du Gange retrouve une atmosphère qu'il connaît déjà.

Cette Égypte, que nous pouvons tour à tour qualifier de méditerranéenne, d'africaine ou d'asiatique, subit de ce fait des attractions diverses. Elle est attirée par cet Occident, à titre de pays méditerranéen, elle en fait en somme partie : beaucoup de gens, dans les classes cultivées, se réclament de la famille occidentale. Mais ce n'est pas la seule pente ni même sans doute la principale. Si, dans la Méditerranée orientale, les « échelles » sont encore européennes, les « bazars », qui regardent vers l'intérieur — et c'est économiquement leur raison d'être — sont orientaux. Beyrouth, Port-Saïd, Alexandrie sont orientés vers l'Ouest, mais Alep, Damas, la Jérusalem musulmane, Suez, le Caire, vers l'Afrique ou l'Asie. La vraie frontière de l'Orient passe entre ces deux types de villes, fenêtres ouvertes sur des mondes différents. La netteté du passage ne peut laisser aucun doute, c'est là que l'Occidental, quittant son domaine, entre dans l'inconnu. L'Anglais Forster, dans son livre intitulé *La route des Indes*, a exprimé l'émotion qu'éprouve l'Européen en franchissant cette ligne de partage : « C'est dans la Méditerranée que l'humanité trouve sa norme. Quand les hommes quittent ce lac exquis, que ce soit par les piliers d'Hercule ou par le Bosphore, ils s'approchent du monstrueux, de l'extraordinaire, mais c'est la route du Sud, Suez, qui mène encore au monde le plus étrange. »

Pour se représenter la géographie de l'Égypte, il faut, je crois, l'avoir survolée : ses traits essentiels, les limites exactes et les contrastes de ses régions diverses apparaissent alors avec une surprenante clarté. Si l'on arrive par exemple, de Jérusalem, en traversant un coin de Méditerranée, c'est avec une côte basse, d'où se détache une flèche de sable effilée circonscrivant une immense lagune, qu'on prend d'abord contact. Les dessins compliqués du sable et de l'eau tracent sur ce miroir d'éton-

nantes arabesques, qui rappellent certains motifs tarabiscotés de la décoration orientale ; l'ensemble a je ne sais quoi d'irréel, soit à cause de la couleur rose de la terre et de l'eau, soit parce que, vu d'en haut, ce paysage amphibie semble appartenir aux premiers âges de la terre. La lagune traversée, l'avion s'engage vers l'intérieur du pays, où le sable règne en maître : c'est le vrai désert, désert cent pour cent, tout en dunes jusqu'à l'horizon ; quelques oasis bien minces se distinguent de-ci de-là, ainsi que des rectangles noirs qui semblent être des tentes de bédouins, mais il n'y a pas trace d'établissements humains sédentaires.

La monotonie de ce fond de décor permet mal de mesurer les distances, mais bientôt apparaît au Sud-Ouest une longue ligne, comme une corde bleue tendue dans le sable : c'est le canal de Suez, qui, vers le Nord, se perd dans la brume et débouche au Sud dans le lac Timsah, tandis que plus loin se dessinent les lacs Amers. Sur le canal les bateaux semblent arrêtés, très loin les uns des autres, et tout ce paysage est comme figé. Vers l'Ouest, l'horizon est barré par une brume sombre : c'est le Delta qui se manifeste de loin par cette humidité de l'atmosphère faisant contraste avec la sécheresse du désert. Un canal se détache du lac Timsah dans cette direction, c'est le canal d'eau douce sans lequel nulle vie ne serait possible dans l'isthme : il est étroit, rectiligne, bordé de part et d'autre par une bande verte de terrains irrigués, donc fertiles ; mais ensuite, presque immédiatement, le désert reprend intégralement son empire.

L'horizon de brume, quand on s'en approche, perd son opacité. Quelques minutes, et voici, dans une illumination du soleil qui va se coucher (il est un peu plus de quatre heures), le Delta. Je n'aurais jamais cru que les cartes pussent donner une impression aussi parfaite de la réalité, car c'est vraiment une carte, une carte en couleurs, qui se déroule sous moi : la teinte du désert est beige, nuance bois de réglisse, faisant contraste avec le Delta, dont la limite est tracée comme au cordeau (l'on m'a cité deux enfants du Caire qui avaient imaginé une promenade où l'on devait toujours avoir un pied dans le désert et un pied dans le Delta !). La couleur alors passe sans transition du clair au foncé et l'immense zone irriguée apparaît d'un vert sombre où le Nil miroite en reflets d'argent.

On comprend d'un seul coup que l'Égypte est une immense oasis, qui finit dès qu'il n'y a plus d'irrigation.

Quelques minutes encore et, vers le Sud-Ouest, dans la gloire du soleil couchant, surgissent la Citadelle du Caire, puis au delà du Nil les Pyramides, et derrière celles-ci (quoi, déjà ?) de nouveau le désert. On atterrit à l'aérodrome d'Héliopolis, en plein paysage saharien. Mais aussitôt, sans préparation, comme un décor du Châtelet, se dresse un énorme faubourg moderne, conçu et construit à l'européenne et dont on sent de suite qu'il n'est pas en Europe : foules grouillantes, ânes et chameaux mêlés aux automobiles....

De cette leçon de géographie retenons quelques traits fondamentaux. Il y a discontinuité entre le canal et l'Égypte, qui sont sur deux axes différents et qu'un désert sépare. Dans le Delta, le Nil est rare et sinueux, les canaux sont innombrables et rectilignes : une nature dirigée a supplanté l'autre. Cependant le désert, toujours présent, encastre vallée et Delta, les presse, les cerne de son immensité.

III

Il ne suffit pas, comme nous venons de le faire, de prendre une vue cavalière de l'Égypte, il faut encore la situer sur la carte du monde : elle se révèle alors, non seulement comme un pays d'une étonnante richesse, mais comme un carrefour de routes intercontinentales. Déjà sensible dans l'antiquité, ce double caractère s'est fortement accentué depuis l'ouverture du canal de Suez : il commande la destinée égyptienne.

On pourrait très bien concevoir une Égypte vivant sur elle-même, sans relations extérieures, axée uniquement sur le Nil. Avec des ressources agricoles surabondantes, elle serait sûre de ne pas mourir de faim : maïs, blé, orge, riz, fèves, oignons, trèfle, canne à sucre, de quoi pourrait-elle bien manquer ? L'autarcie serait sa politique naturelle. Telle est du reste la conception traditionnelle du fellah, exclusivement préoccupé du sol qu'il cultive, indifférent aux invasions et aux changements de régimes, survivant, toujours semblable à lui-même, dans une Égypte éternelle. On pense à la fable de La Fontaine : « Me fera-t-on porter double bât, double charge ? »

Mais il existe des raisons, tirées de sa position géographique, qui empêchent ce pays de vivre séparé. Le Nil prend sa source hors de ses frontières politiques, de telle sorte que, dans l'aménagement de la crue, il faut bien, pour la distribution des eaux, déterminer une proportion entre des besoins nationaux et des besoins étrangers. Le cours du fleuve, dans ces conditions, doit être considéré comme constituant une unité, depuis les sources jusqu'à la mer. On ne saurait donc, dans le Delta, se désintéresser politiquement ni de la vallée, ni du Soudan, ni même de l'Éthiopie : pareille préoccupation remonte à la plus haute antiquité. L'Égypte d'autre part ne peut oublier qu'elle est une vieille route d'invasions : de l'Est sont venus les Perses, les Grecs, les Arabes, les Turcs, en 1915 les Turco-Allemands ; de l'Ouest, les Romains, les Français, les Anglais, les Allemands et nous pourrions mentionner la menace italienne.

Le XIX^e siècle a encore accru cette interdépendance en faisant de l'Égypte le carrefour de deux routes mondiales rajeunies ou nouvelles, la route des Indes par le canal de Suez et celle du Cap par le Nil et les Grands Lacs. Il est vrai que le canal, bien que sur territoire politique égyptien, mène sa vie propre sur un axe distinct, avec un trafic international qui traverse l'isthme en séton, sans relations avec l'économie égyptienne proprement dite ; mais il sera toujours impossible de régler, dans cette partie du monde, le régime d'un canal interocéanique, sans que l'Égypte soit impliquée dans la discussion. Cette position géographique incomparable est-elle un bienfait ? Non loin d'un autre canal, la Colombie pourrait aussi se poser la question. Sur la voie, rajeunie par l'aviation, qui conduit vers l'Afrique du Sud, les grands noms de Gordon, de Kitchener, de Cecil Rhodes sont là d'autre part pour rappeler qu'une grande puissance, susceptible d'exercer l'hégémonie, ne se désintéresse guère de ses communications impériales et que, si l'on est sur le chemin, il faut s'attendre à ce qu'elle s'occupe de vous.

Ainsi le pays de fellahs, s'il souhaite vivre seul et tranquille, ne le pourra sans doute jamais, parce qu'il est un passage. Cette circonstance, considérée tantôt comme un splendide atout, tantôt comme un péril toujours latent, n'avait pas manqué de retenir l'attention des grands souverains qui gouvernaient l'Égypte au XIX^e siècle, quand la carte des communi-

cations mondiales commençait de suggérer son dessin actuel. Mehemet Ali, se méfiant des complications qu'entraînerait le percement de l'isthme, disait non sans sagesse : « Je ne veux pas que l'Égypte devienne un second Bosphore ». Le khédivé Ismaïl au contraire, se félicitant de voir entrer son royaume dans le circuit international, proclamait en inaugurant solennellement le canal de Suez : « L'Égypte n'est plus africaine, elle fait désormais partie des puissances méditerranéennes ». Mais, prévoyant le danger qui n'avait pas échappé à Mehemet Ali, ce même Ismaïl disait à Ferdinand de Lesseps ce mot profond : « Je suis aussi canaliste que vous, mais je veux que le canal soit à l'Égypte, et non l'Égypte au canal ». Le vœu d'Ismaïl, si compréhensible, ne sera sans doute jamais exaucé : le canal, dès l'instant qu'il est international, et il ne saurait être autre chose, ne peut être strictement égyptien. La situation se retourne même contre l'Égypte : inséparable du canal, ne risque-t-elle pas de subir en fait une hypothèque lui interdisant le bénéfice de l'indépendance politique intégrale ? Pareille limitation, qui résulte d'une position géographique incomparable, est peut-être inscrite dans sa destinée.

CHAPITRE III

LE CANAL DANS L'ÉGYPTE ANCIENNE ET LES ROUTES DE L'ORIENT

I

Remarquablement outillée pour les grands travaux publics, experte en canaux, l'ancienne Égypte devait naturellement se préoccuper de relier le Nil à la mer Rouge : la nature même l'y incitait et il ne s'agissait, en somme, que d'un canal de plus. Nous savons, par des inscriptions, par des récits de voyageurs anciens, et même par des traces encore visibles, que cette liaison fut réalisée : quelques faits probables ressortent à ce sujet, parmi beaucoup d'incertitudes (fig. 1).

Suivant une tradition grecque, l'œuvre aurait été commencée dès le moyen empire, sous la XII^e dynastie, c'est-à-dire entre 2 000 et 1800 avant Jésus-Christ, et il existait certainement un canal au temps de la XIX^e dynastie (1350 à 1200 avant Jésus-Christ) : il se détachait du Nil à Bubaste (aujourd'hui Zagazig) pour déboucher dans le grand lac Amer, qui, à cette époque, était encore un golfe. Lorsque la formation d'un seuil l'eut plus ou moins isolé de la mer, Necho, pharaon de la XXVI^e dynastie (609-593), entreprit de le compléter jusqu'à la mer Rouge, mais 120 000 travailleurs moururent à la tâche, sans qu'on aboutît.

Le Perse Darius reprit le projet (521-486), qui fut alors réalisé dans son ensemble. Toutefois, c'est Ptolémée Philadelphie (285-246) qui lui donna sa forme définitive, du Nil jusqu'à Arsinoé, sur l'emplacement actuel de Suez, où une écluse (*diaphragma*) retenait les eaux.

Les derniers des Ptolémées négligèrent le canal, mais Trajan (98-117 après Jésus-Christ) le rétablit : on l'appela « fleuve de Trajan », comme on l'avait appelé antérieurement « fleuve de Ptolémée ». Négligé une fois encore, il connut une nouvelle

période d'activité sous Constantin, puis sous Justinien, pour périr à la fin de la période byzantine (Héraclius). Mais il n'était pas détruit, de sorte que, sous le régime des Arabes, Amr, qui gouvernait l'Égypte au nom du calife Omar, n'eut pas de peine à le remettre en état (642) : il aurait même voulu

ouvrir une communication directe entre les deux mers, mais le calife refusa, par crainte d'ouvrir une route aux infidèles. Finalement, le canal est fermé en 776 par le calife abbasside Aben-Jafar-al Mansour, à l'effet de bloquer la Mecque et Médine révoltées, peut-être aussi pour favoriser, aux dépens de l'isthme, la route terrestre conduisant au golfe Persique par le Nord. La section du Nil au lac subsista longtemps, puis l'ensemble des travaux s'ensabla et le canal mourut, après avoir vécu

plus de mille ans et probablement bien davantage : il fallut attendre encore onze cents ans sa réouverture, en 1869, par Ferdinand de Lesseps.

Le canal, tel qu'il existait sous les Perses et les Ptolémées, nous a été décrit par plusieurs voyageurs contemporains. Hérodote, qui visita l'Égypte vers 460 avant Jésus-Christ, c'est-à-dire

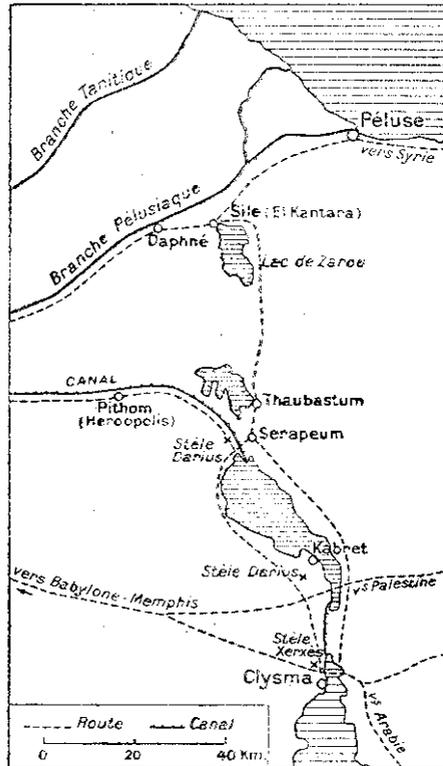


FIG. 1. — Isthme de Suez ancien
Échelle, 1 : 1 1650 000.

un demi-siècle après les travaux de Darius, écrit : « Le canal a assez de largeur pour que deux trirèmes y puissent passer de front et la durée du parcours est de quatre journées. L'eau dont il est rempli vient du Nil et y pénètre au-dessus de Bubaste, ville sur la branche Pélusiaque, qui fut capitale sous la XXII^e dynastie. » Diodore, qui voyagea sous Ptolémée Dionysos, vers 60 avant Jésus-Christ, fait la description suivante : « Un canal creusé à force de bras s'étend de la branche Pélusiaque jusqu'au golfe Arabique de la mer Rouge. Necho, fils de Psammetik, entreprit le premier de le construire. Darius le Perse le continua, mais le laissa inachevé, car il avait appris que, s'il perçait le détroit, il inonderait l'Égypte : on lui avait en effet démontré que la mer Rouge est plus élevée que le sol du Delta (c'est une légende qui aura la vie dure!). Ptolémée y mit la dernière main et, à l'endroit le plus favorable, fit pratiquer une séparation artistement construite : on l'ouvrait quand on voulait y naviguer puis on la refermait aussitôt. » Strabon (40 après Jésus-Christ) dit que « le canal avait 100 coudées de largeur et une profondeur qui le rendait accessible aux plus grands bateaux ». Pline l'Ancien, qui fut victime, en 79, de l'éruption du Vésuve, raconte que le canal creusé par Ptolémée avait 100 pieds de large, 40 pieds de profondeur et 37 500 pas de long, jusqu'aux sources amères. « Le souverain ne continua pas l'entreprise, ajoute-t-il, par crainte de l'inondation, car on découvrit que le niveau de la mer Rouge est de trois coudées au-dessus du sol de l'Égypte. D'autres n'attribuent pas à cette crainte l'interruption des travaux, mais disent que l'on eut peur que l'introduction de l'eau de mer ne gâtât celle du Nil, qui seule sert de boisson ». Lucien, qui vécut en Égypte dans la seconde moitié du II^e siècle, parle d'un jeune homme qui, « s'étant embarqué à Alexandrie, remonta le Nil et navigua jusqu'à Clysmâ (Arsinoé) sur la mer Rouge ».

Il ressort de ces descriptions qu'il s'agissait d'un canal d'eau douce, alimenté par le Nil et ne fonctionnant qu'aux hautes eaux : Cléopâtre ne put s'en servir pour faire passer sa flotte d'une mer à l'autre et dut faire transborder ses vaisseaux à travers l'isthme. La longueur était de 150 kilomètres, la largeur de plus de 25 mètres, la profondeur de 3 à 4 mètres, ce qui était suffisant pour les bateaux de l'époque. Le tracé partait de la branche Pélusiaque, d'abord de Bubaste, plus tard, et

sans doute pour accroître la pente, de Babylone ; il empruntait ensuite la dépression de l'oued Toumilat, sur la ligne occupée par le canal d'eau douce actuel, pour aboutir à l'extrémité Nord du grand lac Amer ; plusieurs chenaux, dont certains étaient sans doute naturels, se dirigeaient, dès le temps des Pharaons, vers la mer Rouge, qui pénétrait dans l'isthme, sous la forme d'un golfe, plus profondément qu'aujourd'hui. Quant au canal des Ptolémées, il partait du petit lac Amer, près du gué des Hébreux, pour aboutir à l'écluse de Clysmas. Les traces, qu'avait repérées Bonaparte, sont encore singulièrement bien conservées : on voit, à cet endroit chargé d'histoire, l'équivalent du bras desséché d'un fleuve se poursuivant sur plusieurs kilomètres ; le tracé est parfaitement net et l'on a l'impression qu'il serait facile de remplir de nouveau ce chenal gros de siècles.

II

L'Égypte ancienne entretenait d'importantes relations avec l'Arabie, l'Éthiopie, les côtes de la mer Rouge. Les produits échangés étaient les épices, les aromates, les ivoires, les bois précieux, les bêtes sauvages... Un commerce maritime s'était développé de ce fait, utilisant surtout le canal, non pas à la façon d'une route de transit comme aujourd'hui, mais pour l'exportation et l'importation : il ne pouvait s'agir d'un rôle de trait d'union avec des continents lointains, de civilisation encore rudimentaires, ou même inconnus. Quel que fût l'avantage des communications maritimes, on leur préférait, en raison de l'incertitude de la navigation en mer Rouge, de ses vents contraires et de ses récifs, le trafic par terre. La route adoptée alors était celle du Nil, jusqu'à Coptos (au Nord de Thèbes) ou Edfou, d'où l'on gagnait ensuite la côte par le désert, soit à Myos Hormos (face à la pointe Sud de la péninsule du Sinaï), soit à Leucos Limen (Kosseyr), soit à Bérénice (à la hauteur d'Assouan). Il y avait ainsi, depuis le Delta, plusieurs routes vers la mer Rouge, celle du canal n'étant pas nécessairement la plus importante : les anciens, avec des gouvernails insuffisants, ne connaissaient pas le louvoisement, et les vents contraires dans le golfe de Suez étaient prohibitifs.

Quand Alexandre eut fait sauter plusieurs des cloisons qui

compartimentaient l'Orient, un commerce de grande envergure, vraiment international, se développa entre ces trois foyers de civilisation : la Méditerranée, l'Orient hellénisé, l'Asie indienne ou chinoise. Les Grecs, les marchands arabes servirent de courtiers aux Romains, grands acheteurs de produits orientaux, mais médiocres commerçants : au temps de la domination romaine en Égypte, un important commerce de transit aboutissait, soit par le canal, soit par transbordement à travers l'isthme, aux entrepôts d'Alexandrie ou de Péluse. Dans son livre, *La Route des Indes*, M. Paul Morand a spirituellement énuméré l'infinie variété des marchandises que Rome demandait à l'Orient : « Des esclaves et des eunuques éthiopiens, des singes savants et des perroquets pour les salons des dames, des lions de Nubie, des léopards afgans, des tigres du Pundjab pour les cirques, des faisans, du gibier, des poules, du miel (le sucre était encore inconnu), des bananes (?), des abricots, des noix de coco pour les tables proconsulaires ; il lui fallait des étoffes de Médie, les laines du Cachemire, les soies et les peaux de Chine, les fourrures du Thibet, les coquillages tropicaux, l'or éthiopien, les perles et la nacre du golfe Persique, les bois du Liban, le santal, l'aloès, le girofle de Perse ; Alexandrie stockait pour les Romains le poivre blanc et noir, le gingembre, le cinamome, le nard, l'encens du Hadramut, les gommes, les cotonnades teintées, les fards, le camphre. L'Inde leur envoyait ses plus belles armes et toutes ses gemmes, les diamants, la calcédoine, l'onyx en lames, le quartz, le cristal de roche, l'améthyste et l'opale, si aimée des patriciens, les Saphirs de Ceylan, l'aigue-marine, la turquoise, les lapis lazuli, les métaux précieux ; Pline parle des « Iles d'or dans le golfe du Bengale.... »

Il s'agissait, on le voit, d'un trafic de luxe, tout miroitant des prestiges de l'Orient. Or, avec des besoins excessifs, Rome n'avait que peu de produits d'échange : elle payait en exportations de plomb, d'étain, de verres, de pelleteries, de vins ; mais sa balance commerciale était déficitaire et il lui fallait en fin de compte régler en or, dont l'Occident à la longue se vida. Si l'on compare l'énumération ci-dessus avec la composition du trafic Sud-Nord à travers le canal de Suez actuel, on mesure toute la différence immense qui sépare le commerce antique des échanges de notre temps : au lieu d'articles de

fantaisie ou de luxe curieusement diversifiés, c'est désormais une importation massive d'aliments et de matières premières sans laquelle une Europe surpeuplée et surindustrialisée ne pourrait survivre. Et cependant notre équilibre est menacé du même péril que l'économie romaine : la difficulté croissante de trouver des produits à exporter, l'hémorragie de l'or.

Alors que la partie occidentale de l'Empire romain se ruinait, disparaissait, l'Empire romain d'Orient, qui demeurait riche, conserva le contrôle de la Méditerranée orientale jusqu'à l'invasion arabe. Sous les nouveaux conquérants, l'activité commerciale dans ces régions fut d'abord considérablement réduite, et même presque tarie pendant trois siècles, mais ensuite, au cours du moyen âge, l'Égypte demeura le grand entrepôt intercontinental. Les marchands venus de l'Ouest, Génois, Vénitiens ou Catalans, rencontraient, à Péluse ou à Alexandrie, les marchands d'Asie ou d'Afrique, et l'équilibre des échanges restait à peu près le même que dans l'antiquité : épices, porcelaines, bois d'aloès, camphre, perles et parfums, contre bois, draps, fourrures et métaux. Mais le canal avait cessé d'être utilisable, et c'est par les ports de la mer Rouge vers le Nil, ou par les routes de l'Arabie et de l'isthme, qu'on transbordait les produits vers la Méditerranée. L'Égypte, qui prélevait de ce fait des commissions, était prospère....

III

La route des Indes par la mer Rouge n'avait pas, dans l'antiquité et au moyen âge, la prépondérance presque exclusive qu'elle a prise au XIX^e siècle : les périls de la navigation n'étaient pas un mythe et l'on préférait, quand on pouvait y recourir, les transports par terre, d'autant plus que les échanges ne portaient pas sur des matières lourdes, mais sur des marchandises légères et de prix, dont le transbordement n'était pas prohibitif comme il le serait aujourd'hui. L'avantage du bateau n'était donc pas décisif, d'où la concurrence d'un système alternatif d'itinéraires terrestres, plus au Nord, vers l'Asie centrale ou l'Inde. La réaction d'un axe de communications Ouest-Est à travers la Syrie, sur un axe Nord-Sud à travers la mer Rouge, semble être un des traits essentiels de l'équilibre des routes dans cette partie du monde. Parallèlement, il y a

rivalité politique entre la puissance qui tient l'isthme de Suez et celle qui domine les hautes vallées du Tigre et de l'Euphrate : un gouvernement d'ambition impériale ne peut pas plus se désintéresser de la Mésopotamie que de l'Égypte. L'observation demeure vraie à l'âge de l'auto, de l'avion ou de la *pipe line*, comme à celui de la trirème ou du chameau.

Sur les voies historiques de l'Asie occidentale, les moyens de transport n'ont pas changé pendant des milliers d'années : dans le désert, la caravane, avec le chameau ; dans les montagnes, la bête de somme ou de trait ; sur les fleuves de la Mésopotamie, le radeau soutenu par des outres (*kelel*), la barque à fond plat (*chartouche*), le panier de roseau en forme de citrouille, gouverné par un aviron (*gouffah*). Leur adaptation à la structure géographique a peu à peu formé des trajets, dont les conditions d'utilisation ou de protection varient. Sur les routes de montagne, où la population est sédentaire, ainsi que le long des fleuves, on peut organiser des étapes, une police. Mais, dans le désert, les conditions du parcours ressemblent à celles de la mer : il y a de longs espaces à la fois indéterminés et vides, avec de rares points d'eau ; la piraterie des nomades y est insaisissable, de sorte qu'il est impossible d'organiser localement la protection des caravanes ; il faut une police du désert, conçue comme celle des océans, soit par une politique de grand style, du type *Pax Romana*, soit par une diplomatie d'abonnement, qui négocie avec le voleur de grand chemin, tacitement reconnu. Ni une barrière comme le *limes* romain, ni une protection individuelle de chaque convoi ne suffisent, aussi bien aujourd'hui qu'autrefois, car la solution du problème est politique. Divers types de villes sont nés de ces formes variées de transport : sur la mer, des ports ; sur les bords du désert, des cités-caravanes, bazars-entrepôts, où s'organisent les convois, où s'échangent les produits ; tout au long de la route, des villes-étapes, comparables aux escales maritimes ; il y a enfin les capitales politiques, qui infléchissent impérieusement les voies vers les centres de pouvoir du moment.

L'histoire la plus ancienne a ainsi dessiné, dans l'Asie occidentale, plusieurs itinéraires de base. Le premier relie Samsoun, sur la mer Noire, à la Mésopotamie et au golfe Persique, par Diarbékir, Sivas et le haut Tigre (sur un axe voisin, la retraite des Dix mille n'a été qu'un haut fait militaire, sans portée

commerciale). Le second, partant d'Istanbul ou d'Ismir, rejoint Konia, Adana, puis, par les Portes de Cilicie, Alexandrette et de là Nissibin, Mossoul et Bagdad (c'est approximativement le tracé du chemin de fer de Bagdad) ; un trajet alternatif, par Ankara, rejoint le haut Tigre. Un troisième itinéraire relie la côte syrienne à la Mésopotamie par le désert, soit d'Homs vers le haut Euphrate par Palmyre, soit de Damas vers le bas Euphrate. De la Mésopotamie vers la Perse, l'Asie centrale ou l'Inde, le grand axe est celui de la fameuse route de la soie, qui, par les Portes Caspiennes, monte vers Ispahan, d'où un embranchement se dirige vers le Kashmire et un autre vers Kaboul et l'Inde. Plus au Nord, une route parallèle, partant de la mer Noire, passe au Sud du Caucase, vers la Caspienne et le Turkestan.

Scion les périodes, les centres de gravité politiques se déplacent, modifiant l'ordre de préséance des trajets. Quand il existe des puissances de taille impériale, les routes se stabilisent, s'organisent, conquièrent même le désert, qui recule, mais regagne le terrain perdu par lui quand le pouvoir devient faible, incompetent ou divisé : les routes alors, même au prix de longs détours, évitent de quitter les pays de sédentaires. A la longue pourtant, on observe une sorte de permanence des voies essentielles, qu'il s'agisse de la route royale des Perses, de l'itinéraire suivi par Alexandre, du réseau des voies romaines. Depuis Alexandre jusqu'au III^e siècle de notre ère, l'Orient hellénisé n'est plus une frontière entre des civilisations, mais au contraire un trait d'union ; les Romains, par une politique d'États interposés, ont amadoué le désert, mais, après la chute de Palmyre en 279, le contrôle du trafic transdésertique leur échappe, et le *limes* qu'ils dressent alors n'est plus qu'une barrière, marquant la limite d'un empire qui désormais se défend. Quand, plus tard, la sécurité du désert est confiée à ceux mêmes qui en sont les maîtres, la solution se révèle efficace ; avec les Arabes, les communications s'élargissent, entre Bagdad, Damas, la Mecque, dans un ensemble de relations où la politique, la religion, le commerce trouvent leur compte, et, pendant toute la fin du moyen âge, l'Europe et l'Asie seront en contact par la Méditerranée orientale, la mer Noire et la mer Rouge. C'est d'un tout autre côté de l'horizon, et nul ne le soupçonne, que va surgir une concurrence fatale aux routes de terre et de mer de l'Orient.

CHAPITRE IV

DE VASCO DE GAMA A FERDINAND DE LESSEPS

(1498-1854)

I

Dans la seconde moitié du xv^e siècle se produisent deux événements d'importance capitale. La prise de Constantinople par les Turcs (1453) bloque les routes de terre vers l'Asie, et le désert redevient une zone d'insécurité abandonnée aux nomades. Presque en même temps, la découverte du cap de Bonne-Espérance (1498) ouvre vers les Indes une route nouvelle. Les conséquences sont formidables : la Méditerranée, jusqu'alors un passage, devient un cul-de-sac, le dessin des communications mondiales se transforme, l'équilibre des continents est bouleversé.

C'est la période étonnante où l'Europe, soulevée par une mystérieuse puissance d'expansion, déborde sur le monde : l'apostolat, les appels de la curiosité, l'attrait de fabuleux bénéfices inspirent les pionniers. Les produits exotiques de l'Asie ont conservé tout leur prestige, et notamment les fameuses épices. Des légendes anciennes disent qu'on peut arriver aux Indes en contournant l'Afrique : on y cherche le poivre, le gingembre, la noix muscade, le clou de girofle, la cannelle, l'aloès, les pierres précieuses, les perles, l'ambre de mer, la nacre, toutes les étoffes et broderies de l'Orient ou de la Chine.... Pour ces recherches, ce sont les pays ayant pignon sur océan qui sont le mieux placés. Dès le milieu du xv^e siècle, les Portugais, qui, plus que les Espagnols, possèdent le génie de la navigation, le sens du contact, descendent d'île en île, de cap en cap, vers ce suprême cap « espoir des Indes » que Vasco de Gama, parti de Belem, atteint enfin en 1498 : il rejoint de là Calicut, prenant à revers tout le système vénitien, qui en peu d'années s'effondre. Une page d'histoire est tournée.

La conséquence qui se dégage immédiatement, c'est la

substitution du monopole portugais au monopole vénitien. La nouvelle route maritime est beaucoup plus longue, mais la navigation sur les océans est plus facile que sur la mer Rouge, où les récifs sont nombreux, les vents irréguliers ; surtout elle ne comporte pas de transbordement, d'où un prix de transport sensationnellement moindre : les épices rendues à Lisbonne coûtent cinq fois moins cher qu'à Venise ; en peu d'années le commerce du poivre passe au Portugal, où les Vénitiens eux-mêmes se voient contraints d'aller l'acheter ! Le trafic ancien par la Méditerranée se trouve ainsi frappé à ses deux sources, la mer Rouge et le golfe Persique : Alep, Alexandrie sont ruinées en même temps que Venise, dont la décadence est irrémédiable, son commerce étant réduit au Proche-Orient. Le centre de gravité du monde s'est déplacé vers l'Ouest, et les puissances de l'avenir sont celles de l'Atlantique, le Portugal, la France, l'Espagne, la Hollande, l'Angleterre, cependant que l'Orient méditerranéen s'endort pour trois siècles.

La personnalité de Lisbonne exprime ce contact, nouveau en Europe par rapport au moyen âge, de l'Atlantique et de l'Orient. Sur un territoire heurté comme celui des sept collines, cette ville, blanche comme une échelle du Levant, regarde le Tage, qui semble un lac, mais elle est sous le signe de l'Océan : car bien qu'invisible il est là, présent dans le vent du large, dans le plein ciel, dans l'Ouest qui s'ouvre immense. Par quelques-uns de ses quartiers, indisciplinés et denses, c'est l'ultime des villes méditerranéennes, mais c'est aussi la première des villes d'Amérique latine, annonçant Rio et Bahia, d'une curieuse ressemblance avec San Francisco, cette autre ville blanche, un peu latine, située elle aussi à l'extrémité occidentale d'un continent. Regardez une carte des communications mondiales, c'est au large de Lisbonne que s'ouvre un trident de routes maritimes, vers l'Amérique du Sud, vers le Cap et par la Méditerranée vers l'Orient (fig. 9).

II

La découverte de Vasco de Gama ouvre une lutte de quatre siècles entre deux groupes de puissances, les bénéficiaires de la route du Cap (Portugal, Hollande, Angleterre) et ses vic-

times (Venise, Marseille, c'est-à-dire la France, l'Égypte). La vieille route semble condamnée : sous le régime des Mameluks, sans parler de douanes prohibitives, l'insécurité de l'isthme suffirait à détourner le trafic ; la Turquie, de son côté, songe surtout à écarter de ces parages les pays occidentaux. Pourtant, en présence d'une concurrence fatale, les puissances méditerranéennes réagissent : restaurer la route ancienne, en rajeunissant son équipement, devient chez elles une préoccupation qu'on retrouve de siècle en siècle, jusqu'à de Lesseps.

Dès le début du xvi^e, Venise propose de couper l'isthme par un canal, dans l'espoir de retrouver le trafic perdu. Les Turcs, à la fin de ce même siècle, songent à organiser une voie commerciale terrestre vers Bagdad et le golfe Persique (toujours les mêmes tracés séculaires !). Ali le renégat, beyler bey d'Afrique, préconise vers la même époque l'idée d'un canal, surtout pour faciliter le passage de la flotte turque en mer Rouge. Sixte Quint s'intéresse à ces projets, qui raccourciraient le voyage des missionnaires. Naturellement, rien ne se fait.

La monarchie française, dans cette affaire, a des intérêts contradictoires : Marseille joue un rôle considérable dans le commerce du Levant, mais Lorient, port d'attache de la Compagnie des Indes, qui bénéficie d'un monopole, est un port atlantique. L'ancien régime va néanmoins porter un intérêt persistant à la route des Indes, et, même s'il n'aboutit pas, la tradition qu'il crée et entretient ainsi, qu'il empêche de se prescrire, prépare un avenir qui, sans lui, ne se fût peut-être pas réalisé. Colbert songe à créer une compagnie du Levant, recevant le monopole du commerce français de la mer Rouge et pour laquelle il voudrait une préférence douanière en Égypte. Pendant tout le règne de Louis XIV, une diplomatie attentive négocie l'obtention d'avantages commerciaux relatifs à l'organisation de la route des Indes, soit en Turquie, soit en Égypte, soit en Perse. Plusieurs projets de canaux isthmiques, dont le plus célèbre est celui de Leibniz (1672), sont envisagés ; Savary, dans *Le Parfait négociant*, conçoit un tracé direct entre les deux mers. Doubler le cap de Bonne-Espérance est interminable ! Benoît de Baillet, consul en Égypte, se fait fort, si toutes les circonstances concourent, d'assurer le port d'une lettre de Paris à Surate en cinquante jours : c'est par avance

l'*overland route* de Waghorn. L'activité redouble sous Louis XV, après la conquête, puis la perte de l'Inde. Le marquis d'Argenson, précurseur des Saint-Simoniens et de Lesseps, préconise un canal « commun à tous les chrétiens ». M. de Perdriau, consul à Alep, le duc de Praslin penchent au contraire pour la voie du golfe Persique, avec un transit par Bassorah et Alep.

La période de Louis XVI et celle de la Révolution sont, du point de vue qui nous occupe, inséparables. Un commerce de plus en plus important — toiles des Indes, moka d'Arabie — passe par Suez, mais la présence des Anglais dans l'Océan Indien donne à la question un caractère de plus en plus politique, d'autant qu'eux aussi se préoccupent d'ouvrir une route, soit par Suez, soit par Bagdad et Diarbékir. Les missions françaises se multiplient (Montigny en 1776, Choiseul-Gouffier en 1777) ; le traité Truguet-Magallon (1785) obtient des garanties pour la sécurité des caravanes et des avantages douaniers. Volney, qui visite l'Égypte en 1783-1784 et dont le livre a un grand retentissement, croit un canal possible, non pas direct, mais par le Nil, comme autrefois. En 1790, les commerçants marseillais adressent un mémoire à la Constituante : « Que les ports de la mer Rouge soient ouverts aux navires français ; que le commerce qu'ils y feront ne soit soumis à aucune entrave ; qu'ils puissent apporter à Suez les marchandises des Indes ; que leur transport de Suez au Caire soit protégé par le bey commandant : bientôt le Caire deviendra l'entrepôt des Indes orientales et ce colosse que les Anglais ont élevé dans le Bengale sera renversé. » C'est déjà l'atmosphère de l'expédition d'Égypte.

III

La question d'Égypte n'a donc jamais cessé d'être actuelle ; sans études nouvelles, elle peut être reprise à tout moment : elle est mûre. Quand, sous le Directoire, l'idée poursuit son cheminement, s'empare de quelques grands esprits, s'insinue dans les bureaux, il suffit de se reporter à des projets anciens. Légataire des traditions de l'ancien régime, Talleyrand joue ici un rôle primordial, donne les arguments fondamentaux : « La reprise de la route de Suez influerait sur l'Angleterre d'une manière aussi fatale que la découverte du cap de Bonne-

Espérance influa sur les Génois et les Vénitiens dans le *xvii^e* siècle. Si la France possède la route de Suez, peu importe dans quelles mains restera le cap de Bonne-Espérance. » C'est du reste une tradition commune à beaucoup de Français — et Bonaparte la partage — que les grandes choses ne se font qu'en Orient. L'expédition d'Égypte vise donc en réalité la route des Indes, c'est le sens des instructions du Directoire : « Le général en chef de l'armée d'Orient s'emparera de l'Égypte ; chassera les Anglais de toutes les possessions de l'Orient où il pourra arriver ; et notamment détruira tous leurs comptoirs sur la mer Rouge ; fera couper l'isthme de Suez et prendra toutes les mesures nécessaires pour assurer la libre et exclusive possession de la mer Rouge à la République française. »

Ainsi Bonaparte est chargé de « couper l'isthme ». Le 24 décembre 1798, avec Berthier et Caffarelli, l'amiral Gantheaume, l'ingénieur en chef Le Père, Monge, Berthollet, Costaz, il se rend sur les lieux. La petite expédition retrouve les traces de l'ancien canal, ce long fossé vide que je n'ai pu contempler sans émotion : à cheval avec Berthier, le général en chef en suit le parcours sur une trentaine de kilomètres. Après une pointe à Suez, où il se préoccupe d'organiser une base offensive contre les Indes, et une inspection du point d'eau des Fontaines de Moïse, il rentre au Caire par la dépression de l'oued Toumilat. « La chose est grande, conclura-t-il en parlant à Le Père du canal. Publiez un mémoire et forcez le gouvernement turc à trouver, dans l'exécution du projet, et son intérêt et sa gloire. »

Le Père, avec des difficultés extrêmes (manque d'eau, de matériel, de moyens de transports, insécurité, inondations...), procède sur place à une enquête technique, d'où sortira son fameux rapport, présenté au premier Consul le 24 août 1803, mais publié seulement en 1808. Il estime le canal réalisable « sans difficultés majeures », au prix de 25 ou 30 millions de francs, mais il condamne la conception d'un tracé direct, car il admet la vieille notion d'une différence de niveau entre les deux mers (Laplace et Fourier, eux, n'y croient pas), et d'autre part il juge impossible de faire un port sur la plage de Péluse. Son projet est celui d'un canal de dérivation, sur le plan général du canal des anciens, avec des écluses, d'Alexandrie à Suez, par Boulak, le Scrapeum et Chalouf. Encore qu'il

semble s'être exagéré les difficultés de la navigation en mer Rouge, le collaborateur de Bonaparte a jugé d'un œil sûr les conditions de la nouvelle voie maritime à instituer : « La voie d'Égypte, écrit-il dans l'introduction à son mémoire, deviendrait par le moyen du canal aussi continue, aussi uniforme, en quelque sorte, pour les navigateurs que celle du cap de Bonne-Espérance, et en même temps plus exclusive pour ceux qui en seraient les maîtres. » Qu'il ait orienté l'opinion dans une fausse voie, celle du double niveau des deux mers nécessitant un canal indirect et à écluses, c'est en somme secondaire. Ce qui est fondamental, c'est qu'on se trouve pour la première fois en présence d'un projet précis d'ingénieur, fournissant une base de discussion technique ; c'est sur le mémoire Le Père, et même s'il doit en prendre le contre-pied, que Ferdinand de Lesseps fondera plus tard sa grande œuvre.

IV

Une Égypte moderne, où il va être possible d'entreprendre et de réaliser de grandes œuvres, naît avec Mehemet Ali (1805-1849). Il rétablit l'ordre, crée un État, s'adjoint des experts appelés d'Europe, engage une grande politique de travaux publics : ainsi se forment les conditions dans lesquelles travaillera Ferdinand de Lesseps. Mais ce souverain génial redoute pour son pays ce caractère de passage international que justement ses réformes appellent, il ne veut pas que l'isthme de Suez devienne un second Bosphore. Et cependant, c'est sous son règne que le problème du transit à travers l'Égypte commence de se poser avec une insistance bientôt irrésistible ; les Anglais tiennent pour un chemin de fer, les Français pour le canal : l'Égypte a été « découverte », l'Occident ne la lâchera plus !

Le voyage des Indes par le Cap est d'une lenteur désespérante. De plus en plus l'idée s'impose — et c'est l'évidence même — que, si l'on est pressé, l'itinéraire de la mer Rouge, avec un transbordement bien organisé entre Suez et Alexandrie, est beaucoup plus rapide. Les Anglais, directement intéressés, sont du reste les premiers à le comprendre. Dès 1829, le lieutenant Waghorn devance la malle du Cap en acheminant par cette voie le duplicata des dépêches expédiées de

Calcutta. Dix ans plus tard, la *Péninsulaire et Orientale* organise cette *overland route*, avec deux services de navigation conjugués; elle demande instamment la construction d'une voie ferrée, qui sera achevée par étapes entre 1850 et 1860. Dès cette période, les voyageurs ont déserté le Cap.

En concurrence avec les Anglais, pratiques et politiques, les Français abordent le problème dans un esprit différent. Ce sont d'abord les Saint-Simoniens : on connaît leur plan de régénération par le travail, leur ambition de servir la paix universelle par l'entreprise de grands travaux publics internationaux. Papisme industriel, dit-on, illusions de visionnaires ! Ils représentent néanmoins ce que l'idéalisme du XIX^e siècle a de meilleur. Saint-Simon avait inscrit dans son programme les canaux interocéaniques de Suez et de Panama : Enfantin en hérite et, accompagné d'une nombreuse équipe de techniciens, part pour l'Égypte en 1833; ses préoccupations ne sont ni impérialistes, ni même imbues d'égoïsme national; dans sa pensée, le canal doit être européen, universel; l'œuvre de Lesseps portera, il ne faut pas l'oublier, cette même marque d'humanité. Le groupe reste quatre ans en Égypte, douze de ses membres y meurent, mais aucun résultat direct n'est atteint. C'est seulement en 1846 que se constitue une société d'études pour le canal de Suez, dont les participants sont Enfantin, Arlès Dufour, Paulin Talabot, Stephenson, fils de l'initiateur fameux de la locomotive. Après une nouvelle enquête technique sur place, une consultation des principales chambres de commerce européennes, on aboutit en 1847 au projet Paulin Talabot, qui ne constitue pas à vrai dire, par rapport au plan de Le Père, un progrès bien défini. Un nouveau nivellement a définitivement établi l'égalité de niveau entre les deux mers, et l'on a envisagé un tracé direct, mais la difficulté de construire un port sur la plage de Péluse l'a fait écarter. Le canal sera donc indirect comme celui des anciens, partant d'Alexandrie, traversant le Nil sur un pont d'un kilomètre, à vingt mètres au-dessus du fleuve, rejoignant les lacs Amers par la dépression de l'oued Toumilat, soit un trajet de 400 kilomètres, coût 300 millions. Avec cette conception, qui n'était sans doute pas viable, la société s'enlisa dans des discussions intestines : Stephenson, Anglais et d'hérédité ferroviaire, finit par rendre sa préférence au chemin de

fer, Infantin ameutait contre l'intrigue britannique la Turquie et la Russie, mais sans qu'aucun pas fût fait sérieusement dans la voie des réalisations.

Le 7 novembre 1854, Ferdinand de Lesseps débarque à Alexandrie, ayant dans sa poche un projet de canal, qu'il va soumettre au nouveau vice-roi, Mohammed Saïd. Désormais la biographie de celui qui sera le « grand Français » et l'histoire du canal sont une seule et même chose.



A cette étape de sa longue évolution, le problème du canal se trouve pour ainsi dire déblayé. Il est désormais admis que la route de Suez, infiniment plus courte que celle du Cap, lui est préférable, à condition toutefois d'être équipée : l'Europe, devenue l'usine de la planète, réclame des transports rapides, son équilibre est à ce prix. Mais la nature des échanges s'est transformée : il ne s'agit plus d'épices, mais de produits lourds, massifs, ne se prêtant pas au transbordement. C'est pourquoi il faut un canal maritime, dont la navigation à vapeur, qui commence à s'affirmer, bénéficiera pleinement.

La conception politique du canal à réaliser se précise également : il ne faut pas qu'il soit le monopole d'une puissance, mais bien plutôt une œuvre internationale mise au service de l'Europe, de la civilisation, de l'humanité tout entière. Il serait particulièrement regrettable qu'il fût fait contre quelqu'un, et notamment par la France contre l'Angleterre, maîtresse des Indes, principale usagère éventuelle. Il apparaît ainsi que, de ce point de vue, l'expédition d'Égypte n'était pas dans la bonne voie, ni davantage, avec sa politique anti-anglaise en Égypte, M. Thiers en 1840. Les précurseurs de la conception qui va triompher sont d'Argenson, Infantin, Lamartine, parce qu'ils envisagent l'entreprise sous son aspect humain, qui est en même temps, pour la France, celui de la sagesse politique. « L'Angleterre, dit Lamartine, fera brûler sa dernière voile avant de permettre que la puissance française lui ferme directement ou indirectement Suez.... Quel est l'intérêt de l'humanité dans la question d'Orient ?... C'est que la Méditerranée, le grand lac, non pas français, mais européen, mais international, redevienne le théâtre et le véhicule d'une

incalculable circulation de commerce et d'idées. C'est enfin, en seconde ligne, que l'immense empire indien et la Chine, rapprochés de cinq mois de route par Suez et par la découverte de la vapeur, se renouent à l'Europe par l'Asie mineure et par l'Afrique et constituent ainsi la grande unité de l'Univers politique, industriel et religieux. »

Le canal, tel qu'il va être réalisé par de Lesseps, si proche dans son inspiration des Saint-Simoniens, répond exactement à cet idéal humain, qui exprime vraiment ce que le XIX^e siècle, si libéral dans sa plus belle période, a eu de meilleur.

CHAPITRE V

FERDINAND DE LESSEPS ET LA CONSTRUCTION DU CANAL

I

Ferdinand de Lesseps, né à Versailles en 1805, appartenait à une famille de consuls. Son père, Mathieu, au cours d'une longue carrière, toute méditerranéenne, avait eu l'occasion de favoriser personnellement l'extraordinaire ascension de Mehemet Ali ; par son mariage, à Malaga, il était devenu l'allié de la famille Montijo ; mort sans fortune, il avait poussé son fils dans la même voie que lui. Celui-ci, après avoir passé par Tunis, Alexandrie, Barcelone, Madrid, était ministre plénipotentiaire à Rome en 1849, à ce tournant délicat où la législative renversait la politique de la constituante : blâmé pour une attitude jugée trop favorable pour la démocratie romaine, il se faisait mettre en disponibilité ; il avait quarante-quatre ans et sa carrière pouvait paraître finie....

C'eût été mal le connaître que de le croire. Sa vitalité, son dynamisme, comme on dit aujourd'hui, étaient extraordinaires : d'une exubérance physique invraisemblable, il se plaisait aux exploits sportifs spectaculaires ; presque enfant encore, il avait, par bravade, traversé la Seine à la nage ; cavalier émérite, tireur au pistolet impeccable, animateur mondain charmant, danseur infatigable, il était par surcroît d'un courage sans égal ; d'une sobriété complète, il avait le goût du faste ; parfaitement à l'aise dans l'atmosphère orientale, il se plaisait à lire dans le ciel les signes de la destinée, tenait compte des présages ; d'une intuition sûre, il allait de l'avant avec la plus inconsciente témérité quand il avait acquis la foi dans la réussite ; c'était une force de la nature.

Consul à Alexandrie en 1832, il s'y était lié d'amitié avec Mohammed Saïd, le benjamin des treize fils de Mehemet Ali. Ce dernier, qui reportait sur lui la reconnaissance qu'il avait

vouée à son père (« C'est ton père qui m'a fait ce que je suis »), l'avait chargé de donner des leçons d'équitation à l'adolescent, porté à l'embonpoint et qu'il voulait à tout prix voir maigrir : mis à la portion congrue, le jeune prince se réfugiait parfois au consulat, où un succulent macaroni lui était servi en cachette. Son amitié pour de Lesseps était sincère et dura toute sa vie : parmi les atouts qui firent le succès du canal, peut-être ce modeste macaroni a-t-il sa place ?

A trente ans, Ferdinand de Lesseps avait épousé M^{lle} Delamalle, dont il eut cinq fils. Sa belle-mère, femme d'une grande intelligence, était de sa part l'objet d'un véritable culte. Au lendemain de sa disgrâce diplomatique, il se retira dans un manoir campagnard qu'elle avait acquis dans le Berri sur son conseil, le manoir de la Chesnaie : bientôt veuf, il y mène de plus en plus la vie retirée d'un *gentleman farmer* ; les grandes ambitions lui semblent fermées.

Cependant il pense toujours à l'Orient. Durant l'ennui d'une quarantaine au lazaret d'Alexandrie, en 1832, des amis, pour le distraire, lui avaient envoyé un paquet de livres, parmi lesquels le rapport Le Père. La question du canal, de suite, l'avait passionné ; il en avait causé longuement avec les Saint-Simoniens. Dans le loisir de la Chesnaie il avait repris, classé ses notes à ce sujet, envoyant même un mémoire au vice-roi Abbas pacha, successeur de Mehemet Ali, puis au gouvernement turc, mais sans succès ; on connaît le sort, trop fréquent, de ces appels de l'initiative privée en faveur des grandes entreprises : un accusé de réception banal ou même, sans phrase, le panier !

Le 15 septembre 1854 arrive tout à coup à la Chesnaie la double nouvelle de la mort d'Abbas pacha et de l'avènement de Moïammed Saïd. « Dès que j'appris l'arrivée au pouvoir de mon élève, écrit de Lesseps, je lui écrivis pour le féliciter. Il me répondit, me priant de venir immédiatement le voir. Comme j'avais étudié complètement, depuis ma retraite, toutes les questions relatives au canal de Suez, je connaissais parfaitement l'isthme ; je m'étais convaincu de la possibilité de faire l'entreprise du percement, qui avait frappé mon imagination quand j'avais lu le mémoire de Le Père, notre ingénieur en chef de l'expédition du général Bonaparte. Je repris mes anciens travaux, persuadé que j'obtiendrais la concession. »

Le 7 novembre, il débarque à Alexandrie, où l'attend un accueil princier. Le vice-roi le traite en ami, en grand ami, l'installe magnifiquement, lui fait don d'un coursier de prix, l'invite à le suivre dans une promenade militaire, d'Alexandrie au Caire, par le désert, avec dix mille hommes. Lesseps a dans sa poche son projet de concession, et l'occasion sera excellente pour en proposer l'adoption, mais il attend son moment, car toute fausse manœuvre, dans une affaire où les relations personnelles sont presque tout, peut être irréparable. Le 15 novembre, en plein désert, ayant à sa façon consulté les oracles dans le ciel d'Égypte (le matin même un arc-en-ciel aux vives couleurs lui est apparu comme un heureux présage), il se risque. Mohammed Saïd écoute avec intérêt ses explications et lui répond : « Je suis convaincu, j'accepte votre plan. Nous nous occuperons, dans le reste du voyage, des moyens d'exécution. Vous pouvez compter sur moi. »

En effet, dès le 25 novembre, au Caire, devant les consuls généraux en grand uniforme, le vice-roi annonce publiquement qu'il est résolu à faire ouvrir l'isthme par une compagnie de capitalistes de toutes les nations, que M. de Lesseps sera chargé de constituer. Puis, se tournant vers ce dernier, qui est à ses côtés, il ajoute : « N'est-ce pas que nous allons faire cela ? » Dans la lettre où il raconte la scène, le nouveau concessionnaire observe : « Le consul général d'Angleterre avait une attitude un peu embarrassée. »

II

Les traits essentiels de l'entreprise, telle qu'elle existe et fonctionne encore aujourd'hui, sont inscrits dans le firman de la concession, signé le 30 novembre 1854. La concession est personnelle, accordée à « notre ami M. Ferdinand de Lesseps », que le vice-roi appelle aussi quelquefois « mon dévoué ami, de haute naissance et de rang élevé, M. Ferdinand de Lesseps ». C'est lui qui reçoit le pouvoir exclusif de constituer et de diriger une compagnie universelle pour le percement de l'isthme et l'exploitation d'un canal entre les deux mers, les bénéfices devant être partagés dans la proportion de 15 p. 100 au gouvernement, 10 p. 100 aux fondateurs, 75 p. 100 aux actionnaires. Le qualificatif d'*universelle*, donné à la compagnie,

exprime clairement la volonté qu'elle soit dégagée de toute arrière-pensée nationale égoïste, les tarifs devant être égaux pour toutes les nations, sans qu'aucune d'elles puisse obtenir un avantage particulier, quel qu'il soit. C'est bien là l'inspiration saint-simoniennne, dont Lesseps, encore qu'il se sépare dans l'action des Saint-Simoniens, est en somme l'héritier. La durée de la concession est de 99 ans, à partir de l'ouverture, le gouvernement égyptien se substituant ensuite à la compagnie, à charge d'indemnité fixée arbitralement pour le matériel. Tout était prévu, et fort bien, mais une réserve grave était annexée : les travaux ne commenceraient qu'après ratification de la concession par la Sublime Porte, suzeraine, au moins théorique, de l'Égypte.

Immédiatement, de Lesseps se met à l'œuvre : les premiers frais seront supportés par une société d'études, dans laquelle cent fondateurs, choisis parmi ses amis, verseront chacun 5 000 francs, en plus de quoi l'on peut compter sur l'appui, non seulement moral, mais matériel, du vice-roi. Sans attendre, accompagné de deux ingénieurs français au service de l'Égypte, que Mohammed Saïd met à sa disposition, Mougel et Linant, il se rend dans l'isthme, et là, de suite, il se décide pour le tracé direct, seul acceptable politiquement pour le vice-roi. Suivant une méthode qui sera toujours la sienne, il écoute les experts, mais c'est lui qui tranche, avec une sûreté de jugement et plus encore peut-être d'intuition qui sera rarement prise en défaut, du moins à Suez. Il sait cependant que l'aval d'autorités techniques reconnues est nécessaire et c'est pourquoi, procédure à laquelle il restera fidèle, il constitue une commission internationale de savants qui visite l'isthme, fin 1855, et confirme la possibilité d'un canal direct.

Le projet adopté au début de 1856 résulte de ces études initiales. On ne parle plus, depuis longtemps, d'une différence de niveau entre les deux mers, et la difficulté de faire un port dans les marais de la côte méditerranéenne ne paraît plus insurmontable. On abandonne donc le plan Talabot, en faveur d'un canal maritime direct de la mer Rouge à la Méditerranée par les lacs Amers : sa profondeur prévue est de 8 mètres, sa largeur de 44 mètres au plafond ; il faut en outre, condition indispensable, commencer par creuser un canal d'eau douce, alimenté par le Nil, qui seul pourra rendre l'isthme habitable.

La durée des travaux est estimée à six années, le coût est évalué à 200 millions de francs et le trafic probable — hypothèse que l'avenir ratifiera généreusement — à trois millions de tonnes, ce qui, avec un péage de 10 francs par tonne autorisé par la concession, laisse raisonnablement penser que l'affaire est financièrement viable. On est donc à pied d'œuvre, mais dans cette grande entreprise ce ne sont pas les difficultés techniques qui vraiment vont compter.

A Constantinople, où dès le début de 1855 le nouveau concessionnaire est allé chercher son visa, la réception des Turcs est bonne, mais l'ambassadeur anglais, lord Strafford de Redcliffe, exige de la Porte que la ratification n'ait pas lieu avant que l'Angleterre ait été consultée : le centre de la discussion se déplace donc vers l'Occident et, avec un instinct sûr, le splendide lutteur qu'est l'homme du canal se porte au cœur même de la bataille. L'appui officiel français lui est facilement acquis : cousin de l'impératrice, il aura toujours ses entrées aux Tuileries. « Soyez fort et tout le monde vous soutiendra », lui dit l'empereur, qui conclut : « Cela se fera ! » Mais c'est l'Angleterre qu'il s'agit de convaincre. Il s'y rend en juin 1855, puis en avril-mai 1856. La campagne de propagande qu'il y mène est magnifique : série de lettres ouvertes au Parlement, à la Compagnie des Indes, aux négociants de la Cité, aux chambres de commerce, aux propriétaires de mines, aux industriels, aux banquiers, aux maisons qui commercent avec l'Inde, l'Extrême-Orient, l'Australie... ; série de meetings, avec grand déploiement de cartes et de graphiques, à Londres et dans les grandes villes industrielles ; série de visites aux personnages influents, la reine d'abord et le prince consort, Palmerston, Gladstone, Cobden ; série de démarches mondaines, où ce parfait gentleman excelle, invité, fêté partout, véritable *lion* de la saison. Sur son passage se dessine une opinion favorable et l'on pourrait croire qu'il va réussir, mais il se heurte à un mur, l'opposition du gouvernement, qui s'inspire, il faut le dire, de la plus authentique tradition britannique.

L'hostilité de Palmerston est restée célèbre, presque comique par la violence de son expression : « Il s'agit, dit-il par exemple dans son discours du 7 juillet 1856, d'un de ces nombreux projets d'attrape-nigauds qui sont périodiquement tendus à la crédulité des capitalistes gobe-mouches : je le crois matérielle-

ment irréalisable, si ce n'est au prix de dépenses telles qu'aucune espèce de rémunération ne pourra être garantie. » Dans son discours du 14 août cette même année, c'est un autre argument qu'il invoque : « Le motif principal, et le seul, que nous ayons fait valoir auprès du gouvernement turc pour ne pas accepter le plan proposé, c'est non pas le dommage causé à l'Angleterre, mais à la Turquie : l'atteinte portée à l'intégrité de l'empire ottoman. » Ainsi, comme il arrive si souvent dans la vie, l'homme d'État britannique laisse dans l'ombre les raisons véritables de son opposition. Il ne s'agit pas en réalité de défendre quelques gogos, ni même au fond de l'intégrité ottomane, mais des communications de l'Empire : la préoccupation est essentiellement impériale. La route des Indes par le Cap est longue sans doute, mais sûre, et l'Angleterre en possède aisément le contrôle. Par Suez au contraire l'itinéraire est direct, mais, si l'Égypte qui en est la clef tombe entre les mains de quelque puissance européenne, il ne peut plus être question de contrôle britannique : or c'est la France qui préconise le canal. Les arguments que Palmerston mettait en avant étaient grotesques, et Lesseps pouvait se demander en causant avec lui s'il avait devant soi « un maniaque ou un homme d'État », mais ceux qu'il ne donnait pas étaient, de son point de vue, solides : il se trouve aujourd'hui même des Anglais pour estimer qu'il avait raison et qu'il eût mieux valu que l'isthme n'ait jamais été percé.

À la suite d'une conversation diplomatique, les deux gouvernements français et anglais avaient convenu de ne pas peser sur les décisions de la Turquie ou de l'Égypte et de laisser l'affaire suivre son cours commercial et industriel, mais la persistance de l'hostilité britannique ne pouvait être ignorée, de sorte que le Turc, intimidé, ne ratifiait toujours pas. Quatre ans s'étaient écoulés depuis l'octroi de la concession. Lesseps, lassé d'attendre, se décide finalement à aller quand même de l'avant. « La question politique de Suez, à l'égard de l'Angleterre, ayant été déferée à notre gouvernement, et l'adhésion tacite de la Porte étant suffisamment constatée, il ne me reste plus qu'à préparer l'organisation de la compagnie », voilà ce qu'il écrit, le 18 août 1858, à Barthélemy Saint-Hilaire. La base juridique de pareille argumentation est singulièrement déficiente, et l'on comprend que son correspondant s'inquiète,

refuse de le suivre sur ce terrain, mais l'intrépide lutteur suit sa route. Impardonnable légèreté, s'il eût échoué, mais il va réussir, et l'on est bien obligé, ne sachant plus ici ce qui est qualité ou défaut, de dire avec admiration : Quel cran !

On procède donc à l'appel d'un capital de 200 millions, sous la forme de 400 000 actions de 500 francs : la dépense pour les travaux est évaluée à 160 millions, plus 40 millions d'intérêts intercalaires, la durée prévue de l'exécution étant de neuf ans. Le titulaire de la concession en fait l'apport gratuit ; son désintéressement est évident et doit être souligné : il ne se préoccupe que de l'œuvre à accomplir. Mais comment trouver 200 millions, quand on est seul, quand on n'est pas financier, avec une concession dont la valeur juridique est plus que contestable ? M. Robert Courau, dans une excellente biographie de Lesseps, a raconté son pittoresque contact avec les banquiers : « Lesseps a fait appel à Rothschild : il lui a exposé son projet de souscription internationale ; le financier le félicite chaudement et met ses guichets à sa disposition, tant en France qu'à l'étranger ; remerciements de M. de Lesseps. Mais au moment de prendre congé un doute lui vient, et se tournant vers Rothschild : « Que me demandez-vous en échange ? — Mon Dieu ! comme on voit bien que vous n'êtes pas homme d'affaires ! Ce sera comme à l'ordinaire 5 p. 100. — 5 p. 100 ! Mais, pour 200 millions, cela fait 10 millions ; 10 millions pris sur l'argent de mes actionnaires pour vos corridors obscurs. Grand merci ! Gardez vos guichets ! Notre souscription se fera sans vous. Je trouverai bien quelque local à cet usage. Je le paierai douze mille francs pour un mois et il fera tout aussi bien notre affaire. — Vous ne réussirez pas ! — Nous verrons ¹. »

« Les banquiers veulent me faire la loi, dit Lesseps, mais je ne la subirai pas. Je ferai mon affaire tout seul, et je m'adresserai directement au public ². » C'est effectivement ce que fait ce diable d'homme : un bureau est loué place Vendôme, lui-même il parcourt l'Europe dans une tournée de propagande, et le succès est éclatant : 25 000 souscripteurs répondent à l'émission, qui a lieu du 5 au 30 novembre 1858. C'est, en

1. Robert Courau : *Ferdinand de Lesseps* (Paris, Grasset, 1932), p. 84.

2. J. Charles-Roux : *L'isthme et le canal de Suez* (Paris, Hachette, 1901), p. 285.

France, dans la petite bourgeoisie, les professions libérales et même dans le peuple, un mouvement d'opinion quasi sentimental : on espère faire un bon placement sans doute, mais on est fier de collaborer à une grande œuvre humaine entreprise par un Français, et le plaisir de donner une bonne leçon aux Anglais n'est peut-être pas sans jouer son rôle. C'est du reste l'épargne française qui fournit, et de beaucoup, le principal effort : elle prend 207 111 actions sur 400 000 ; l'Empire ottoman, y compris la souscription personnelle du vice-roi d'Égypte, figure pour 96 517 actions. Compte tenu de quelques souscriptions minimales de divers pays, il reste en l'air un lot de 85 506 actions, réservé par la compagnie à l'Angleterre, à l'Autriche, aux États-Unis, à la Russie, qui se sont totalement abstenus. Mohammed Saïd, beau joueur, prend le bloc pour son compte, devenant ainsi le principal actionnaire : c'est cette part du vice-roi d'Égypte, encore accrue par la suite jusqu'à constituer presque la moitié du capital, qu'en 1875 Disraëli rachètera.

Le 15 décembre 1858, la compagnie est constituée et naturellement Ferdinand de Lesseps est nommé président du conseil d'administration. Mais l'Angleterre ne désarme pas encore. Le *Globe*, dans un éditorial du 30 novembre, commente ainsi la souscription : « Le canal, s'il est jamais praticable, ne saurait en tout cas être susceptible de donner aucun bénéfice.... Les souscripteurs sont des garçons de café, trompés par les journaux qu'ils ont sous la main, et des garçons épiciers, habitués à lire des réclames sur les enveloppes de leurs paquets.... Toute l'affaire est un vol manifeste... car jamais on ne percevra même un maravedi de péage sur un canal impossible. »

III

La compagnie demande au vice-roi l'autorisation de commencer les travaux. Celui-ci est fort embarrassé, car trois experts, consultés par lui (Jules Favre, Odilon Barrot, Dufaure), n'ont pu lui cacher que la concession, dépourvue du visa de la Porte, n'a pas d'existence juridique. Lesseps fournit une autre consultation et Mohammed Saïd, une fois de plus, suit son grand ami : après tout, l'approbation ottomane n'est peut-être pas de droit rigoureux, l'Angleterre ne s'en est-elle pas

passée dans la construction du chemin de fer d'Alexandrie au Caire ? Le premier coup de pioche est donné le 25 avril 1859. Grâce au travail réquisitionné de 20 000 fellahs, que fournit le gouvernement égyptien, les progrès sont rapides : le 2 février 1862 le canal d'eau douce est terminé, le 18 novembre de la même année les eaux de la Méditerranée sont introduites dans le lac Timsah : Ferdinand de Lesseps est promu commandeur de la légion d'honneur.

Mais voici qu'en janvier 1863 Mōhammed Saïd, le fidèle soutien de la première heure, disparaît. Son successeur, le khédivé Ismaïl, n'est pas un adversaire (« Je suis aussi canaliste que vous », dit-il à Lesseps), mais ce n'est plus l'ami, au sens étroit et fort du terme. Quant à Nubar, son ministre des affaires étrangères, c'est un agent des Anglais : poussé par eux, il obtient de la Porte la réduction à 6 000 du nombre des travailleurs réquisitionnés, la reprise des terres concédées à la compagnie. Une violente campagne morale de protestation contre le travail forcé des fellahs se déchaîne en Angleterre, finalement un ultimatum est adressé à la compagnie, lui enjoignant de suspendre les travaux, et il lui faut céder.

La question, une fois de plus, s'évade hors d'Égypte, elle est portée à Paris, où Nubar et Ferdinand de Lesseps poursuivent une lutte d'influence. On se met enfin d'accord pour soumettre le litige à un arbitrage, qui sera demandé à Napoléon III. Le 6 juillet 1864, celui-ci rend sa sentence, qui revise le contrat primitif sur plusieurs points essentiels : la compagnie perd le droit d'utiliser la main-d'œuvre égyptienne réquisitionnée ; elle doit rétrocéder 60 000 hectares de terres qu'elle détient du fait de la concession ; elle perd la propriété du canal d'eau douce, dont cependant elle conserve la jouissance ; en compensation, elle reçoit une indemnité de 84 millions, et surtout — c'est là l'essentiel — la concession se trouve régularisée : après diverses négociations complémentaires, la Porte donnera enfin son visa, le 19 mars 1866, douze ans après le firman initial de Mohammed Saïd. Ferdinand de Lesseps n'a pas tort de considérer cette solution, quel qu'en puisse être le prix, comme une grande victoire : le projet, dit-il à l'assemblée générale du 1^{er} août 1866, n'est plus un espoir, mais une incontestable réalité.

Les travaux reprennent, cette fois pour ne plus s'arrêter,

mais sur une base nouvelle : forfaits d'entrepreneurs, recrutement dans toute la Méditerranée de 15 000 travailleurs libres, Français, Italiens, Dalmates, Arabes, Syriens, recours intense au machinisme, qui fera, de ce fait, de significatifs progrès (signalons notamment la drague à long couloir, invention magnifique de Borel et Lavalley). Sous la direction de Voisin bey, l'entreprise marche sans désemparer vers l'achèvement : le 14 mars 1869, les eaux de la Méditerranée sont introduites dans les lacs Amers, le 15 août 1869 a lieu — date mémorable — la jonction des deux mers. Mais jusqu'au bout Ferdinand de Lesseps doit connaître les affres de l'échec. Du fait de tous ces retards successifs, la charge des intérêts intercalaires s'est démesurément accrue, et d'autre part les devis se sont trouvés faussés, soit par la suppression de la corvée, soit par le prix élevé de l'outillage mécanique rendu nécessaire de ce fait. En 1868, il faudrait encore une somme de 85 millions de francs, et les ressources de la compagnie sont épuisées, son crédit aussi : une spéculation malveillante, dont la source est à Londres, s'acharne sur le titre ; un emprunt obligataire de 100 millions de francs échoue, n'est souscrit que dans la proportion d'un tiers. *In extremis*, une émission à lots, autorisée par le Corps législatif, sauve l'affaire. La situation financière ne s'éclaircira que vers 1873, mais dès ce moment on peut dire que le canal est fait.

L'inauguration a lieu le 17 novembre 1869, et c'est une féerie d'Orient. Une réception grandiose est faite, par le khédive, à des hôtes de marque tels que l'impératrice Eugénie, l'empereur d'Autriche, le prince de Galles, le prince royal de Prusse, une croisière de rois ! Quatre-vingts bateaux, dont cinquante de guerre, traversent le canal et débouchent en mer Rouge le 20 novembre. Quelques jours après, Ferdinand de Lesseps, qui a 64 ans, épouse M^{lle} de Bragard, qui en a 21 : de ce second mariage, cet homme extraordinaire aura six fils et six filles ! Il devient le personnage le plus décoré d'Europe. En juillet 1870, l'Angleterre, beau joueur, le reçoit comme un triomphateur et le *Times* lui-même, qui l'a si âprement combattu, fait amende honorable dans un éditorial plein d'esprit et de bonne grâce : « M. de Lesseps arrive dans un pays qui n'a rien fait pour le canal de Suez et qui, cependant, depuis qu'il est ouvert, l'a fait traverser par plus de navires que toutes

les nations du monde réunies. C'est ce pays qui lui fournira la presque totalité des dividendes que ses actionnaires encaisseront. Que ce soit la compensation offerte par nous pour les torts que, primitivement, nous avons pu avoir ! »

IV

On ne saurait trop admirer Ferdinand de Lesseps : c'est lui qui a fait le canal, il est tout le canal ; créateur d'une route mondiale nouvelle, il est de la taille des Magellan et des Vasco de Gama. Pourtant ce réalisateur n'est pas un spécialiste, ni ingénieur, ni financier, ni administrateur ; essentiellement — et c'est sans doute beaucoup plus difficile — il est l'animateur qui conçoit, met en œuvre, exécute. Il est surtout celui qui a la foi : son enthousiasme, d'abord transmis à quelques collaborateurs immédiats, entraîne les foules, suscite les actionnaires, convainc ou intimide les politiques. Il sait manier l'opinion publique, les gouvernements même, par une pratique vraiment moderne de la publicité et de la propagande. Diplomate né, mais plus que diplomate, il est partout où il faut être, et toujours au centre même de l'orage, un jour au Caire, le lendemain à Paris, à Vienne, à Constantinople, à Londres, à moins que ce ne soit à Suez ou à Port-Saïd. Avec une aisance suprême, et sans que la moindre timidité l'ait jamais effleuré, il parle en égal aux ministres, aux princes, presque aux souverains. Peut-être sa plus grande force lui vient-elle de ce qu'il n'est pas un homme d'argent : à certaines heures, il eût pu vendre sa concession à tel groupe financier, réalisant d'un seul coup une fortune ; mais il ne voit que l'œuvre à accomplir : œuvre humaine, par laquelle, mieux que de toute autre façon, il estime servir la France.

CHAPITRE VI

LE CANAL ET LA POLITIQUE DE 1869 A 1914

I

Le canal de Suez est né, son histoire commence : elle va être aussi pleine de péripéties et d'aventures que la longue période de sa conception.

Ferdinand de Lesseps, d'accord avec Mohammed Saïd, a cependant voulu faire œuvre de paix, *aperire terram gentibus*, sans arrière-pensée nationale aucune : on ne peut lui faire le reproche que Palmerston adressait à la politique de Thiers, en 1840, d'« avoir poursuivi, à travers la question égyptienne, le monopole des communications ». Dans sa pensée, qu'il exprimait au vice-roi dans son mémoire initial du 15 novembre 1854, toutes les nations sont également intéressées à l'ouverture du nouveau passage isthmique, ainsi qu'à sa rigoureuse et inviolable neutralité. Tels sont, du reste, les principes contenus dans le firman du 30 novembre 1854, confirmé dans l'acte de concession du 5 janvier 1856. Il ne s'agit pas d'une entreprise politique, mais d'une affaire privée, dont le domicile administratif est à Paris, mais le siège social à Alexandrie, et dont le conseil d'administration de 32 membres, « représentant les principales nationalités intéressées », comprend, dès le début, onze étrangers, un Américain, un Autrichien, un Portugais, un Espagnol, un Russe, un Anglais, un Belge, un Hollandais, un Égyptien, deux Italiens : le fondateur a donc voulu une gestion internationale, mais en choisissant ses collaborateurs étrangers parmi les nations qui avaient contribué à la création de l'affaire, sans se préoccuper de savoir si elles étaient ou non usagères.

Les principes d'égalité, d'universalité, inscrits dans l'acte de concession, n'engageaient, en somme, que les signataires de celle-ci, c'est-à-dire la Porte, l'Égypte et la compagnie. Ferdinand de Lesseps aurait souhaité que les puissances, dans

un document diplomatique international, s'engageassent à garantir la neutralité du canal, en tout temps. Tel était le sens d'un texte qu'il avait cherché à faire adopter, en 1856, par la Conférence de Paris ; en 1864, il avait soumis une proposition, dans le même esprit, à Drouyn de Lhuys. Ces suggestions étaient demeurées sans suite, de sorte que le canal, tout en bénéficiant en fait d'un régime de neutralité — l'expérience des guerres de 1870 et 1877 devait le prouver, — n'avait pas de statut international.

Il y avait une puissance qui surveillait Suez d'un œil particulièrement attentif, c'était l'Angleterre. Commercialement, le régime de parfaite égalité de traitement qui lui était assuré pouvait lui suffire et elle ne demandait aucune faveur, mais la logique devait l'inciter à la revendication d'une position politique spéciale, sur cette route des Indes dont elle allait être, de beaucoup, la principale usagère. Après avoir combattu le canal de toutes ses forces, puis l'avoir accepté comme inévitable, elle cherche, soit à pénétrer dans son administration, soit à en acquérir le contrôle politique : elle va y réussir par deux opérations, aussi hardies qu'habiles, l'achat des actions d'Ismaïl pacha en 1875 et l'occupation militaire de l'Égypte en 1882.

II

Le khédivé Ismaïl, fort dépensier, se trouvait, pour le 1^{er} décembre 1875, devant une échéance de 80 à 100 millions de francs : la plupart de ses ressources étaient hypothéquées, les prêteurs se dérobaient ; on lui suggère de vendre ses actions Suez, dont la valeur commence justement à s'affirmer. Le lot qu'il possède, provenant de la souscription initiale de Mohammed Saïd accrue de divers achats ultérieurs, comprend 177 000 actions sur 400 000, c'est-à-dire presque la moitié du capital de l'affaire. Il y a sans doute une sérieuse objection, car en 1869, ayant déjà besoin d'argent, il a aliéné ses coupons à la compagnie pour vingt-cinq ans : il ne peut donc voter, une transaction amiable lui permettant simplement, lors des assemblées générales, de déléguer son pouvoir au président. Même ainsi, sans coupons ni droit de vote, ces actions ont néanmoins une valeur de négociation certaine.

Vers le début de novembre, un ancien banquier français d'Alexandrie, Édouard Dervieu, s'entremet, obtient du vice-roi une option, valable jusqu'au 16 novembre, puis se rend à Paris, où il ne rencontre auprès des grandes banques qu'un accueil peu empressé ; il modifie sa combinaison : au lieu d'une vente, ce serait une avance sur titres. Lesseps, qui prend à l'affaire l'intérêt qu'on devine, supplie le duc Decazes, ministre des affaires étrangères, d'intervenir auprès du Crédit foncier, d'où vient la principale opposition. L'aspect politique de la négociation apparaît à ce moment en pleine lumière : le rachat par un groupe parisien ferait de la compagnie une entreprise désormais exclusivement française, ce qui en droit ne soulève aucune objection, mais l'Angleterre ne va-t-elle pas se formaliser d'un changement aussi important dans l'équilibre de l'affaire ? C'est ce que se demande Decazes, isolé en Europe, encore sous le coup de la défaite si proche, soucieux aussi de ménager un gouvernement (dirons-nous ami ?) qui l'a soutenu dans la récente alerte allemande. Il prend sur lui de pressentir lord Derby, qui exprime nettement sa désapprobation : démarche malheureuse, car l'achat, parfaitement naturel tant qu'on n'avait rien dit, prend dès lors, s'il se fait quand même, une signification discourtoise pour le grand pays voisin.

Or déjà l'Angleterre, qui montre moins de délicatesse, négocie de son côté pendant que les Français tergiversent : le 18 novembre, le gouvernement britannique fait une offre ferme, que le khédivé accepte le 23, pour un prix de 100 millions de francs ; la signature du contrat a lieu le 25, et, le 26, les titres sont livrés au consul général anglais, au Caire. La négociation a été fulgurante et les Français en demeurent étourdis ! A vrai dire, il a fallu, de la part du premier ministre, Disraëli, un singulier esprit de décision en même temps que quelque audace parlementaire, car, le paiement étant exigible tout de suite, le temps manquait pour une procédure normale d'appropriation des crédits. Disraëli, en réalité, a tout réglé directement avec Rothschild, lui empruntant les 3 976 582 livres nécessaires, moyennant 2 1/2 p. 100 de commission et 5 p. 100 d'intérêt sur 96 jours. Le Parlement votera plus tard, mais l'important était d'aller vite, de ne pas manquer le coche. L'Angleterre, en effet, tenait beaucoup à prendre pied dans la

compagnie, de façon à avoir son mot à dire dans la fixation de ses tarifs et en général dans sa gestion ; sans doute acquerrait-elle aussi un intérêt financier d'actionnaire non négligeable, mais ce n'était pour elle qu'une préoccupation secondaire : l'opération était nettement politique.

Le premier ministre, du reste, pouvait être bien assuré de la ratification parlementaire. Quelques *gentlemen* éprouvèrent des scrupules : *I don't like it, not of a gentleman*, murmurait sir Stafford Northcote, le chancelier de l'échiquier, mais les deux droits personnages qui avaient mené à bien la combinaison regardaient surtout au résultat, et l'Angleterre, dans son ensemble, jugea qu'ils avaient bien fait. En France, par contre, la réaction fut toute d'humiliation et d'amertume : « O peuple français, écrivait John Lemoine, comme tu sais bien tirer les marrons du feu ! » Si je me rappelle bien les échos de mon enfance, il subsista même une sorte d'admiration malsaine pour ces malins qui, n'ayant pas fait le canal, avaient su l'acheter sous notre nez¹.

Ferdinand de Lesseps, plus sage et, en l'espèce, grand politique, tenait un autre langage : « Je considère comme un fait heureux cette solidarité puissante qui va s'établir entre les capitaux français et anglais pour l'exploitation purement industrielle et nécessairement pacifique du canal maritime universel. » Il entra sans tarder en négociation avec son nouvel actionnaire. A la vérité, celui-ci avait acheté moins de droits qu'on ne pouvait le croire à première vue : il n'y avait pas de coupons à toucher jusqu'en 1894, pas de représentation — du moins temporairement — à l'assemblée générale, surtout il existait un article 51 des statuts, spécifiant que tout propriétaire de 25 actions aurait une voix, mais que le même actionnaire ne pourrait en aucun cas avoir plus de dix voix, et le gouvernement anglais se trouvait être propriétaire unique de 177 000 actions. Une transaction n'en était pas moins nécessaire et le créateur du canal s'y prêta avec bonne grâce : le gouvernement britannique voterait à l'assemblée et recevrait trois sièges d'administrateurs ; plus tard, en 1884, la compagnie admit dans son conseil sept autres administrateurs anglais, considérés plus particulièrement comme représentants du commerce et de

1. Cf. Ch. Lesage, *L'achat des actions de Suez*.

l'armement britanniques ; en vertu de ce régime amiable, toujours en vigueur, il est entendu qu'un des trois représentants du gouvernement fait partie du comité de direction.

Le fondateur du canal ne s'était pas trompé en accueillant avec bonne humeur les nouveaux venus. La présence de l'Angleterre, devenant une associée de la grande entreprise, la consolidait, d'autant plus que ses représentants devaient toujours se comporter en collaborateurs loyaux. Mais il y avait plus : le canal de Suez allait devenir, entre la France et l'Angleterre, un trait d'union et, à la longue, un facteur précieux de l'entente cordiale.

III

Si le canal est construit, a prédit Palmerston, l'Angleterre, tôt ou tard, sera obligée d'annexer l'Égypte : un État faible, sur un grand chemin du monde, garde difficilement sa complète indépendance. Du reste, les prétextes d'intervention ne manquent pas, et en effet, vers cette époque, les interventions occidentales se multiplient : caisse de la dette (1876), contrôle financier franco-anglais (1878), déposition d'Ismail (1879). Une explosion de nationalisme local s'ensuit : la protestation vise à la fois les étrangers, qui accaparent les places, et le Palais, dont au fond l'atmosphère est turque. Le pronunciamiento d'Arabi pacha exprime cette indignation populaire, dont le caractère est celui d'un nationalisme strictement égyptien : il devient ministre de la guerre en février 1882. Le 11 juin de cette même année, une émeute xénophobe éclate à Alexandrie, l'intervention militaire s'impose, cinquante Européens sont massacrés : la flotte anglaise bombarde la ville, rétablit l'ordre, mais la flotte française s'est retirée. L'Angleterre propose à la France une action conjointe sur le canal, qu'il faut protéger contre toute éventualité. Mollement, le cabinet de Freycinet demande à cet effet des crédits, que la Chambre lui refuse : on craint une dispersion des forces nationales, mais il y a aussi cette fatale timidité, legs de la défaite, qui sept ans plus tôt paralysait déjà Decazes. La France démissionne une seconde fois : flotte et troupes britanniques vont seules de l'avant, occupent le canal avec la permission du khédive ; Arabi est battu à Tel el Kebir et, tout de suite après, l'armée anglaise entre au

Caire : sous le couvert d'une simple occupation de fait, l'Angleterre va exercer en Égypte un contrôle politique militaire absolu.

L'intervention britannique dans la zone du canal a provoqué, de la part de Ferdinand de Lesseps, une protestation catégorique : c'est, dit-il, une violation de la neutralité inscrite dans la concession. Mais Londres répond que le khédive était d'accord. Il s'ensuit une tension très vive entre la compagnie et le gouvernement anglais. « Le vieux bougre nous joue des tours, dit lord Granville, mais nous l'aurons ! » Il déclenche, en effet, contre le vieux lutteur, toujours debout, une double offensive : on le menace du retrait de la concession et d'autre part voici que l'Angleterre parle de construire un canal rival, d'Alexandrie à Suez, par le Caire. Lesseps sent qu'il faut s'entendre et c'est alors qu'il signe l'accord du 15 janvier 1884 : le transit sera facilité, les tarifs seront allégés, sept administrateurs anglais supplémentaires (ceux dont nous parlions plus haut) seront nommés, le canal sera élargi.... La paix était faite entre la compagnie universelle et le nouveau maître de l'Égypte.

IV

Les événements de 1882 modifiaient gravement la position de la compagnie en Égypte, car elle se trouvait désormais en présence, non plus du khédive (ou à la rigueur du sultan), mais de l'Angleterre. Celle-ci acceptait sans doute pour le canal un régime de neutralité, mais en même temps elle voulait profiter du privilège de fait que lui valait son occupation militaire. Quant à la France, jalouse du succès anglais, elle souhaitait l'adoption d'un statut international qui enlèverait à l'Angleterre tout prétexte de rester en Égypte. C'est dans ces conditions que commença la préparation de la future convention de Constantinople, les principales puissances étant du reste d'accord sur les principes généraux préconisés par M. de Lesseps. Chargées de préparer le travail, la France et l'Angleterre signèrent en 1887 une convention préliminaire, une réserve anglaise significative ayant été faite dès le début « en tant que les dispositions admises ne seraient pas compatibles avec l'état transitoire et exceptionnel où se trouve actuellement l'Égypte et qu'elles pourraient entraver la liberté d'action du gouverne-

ment britannique pendant l'occupation de l'Égypte par les forces de S. M. ». C'est presque exactement la même réserve que l'Angleterre formulera quarante-deux ans plus tard en signant le pacte Kellogg. En 1888 fut signée la convention internationale de Constantinople : elle constitue encore aujourd'hui le statut international du canal de Suez.

Les principes adoptés sont, d'une façon générale, mais pas intégralement toutefois, ceux de la neutralisation : plus exactement du libre usage. Le canal sera toujours libre et ouvert, en temps de guerre comme en temps de paix, à tout navire de commerce ou de guerre, sans distinction de pavillon ; aucune atteinte ne sera portée à son libre usage, ni en temps de paix ni en temps de guerre ; aucune fortification permanente n'y pourra être édifiée et il ne sera jamais assujéti au blocus (toutes dispositions qui s'appliquent également au canal d'eau douce). En temps de guerre, aucune hostilité susceptible d'entraver la libre navigation ne sera permise, ni dans le canal ni dans les ports d'accès, ni même dans un rayon de trois milles marins (même si la Turquie est belligérante) ; les bâtiments de guerre ne pourront séjourner plus de 24 heures à Port-Saïd ou à Suez, ni se ravitailler au delà de leurs besoins immédiats. Il s'agit, comme on le voit, d'une neutralité spéciale ou, selon les termes du baron de Courcel, d'une transaction particulière : « C'est, explique-t-il au conseil d'administration du canal, le 16 mai 1904, un pacte particulier, qui a été conclu entre toutes les puissances qui y ont pris part pour y maintenir, à l'inverse des règles ordinaires, et par dérogation aux règles de la neutralité, la liberté absolue du passage. » Si le canal est en péril, c'est le gouvernement khédivial qui sera chargé d'assurer le maintien de ces dispositions, en faisant appel au gouvernement ottoman en cas de besoin. La durée de la convention n'est pas limitée par celle de la concession, elle est donc indéfinie.

Si on lit entre les lignes, ce qui est aisé, on constate qu'en fait, depuis 1882, le gouvernement khédivial, c'est l'Angleterre. Celle-ci a cependant maintenu ses réserves antérieures, ce qui suspend l'entrée en vigueur de la convention. En fait elle est appliquée dès 1888, mais c'est seulement en 1904 que la situation sera régularisée, lors de la réconciliation franco-anglaise : renonçant alors à ses réserves, le gouvernement britannique accepte enfin la convention qui lui confie pratiquement la pro-

tection militaire du canal, tandis que la France, oubliant sa mauvaise humeur et se dédommageant au Maroc, cesse de protester contre l'occupation de l'Égypte. Un régime stable a été trouvé, qui repose sur l'entente des deux grandes puissances occidentales : c'est en somme celui qu'avait toujours souhaité Ferdinand de Lesseps.

Dans cette longue histoire, la France a fait preuve de génie créateur, et l'Angleterre de génie politique. Mais ce n'est pas fini ; la guerre de 1914 va maintenant poser la question sur de toutes nouvelles bases.

CHAPITRE VII

LE CANAL ET LA POLITIQUE DEPUIS LA GUERRE DE 1914

I

Depuis l'ouverture du canal, le principe permanent de la politique britannique est d'en écarter toute puissance susceptible de devenir dangereuse pour la sécurité de la route des Indes. Au début du ^{xx}^e siècle, la France, longtemps gênante, est apaisée et occupée ailleurs depuis 1904 ; la Russie, qu'on redoute traditionnellement de voir déboucher à Constantinople, est paralysée par sa défaite de 1905 en Mandchourie, et l'accord de 1907 met fin à une longue rivalité anglo-russe. Mais il semble que ce ne soit jamais fini et que chaque génération suscite un nouvel adversaire : voici qu'au début du ^{xx}^e siècle, une nouvelle menace se dessine.

Il existe une route traditionnelle de l'Orient, par terre, à travers l'Asie occidentale, dont la Turquie est la clef, comme l'Égypte est la clef de la route des Indes par la mer Rouge. L'Allemagne, dans son *drang nach Osten*, regarde de ce côté-là, d'autant plus qu'elle est admirablement équipée politiquement pour prendre pied dans l'Empire ottoman. En 1903, elle obtient la concession du *Bagdad Bahn*, qui constitue pour l'Angleterre une double menace, soit contre l'Inde par le golfe Persique, soit contre l'Égypte par le chemin de fer du Hedjaz. Dès 1899, pressentant quelque chose, le gouvernement britannique a établi son protectorat sur Koweït, qui commande le débouché de la Mésopotamie. En 1906, il lui faut défendre le tracé de la frontière égyptienne dans le Sinaï, contre des prétentions turques liées à des projets de chemins de fer stratégiques suspects en direction de l'isthme et de la mer Rouge. L'Angleterre marque un point de plus en obtenant du sultan le contrôle de la section du chemin de fer à construire entre Bagdad et Bassorah (1906) : l'expansion allemande est ainsi barrée sur

le golfe Persique. Depuis longtemps, du reste, la précaution britannique s'est assurée dans ces régions tout un chapelet de points d'appui : Chypre (1878), Aden (1839), Perim (1849), Socotorâ (1886), la côte des Somalis (1884-1886) ; la mer Rouge devient ainsi, comme le golfe Persique, un lac anglais.

La politique de l'Angleterre à l'égard de la Turquie a du reste progressivement changé. Depuis qu'elle occupe militairement l'Égypte, l'intégrité ottomane tend à l'intéresser de moins en moins. Bientôt même, s'appuyant sur l'Égypte, la Palestine, l'Arabie, elle s'oriente vers une doctrine de démembrement. En effet, cette Turquie, naguère un paravent contre la Russie, c'est d'elle maintenant que vient le danger ! Lisons les professeurs, car dans les pays de planisme politique c'est eux qu'il faut consulter sur les visées nationales profondes : « L'Angleterre, écrit Paul Rohrbach dans son livre *Die Bagdad Bahn*, peut être attaquée et ne peut être mortellement atteinte qu'en un seul point, l'Égypte. La perte de l'Égypte signifierait pour elle, non seulement la fin de sa domination sur le canal et la route des Indes, mais entraînerait aussi probablement la perte de ses possessions d'Afrique centrale et orientale. La conquête de l'Égypte par une puissance mahométane comme la Turquie mettrait également en péril la domination de l'Angleterre sur ses soixante millions de sujets mahométans dans l'Inde.... Plus la Turquie sera forte, plus le danger sera grand pour l'Angleterre, si, dans une guerre anglo-allemande, la Turquie doit être du côté allemand. »

Contre la menace qui se dessine l'Angleterre compte moins sur la neutralité de l'isthme, même garantie par une convention internationale, que sur son occupation militaire. Encore n'est-elle pas sûre du vice-roi, Abbas Hilmi. Quand la guerre éclate, en 1914, celui-ci, qui est à Constantinople, ne rentre pas, cachant à peine son hostilité. En son absence, le régent, sous l'influence britannique, déclare la neutralité de l'Égypte, tout en prenant des mesures de défense qui rangent en fait le pays parmi les belligérants du côté anglais. Enfin, quand la Turquie, le 5 novembre, déclare la guerre aux alliés, la position du khédive devient décidément impossible et, le 18 décembre, l'Angleterre proclame son protectorat en même temps que la fin de la suzeraineté turque : Hussein Kamel remplace Abbas, non plus comme vice-roi, mais comme sultan, et à la place

du simple consul général, pourtant déjà tout puissant, un haut commissaire britannique est nommé.

En ce qui concerne le canal, il est convenu entre l'Angleterre et la compagnie que, conformément à la concession de 1854 et à la convention de 1888, la liberté du transit sera maintenue. Que signifie-t-elle cependant si la navigation ennemie en haute mer est rendue impossible par les alliés ? Du moins les mesures prises contre les navires allemands ou autrichiens réfugiés dans l'isthme respectent-elles la lettre des engagements pris : on ne les saisit pas dans le canal, mais on les oblige à sortir et ils sont capturés aussitôt qu'ils ont quitté les eaux territoriales. La thèse du gouvernement, confirmée du reste par la Cour des prises d'Alexandrie, c'est que les ports du canal sont des ports de transit, non de refuge, et qu'aucun usager n'y saurait exiger un droit de séjour indéfini. Tel sera le régime appliqué pendant toute la guerre : les navires alliés ou neutres passeront librement, mais les navires ennemis cesseront, et pour cause, de se présenter.

Quant à la défense même de l'isthme, elle incombait à l'Égypte, *alias* l'Angleterre. La compagnie s'y associe de bon cœur. Aucune fortification de caractère permanent n'est du reste construite, mais des défenses provisoires sont établies, notamment entre les lacs Amers et El Kantara, en prévision d'une attaque par terre venant du Nord, qui va effectivement se produire. L'expédition a été préparée par Djemal pacha, commandant la IV^e armée turque, dont le quartier général est en Syrie, avec le concours de deux officiers supérieurs allemands, les colonels von Frankenberg et von Kress. L'objectif, c'est le canal et l'Égypte ; les moyens sont constitués par un important matériel (pontons, voitures, chameaux, tuyaux pour conduites d'eau) rassemblé à Damas, où se trouve concentrée une armée de 30 000 hommes ; le plan adopté choisit un itinéraire direct à travers le désert, la nuit, en direction de Toussoum : c'est en effet la clef de l'isthme, près de la jonction du canal d'eau douce ; une fois maître de ce point stratégique, on tient toute la zone du canal, d'où l'on peut attaquer et soulever l'Égypte. La défense n'a été organisée par les Anglais qu'assez mollement ; ils se sont retranchés derrière les berges du canal, dont ils se servent comme d'une gigantesque tranchée ; ils disposent en outre, sans parler de diverses unités

britanniques, de la coopération de deux unités françaises, le *Requin*, embossé près du lac Timsah, et le *D'Entrecasteaux*, dans le grand lac Amer, dont le rôle dans la défense sera essentiel. A la vérité, en dépit d'avertissements répétés, le commandement britannique n'arrive pas à croire que l'attaque aura lieu. Elle se déclenche cependant, le 3 février 1915, et grâce à la surprise réussit d'abord partiellement : quelques troupes traversent le canal, mais 25 pontons ennemis sont coulés, cependant que l'artillerie française, ayant repéré les points de rassemblement dans le désert, les rend intenable. Le coup est manqué, et Djemal repart sans être poursuivi¹. La leçon, qui ne sera pas perdue, c'est que le désert ne constitue pas par lui-même une protection, mais un centre d'intrigues dont il faut se méfier ; c'est aussi qu'avec l'outillage militaire moderne il peut être traversé.

Le canal est sauvé, l'Égypte est sauvée et ne sera plus menacée, mais bientôt — dès 1916 — apparaît un autre péril : le sous-marin. Ainsi l'usage du canal, on le voit pour la seconde fois depuis 1914, est inséparable de la liberté de la haute mer. La parade anglaise est grosse de signification, c'est le déroutement du trafic par le Cap, principalement du ravitaillement tiré d'Extrême-Orient et d'Australie. Mais l'expédient est improvisé, les installations des ports d'escales, Durban, le Cap, sont insuffisantes. Aussi revient-on, en 1917, à l'itinéraire antérieur, mais avec un système de convois : les bateaux passent de nouveau par Suez, non sans de lourdes pertes. Cette leçon de la mer est d'une bien autre portée que la leçon du désert, apprise à Toussoum : en temps de guerre, la route des Indes par la Méditerranée cesse éventuellement d'être sûre, non à cause du canal lui-même, mais de la Méditerranée, mer étroite, empoisonnée par les embuscades des armes nouvelles. L'alternative de la route du Cap, négligée depuis Lesseps, reparaît : c'est une page qui se tourne dans l'histoire des communications mondiales, la seconde depuis Vasco de Gama.

On chercherait en vain, dans le traité de Versailles, la trace de ce grave changement d'équilibre : en vertu de l'article 152, les pouvoirs de la Porte, en ce qui concerne la protection du

1. Le récit de cette bataille a été fait de façon complète dans un livre du commandant Douin, intitulé *L'Attaque du canal de Suez*, Paris, Delagrave, 1922.

canal, sont transférés à l'Angleterre, la convention de 1888 étant explicitement maintenue. Les principes antérieurs continuent donc de prévaloir, c'est-à-dire qu'aucune puissance ne peut interdire soit l'accès, soit le transit du canal, même aux navires de guerre belligérants ; que tout acte d'hostilité est interdit, soit dans les eaux du canal, soit dans ses ports. Personne, du reste, ne se fait illusion sur la valeur de ces dispositions en cas de conflit : la seule chose qui compte, c'est de posséder l'isthme et l'Égypte, d'être capable de les défendre.

II

Au sortir de la guerre, l'Angleterre peut se dire que sa position en Méditerranée orientale est décidément plus forte qu'elle ne l'a jamais été : ses anciennes rivales, la Russie, l'Allemagne, la France même, ne sont plus à craindre ; le canal, appuyé désormais sur le protectorat égyptien et le mandat palestinien, paraît aussi solidement garanti que possible. Et cependant les difficultés vont recommencer.

L'effet de la guerre sur la mentalité égyptienne a été profond. Il en est d'abord résulté pour le pays un lourd fardeau de réquisitions, d'occupation militaire, de loi martiale, qu'il n'a supporté qu'avec une impatience croissante. Imprudemment, les Anglais se sont trop laissés voir : trop de fonctionnaires britanniques largement appointés, trop de troupes de passage, allant aux Dardanelles ou sur le front occidental, s'arrêtant en Égypte, se comportant parfois (les Australiens notamment) avec un regrettable sans gêne ; trop de rigueur aussi dans le maintien de l'ordre. L'Égypte a sans doute profité de cette inondation militaire, qui, comme celle du Nil, n'était pas sans laisser quelque limon, mais le bénéfice, pour elle, est demeuré limité, du fait de nombreuses réquisitions de main-d'œuvre, du fait aussi que les salaires ne se sont pas élevés en proportion des prix. D'autre part les appels du président Wilson, sa revendication pour les peuples du droit de libre détermination, ne sont pas, en Égypte, tombés dans les oreilles de gens qui n'entendaient pas : un néo-nationalisme égyptien, renouvelé du précédent d'Arabi, mais immensément plus fort, est né de ce fait. Les Anglais, qui ne paraissent pas le comprendre, interdisent aux nationalistes d'envoyer à Versailles une délé-

gation (*Wafd*) pour exposer le point de vue égyptien et maintiennent leur protectorat, ce qui laisse entendre qu'ils se préparent à rester toujours. La protestation nationaliste s'exaspère de ce refus, qui fait de son chef, Zagloul, déporté par l'autorité étrangère, un martyr. La question égyptienne, non résolue par le protectorat, reste posée.

L'Angleterre ne s'entête généralement pas dans ses erreurs, elle négocie avec les protestataires. Une première conversation a lieu en 1920, entre Zagloul et lord Milner : ce dernier, grand politique, a vu juste en suggérant la substitution au protectorat d'une alliance anglo-égyptienne (c'est par là qu'on en finira seize ans plus tard) ; mais il ne peut accepter le retrait des troupes britanniques du canal. Une seconde conversation, entre lord Curzon et Aldy pacha, échoue également. Finalement le haut commissaire, lord Allenby, qui se rend compte que la politique de répression n'aboutit à rien, conclut le traité du 22 février 1922. L'Égypte est reconnue par l'Angleterre comme un « État indépendant et souverain », mais celle-ci fait explicitement quatre réserves, qui domineront toute l'évolution ultérieure : elle ne peut se désintéresser, ni de la sécurité de ses communications impériales (le canal de Suez), ni de la défense de l'Égypte (elle ne permettrait pas qu'une autre puissance y prenne pied), ni de la protection des minorités ou des étrangers (capitulations), ni du Soudan (route du Cap au Caire). Une déclaration britannique annexe, non reconnue du reste par l'Égypte, notifie aux puissances, quelques jours après, que rien n'est changé en ce qui les concerne dans leur position respective et que toute intervention de leur part sera considérée comme un acte inamical. En fait, l'Égypte accepte le régime nouveau : Fouad premier devient roi, un grand roi ; Zagloul est nommé premier ministre.

Et cependant, ce règlement n'est pas encore la solution : il est venu trop tard, le pays reste insatisfait. La situation s'envenime encore quand, en novembre 1924, sir Lee Stack, sirdar de l'armée égyptienne et gouverneur du Soudan, est assassiné au Caire. L'Angleterre, à titre de représailles, supprime le condominium anglo-égyptien au Soudan, fait sentir sa force par une politique de répression, mais elle comprend vite qu'il faut de nouveau négocier. Pendant douze ans, des conversations sans issue vont se succéder entre les partis au pouvoir de part

et d'autre, qui varient aussi bien à Londres qu'au Caire : toutes les négociations échouent, qu'elles aient lieu entre le Wafd et les travaillistes (1924, 1930), entre le roi Fouad et les conservateurs (1927), entre le roi Fouad et les travaillistes (1929). On échoue toujours, parce que les thèses opposées paraissent inconciliables. L'Égypte demande la fin de l'occupation militaire, tandis que l'Angleterre déclare n'y pouvoir renoncer : les travaillistes, à vrai dire, se contenteraient à la rigueur de l'occupation de l'isthme, mais les conservateurs font valoir que ni Zagazig, embranchement sur le Nil du canal d'eau douce, ni le Caire, foyer de toutes les intrigues anti-anglaises, ne sauraient sans imprudence être évacués. Les prétentions égyptiennes ne s'en tiennent du reste pas là : il faudrait en outre que le contrôle anglais sur la politique extérieure disparaisse, que la protection du canal de Suez soit confiée à la Société des Nations, que les droits de l'Égypte sur le Soudan soient reconnus. L'une ou l'autre de ces exigences finit toujours par faire échouer la négociation. Les points de vue, sans doute, tendent, à la longue, à se rapprocher, et l'on est en somme presque d'accord, mais l'atmosphère n'y est pas. Surtout, aucune nécessité urgente ne pousse les interlocuteurs à aboutir coûte que coûte : l'Angleterre, instruite par une longue expérience, se méfie de l'avenir et des intrusions possibles, mais l'Égypte, elle, n'a peur d'aucune puissance étrangère ; comme dans la fable, elle pourrait penser : « Notre ennemi, c'est notre maître ». Voilà ce qui va changer du tout au tout avec la guerre d'Éthiopie, en 1935.

III

Le Soudan, la haute vallée du Nil, la défense de l'Égypte, autant de problèmes que la conquête italienne de l'Éthiopie modifie profondément : c'est ce qu'aperçoivent soudain, en 1935, non seulement les leaders du Wafd, mais tous les Égyptiens. Pour la première fois vraiment, les voilà qui se prennent à redouter une autre puissance occidentale plus que l'Angleterre. S'il faut subir une protection, que ce soit celle du plus puissant, pareille réaction psychologique est classique : or l'Italien, il faut le constater, est sans prestige en Orient auprès des populations locales. Mais il y a une autre explication, plus

triviale : la colonie italienne en Égypte (52 462 hab. en 1927), qui est de beaucoup la plus nombreuse après la colonie grecque (76 264), se compose surtout, en dépit de nombreuses réussites, d'une masse de petites gens, qui, pour les Égyptiens et justement parce qu'ils leur ressemblent davantage, apparaissent comme des concurrents. L'Anglais (l'armée exceptée) est un dominateur lointain, dont les ambitions se limitent en somme à l'étage supérieur, et il en est de même des Français, des Belges : on les rencontre dans les conseils d'administration, dans les postes relativement élevés ; l'Italien, lui, est plus proche, l'Égypte le classe parmi les « Européens d'eau douce », il n'intimide pas, et peut-être au fond s'accommode-t-on mieux, individuellement, de sa présence. Mais, que l'Italie s'empare de l'influence politique, c'est une armée de cent mille candidats qui va s'abattre sur le pays. Une curieuse solidarité se dessine de ce fait entre les Anglais et les Égyptiens, ces adversaires de plus d'un demi-siècle.

La Bruyère a écrit : « Il y a de certaines familles, qui par les lois du monde ou ce qu'on appelle de la bienséance, doivent être irréconciliables ; les voilà réunies, et où la religion a échoué quand elle a voulu l'entreprendre, l'intérêt s'en joue et le fait sans peine. » Le traité anglo-égyptien du 26 août 1936 n'a pas, psychologiquement, d'autre origine : quelques semaines de négociations mettent sur pied ce statut que quatorze ans de pénibles négociations n'avaient pu réaliser. Il est vrai que, cette fois, c'est contre quelqu'un.

L'Égypte est reconnue comme « État souverain indépendant » : elle sera membre de la Société des Nations, l'occupation militaire prendra fin, étant remplacée par une alliance militaire permanente. Toutes facilités, dans ces conditions, seront données à la grande alliée pour collaborer à la défense du pays : ses experts militaires circuleront librement dans le désert Libyque, son aviation survolera le territoire, un privilège analogue devant être réservé sur le territoire anglais à l'aviation égyptienne. Le caractère spécial de la position britannique en Égypte est explicitement admis : aucun traité inconsistant avec la nouvelle alliance ne pourra être conclu par le gouvernement égyptien, et l'ambassadeur anglais, qui remplace le haut commissaire, aura de droit la préséance sur tous les autres chefs de missions diplomatiques. Quant au canal de

Suez, qui fait partie — on le spécifie — du territoire égyptien, il est en même temps reconnu comme pièce essentielle du système des communications impériales. L'Angleterre est autorisée à y stationner des forces — 10 000 hommes, 400 pilotes — non à titre d'occupation mais de collaboration à la défense ; les baraquements que l'on construira à cet effet seront à la charge de l'Égypte, qui s'engage, par ailleurs, à réunir l'isthme au Delta par un réseau de routes, dont l'importance stratégique ne saurait échapper. En ce qui concerne le Soudan, le régime du condominium de 1899 est confirmé, aucune discrimination ne devant être faite entre Anglais et Égyptiens, mais la question de la souveraineté demeurera réservée. Enfin l'Angleterre s'emploiera auprès des puissances capitulaires, en vue d'obtenir une prompte abolition du régime des capitulations, qu'elle s'accorde à admettre comme n'étant plus d'accord avec l'esprit de notre temps ni avec l'état présent de l'Égypte (cette abolition a été réalisée, on le sait, à Montreux, le 8 mai 1937). On verra dans vingt ans si le gouvernement égyptien peut prendre à sa charge la défense du canal, mais il est mentionné que toute revision du traité laissera intacte l'alliance entre les deux pays.

Ce traité, dont nous savons que l'opinion égyptienne n'accepte plus le maintien qu'avec impatience, représentait alors un acte de grande sagesse politique, en ce sens qu'il sacrifiait le secondaire à l'essentiel. L'Angleterre s'assurait — et c'est à quoi surtout elle tenait — la possibilité de défendre elle-même le canal de Suez ; d'autre part, du fait de l'alliance — un euphémisme — et par l'occupation de l'isthme, elle conservait quand même le contrôle politique et militaire de l'Égypte. Consciente de ce double résultat, elle se déclarait prête à abandonner l'occupation militaire du Caire, rendue à la rigueur inutile par le fait qu'elle pensait n'être plus en présence d'une Égypte hostile, la liaison de l'isthme et du delta se trouvant pratiquement assurée par un réseau de routes adéquat. Elle renonçait également à intervenir dans les affaires intérieures de l'Égypte, se disant que sa position de puissance occupante lui vaudrait toujours, même sans capitulations, une situation privilégiée. Sans doute pouvait-on se dire que le pays serait moins bien administré que sous lord Cromer, mais ce n'était pas la question. Sans doute pouvait-on se dire aussi qu'il était imprudent

d'abandonner le régime capitulaire, désormais condamné et rendu impossible pour les autres puissances occidentales, mais ici l'Angleterre payait avec l'argent des autres, car les placements français en Égypte sont plus importants que les siens. Il y a quelque chose d'esthétique dans cette belle habileté !

Quant à l'Égypte, elle agissait sous le coup de l'impression produite par la guerre d'Éthiopie et la menace italienne ; mais, si elle devenait une alliée par la lettre, elle ne le devenait point par l'esprit. Ce régime allait sans doute la préserver de l'invasion allemande, mais une fois de plus, et en dépit des profits matériels considérables qu'elle devait en tirer, l'occupation militaire étrangère, même alliée, allait lui paraître aussi insupportable qu'un quart de siècle plus tôt. Et une fois encore, une poussée nationaliste violente allait remettre en question tout l'équilibre des relations anglo-égyptiennes.

IV

Lorsqu'éclate, en septembre 1939, la seconde guerre mondiale, le canal est placé, du point de vue du contrôle et de la sécurité, sous la responsabilité partagée des autorités militaires et navales franco-anglaises, la compagnie du canal restant maîtresse de l'entreprise, mais subissant, comme en 1914, les servitudes militaires imposées par les circonstances. La défaite de la France, en juin 1940, modifie cette situation, en ce sens que le haut commandement britannique prend le contrôle du transit, assurant la protection des locaux administratifs de la compagnie : c'est l'Amirauté qui règle tout le mouvement du canal, la compagnie n'étant plus qu'un simple agent d'exécution. Le gouvernement égyptien, dont l'arrière-pensée est de participer à la gérance du canal, obtient de son allié le droit de participer avec lui à l'occupation militaire de l'isthme : en conséquence, un gouverneur égyptien est nommé dans cette zone. A partir du 1^{er} janvier 1941, des forces égyptiennes contribuent à la défense du canal. Mais la menace, cette fois-ci, ne vient plus de ce côté. C'est par l'Ouest que l'Égypte est attaquée. Quand, en 1943, les forces de l'Axe sont définitivement vaincues en Afrique du Nord, l'Égypte peut légitimement avoir l'impression que la guerre est finie pour

elle. Le traité a joué, les forces égyptiennes ont été associées à la défense du pays. Dans cette atmosphère de sécurité retrouvée, le nationalisme reprend ses droits, et l'opinion, se désintéressant de l'issue proprement européenne du conflit, revient à ses préoccupations antérieures : le traité, pense-t-elle, a rempli son office, mais il est désormais démodé ; l'alliance, sans doute, peut durer, mais les termes de l'association convenue en 1936, pour des circonstances maintenant dépassées, ne sauraient plus convenir.

La paix une fois revenue, l'Angleterre se trouve donc, une fois de plus, en présence d'un problème des relations anglo-égyptiennes : la revision du traité est exigée par une opinion de plus en plus pressante, certains même allant jusqu'à demander l'abolition de tout traité entre les deux pays. Toutefois, et sans aller jusqu'à cette conclusion, deux réclamations s'affirment : d'une part le retrait des troupes britanniques, de l'autre l'union de l'Égypte et du Soudan. L'Angleterre, sans avoir pris l'initiative de la conversation, — ce qui peut-être eût facilité les choses, — accepte la négociation ; celle-ci se poursuit, en 1946, dans une atmosphère d'abord favorable, mais qui s'alourdit rapidement, de telle sorte qu'on aboutit, en 1947, à une impasse. Les Anglais, au fond, n'accordent pas confiance à l'armée égyptienne pour la défense de l'isthme et, quant au Soudan, ils ne sont pas disposés à évacuer cette pièce essentielle de la route africaine du Cap au Caire. Entre temps le traité demeure toujours valide, et l'Angleterre, conformément à une tradition qui lui est chère, demeure en place, sinon au Caire, où sa présence militaire n'est pas nécessaire, après tout, du moins sur le canal.

L'Égypte, nous le disions plus haut, pourrait prétendre à l'indépendance comme pays, mais elle ne le peut pas comme jalon des routes internationales. La revendication si raisonnable d'Ismaïl : « Je veux que le canal soit à l'Égypte et non l'Égypte au canal » est, hélas, impossible. Malgré tout, c'est l'Égypte qui est au canal, tant que la route des Indes par Suez demeure l'artère vitale des relations entre l'Occident et l'Orient. L'Angleterre est traditionnellement l'usager principal de cette voie, et jusqu'à présent elle le demeure : il faut donc qu'un *modus vivendi* s'établisse entre elle et l'Égypte. Que ce *modus vivendi* doive avoir la forme d'une alliance, qu'il

respecte la souveraineté de l'État égyptien, ce sont là sans doute des considérations de protocole et de courtoisie qui s'imposent, mais il y a pourtant un certain maximum d'indépendance que pareil pays, ainsi placé sur la carte, ne peut dépasser, et ce n'est pas l'indépendance tout court. La sagesse paysanne a dit, dans un proverbe de notre Quercy : « Les rivières et les grands chemins sont toujours de mauvais voisins ».

CHAPITRE VIII

DESCRIPTION ET FONCTIONNEMENT DU CANAL

I

Le canal de Suez, tel qu'achevé en 1869 par Ferdinand de Lesseps, est l'aboutissement d'une lutte diplomatique de quinze ans (1854-1869), d'une préparation technique de soixante-dix ans (depuis Le Père), d'une préoccupation économique et politique de trois siècles et demi (depuis Vasco de Gama et la première réaction de défense vénitienne), d'une tradition de près de quatre mille ans (depuis le premier canal pharaonique). Nous sommes à pied d'œuvre pour étudier l'entreprise, telle qu'elle fonctionne aujourd'hui.

Le caractère légal de la compagnie n'a pas changé depuis le début. La concession est de 99 ans, donnée à Ferdinand de Lesseps personnellement et apportée par lui à la compagnie ; c'est une concession exclusive, de sorte qu'un canal rival ne pourrait être fait, du moins sur territoire égyptien. La société est égyptienne, mais en fait française, cotée aux valeurs françaises à la Bourse de Paris, tout en étant soumise par le fisc au régime des valeurs étrangères. Elle est authentiquement française, soit par son capital, soit par son personnel, soit par sa direction, dont le siège est à Paris, 1, rue d'Astorg.

Le capital, tout comme à l'origine, est de 200 millions de francs, divisé d'abord en 400 000 actions de 500 francs, dédoublées en 1924 en 800 000 actions de 250 francs. Il y a cent parts de fondateurs, divisées en 100 000 coupures. Quant à la part initialement réservée au gouvernement égyptien, elle était de 15 p. 100 des bénéfiques, mais elle a été négociée, en 1880, à un consortium français : la société civile actuelle y correspond,

avec 84 507 parts, chacune d'elles divisée en cinquièmes. Dans ces conditions, le gouvernement égyptien n'a plus d'intérêt direct dans la compagnie : on comprend qu'il en éprouve quelque amertume, mais la faute en est, non pas aux Français, mais à des prédécesseurs imprudents. La répartition statutaire des bénéfices demeure du reste, à peu de chose près, ce qu'elle était au début : 71 p. 100 aux actionnaires (contre 70 p. 100 jusqu'en 1871), 10 p. 100 aux fondateurs, 15 p. 100 au gouvernement égyptien (c'est-à-dire maintenant à la société civile), 2 p. 100 au conseil d'administration (contre 3 p. 100 primitivement), 2 p. 100 au personnel.

La moitié du capital actions, on le sait, appartient à des Français, le lot anglais, racheté à Ismaïl en 1875, correspondant aux trois huitièmes du total ; en dehors de quoi, très peu de titres sont actuellement en des mains étrangères. L'affaire est, dès lors, anglo-française par sa composition, avec majorité française. Mais les statuts, qui n'ont pas été amendés, laissent en fait la direction à la France. L'Angleterre, admise à l'amiable dans le conseil, a du reste accepté cette situation, sans chercher à la modifier à son avantage : la réconciliation négociée par Lesseps, en 1875, puis en 1883, a donc été couronnée de succès, puisqu'elle a abouti, dans la compagnie, à une entente cordiale, au sens strict du terme.

Le conseil d'administration, qui se réunit à Paris, comprenait précédemment 21 Français, 10 Anglais, 1 Hollandais, mais il y a une dizaine d'années la compagnie a admis la nomination de 2 Égyptiens, pris sur le groupe français, qui, dans ces conditions, ne comprend plus que 19 membres. Le président a toujours été un Français : Ferdinand de Lesseps, de 1858 jusqu'à sa mort en 1894, puis Guichard (1894-1896), le prince d'Arenberg (1896-1913), Jonnart (1913-1927), et depuis lors le marquis de Vogüé. Les fonctions du président sont considérables, car il s'agit d'une entreprise internationale, parlant d'égale à égale avec les puissances, ayant à se défendre comme un État : il faut non seulement un administrateur, mais un diplomate, un politique, ... ce qu'était Lesseps lui-même, au plus haut point. La direction générale est à Paris, la direction technique à Ismaïlia, mais c'est Paris qui dirige : l'esprit, les méthodes, le ton sont ceux d'une belle administration française, faisant honneur à notre pays. Je

doute qu'une autre gestion, quelle qu'elle soit, fasse mieux, ou même puisse maintenir le niveau actuel.

La composition du personnel, dans la zone du canal, est curieuse à analyser, car elle correspond à une stratification de couches ethniques et sociales qui n'est sans doute pas l'effet d'une politique consciente de la part de la compagnie, mais qui semble avoir été imposée par la nature même des choses. A la veille de la guerre, le personnel supérieur — direction et employés — est français en grande majorité (59 p. 100 de Français, 14 p. 100 d'Italiens, 8 p. 100 de Grecs, 7 p. 100 d'Anglais) ; le personnel intermédiaire est principalement italien ou grec ; quant aux ouvriers, 52 p. 100 sont égyptiens, 20 p. 100 grecs, 18 p. 100 italiens. Par une convention, datant de 1937, la compagnie s'est engagée à admettre, d'ici la fin de la concession, 33 p. 100 d'Égyptiens dans son personnel permanent. Les prétentions égyptiennes au lendemain de la guerre vont même beaucoup plus loin.

Quand on visite la Méditerranée orientale, on se rend vite compte que, faute de risquer l'insuccès, les postes de direction doivent être confiés à des Occidentaux : seuls ils ont le sens de l'ordre, la capacité d'envisager les ensembles, de voir loiu. Mais on apprend vite la nécessité de recourir, pour tout ce qui concerne la pratique et l'exécution, à ces éléments intermédiaires que sont, dans ces régions, les Grecs, les Italiens, les Syriens, quelquefois les Juifs : d'intelligence plus vive que la nôtre, de caractère plus souple, moins sûrs, mais si utiles ! Avant de connaître ces pays, je ne savais pas ce que c'est qu'un Grec : avec les qualités d'Ulysse, et quelques-uns de ses défauts, non moins précieux, cet homme à tout faire, ingénieux, pratique, rapide, comprenant à demi-mot, est indispensable. Au canal, comme en Égypte, on ne se passerait pas de lui.

Le canal de Suez est, on le sait, une des plus belles valeurs françaises, mais le succès financier ne lui est pas venu tout de suite et la concession prend fin en 1968 : il s'agit donc, dans l'histoire boursière, d'une valeur exceptionnellement brillante, mais nécessairement passagère et dont les points faibles, surtout depuis quelques années, ne manquent pas de se laisser voir. L'action de 500 francs ne valait, en 1871, que 163 francs, mais dès 1873-1875 le succès devient certain : le cours s'élève à

1 000 francs en 1880, à 5 000 en 1914. Le titre est alors classé dans tous les portefeuilles bourgeois, et les fils, devenus grands, se réjouissent de la hardiesse, disons le mot, de l'idéalisme financier de leurs pères, qui a obtenu un si magnifique résultat. Après la crise de la première guerre mondiale, l'action connaît en bourse sa plus belle période : dédoublée, elle atteint et dépasse 8 000 francs en 1924, 26 000 en 1929, puis, après être tombée à 11 250 en 1931, elle remonte, le 4 février 1937, à ce qui doit être son cours maximum d'entre les deux guerres, 28 300 francs. Les recettes de la compagnie ont été encaissées, jusqu'en 1935, sur la base de l'or : il s'ensuit, après 1918, que le titre réagit comme une valeur à change ; il ne s'agit plus simplement, comme autrefois, d'un placement bourgeois, bien classé, participant de la stabilité du XIX^e siècle, mais d'une garantie que recherchent contre les incertitudes du temps les gens avertis. Depuis 1935, les tarifs étaient exprimés à la fois en shillings et en piastres égyptiennes. Depuis le mois de juillet 1937, et en raison de la sortie de l'Égypte du bloc sterling, cette dualité d'expression, à laquelle pouvait correspondre un jour une dualité de valeur, ne convenait évidemment plus. Le conseil a donc décidé que, seule, l'expression en monnaie égyptienne constituerait la valeur officielle des tarifs, les chiffres qui figurent dans les règlements ne devant plus être considérés que comme la contre-valeur au cours du change de ce tarif officiel. Aucune modification n'a été apportée à la valeur du tarif, qui demeure fixé, depuis le 1^{er} janvier 1941, au chiffre de 39 piastres. Le titre demeure donc, comme précédemment, l'équivalent au moins approximatif d'une assurance contre les dépréciations monétaires, et c'est un facteur essentiel de son comportement. Mais, en même temps, il reste aussi, et plus qu'autrefois, lié aux incertitudes politiques internationales. La route de Suez a perdu la belle sécurité qu'elle avait avant 1914, qu'elle avait cru retrouver après le traité de Versailles. La crise éthiopienne, la seconde guerre mondiale ont montré trop évidemment que la Méditerranée est, dans le monde, un centre chronique de dépression. Désormais, à la moindre alerte sur cet itinéraire, rapide mais sinueux et vulnérable, le taux des assurances maritimes se tend, le trafic menace de se détourner vers la route du Cap. Toute guerre comportant pour l'Angleterre l'hostilité d'une

puissance méditerranéenne ou susceptible de déboucher en Méditerranée a pour effet quasi immédiat d'en rendre le passage dangereux, et naturellement le trafic s'en ressent aussitôt. On ne saurait perdre de vue que la fin de la concession se laisse voir à l'horizon et, dans ces conditions, même en tenant compte d'un renouvellement éventuel, on ne saurait considérer pareille valeur comme une valeur de l'avenir. Pourtant la cote, après une faiblesse bien naturelle quand l'armée allemande s'avancait vers Alexandrie, révèle une étonnante élasticité : le chiffre de 72 800, atteint en 1944, montre que l'action Suez apparaît toujours, dans l'incertitude présente, comme une valeur à change, une valeur refuge. Il s'agit, aujourd'hui comme hier ou avant-hier, d'une des plus belles affaires françaises, vraiment nationale par sa gestion, par l'inspiration de son créateur, par l'enthousiasme de ses premiers souscripteurs.

II

Le canal de Suez a une longueur de 161 kilomètres, dont 3 650 mètres dans Port-Saïd, plus un chenal dragué de 9 200 mètres dans la Méditerranée et de 3 kilomètres dans la mer Rouge, soit en tout une longueur entretenue de plus de 173 kilomètres (le canal de Panama n'a que 81 kilomètres). Le trajet est sans écluses et les eaux des deux mers se mêlent dans le canal, sans qu'il en soit résulté aucun inconvénient : la crainte d'une différence de niveau, crainte qui a traversé les siècles et existait encore au temps de l'expédition d'Égypte, s'est révélée vaine. Il résulte pourtant de travaux exécutés par la compagnie, depuis vingt ans, que la Méditerranée est d'environ 25 centimètres au-dessous de la mer Rouge : la légende avait donc une âme de vérité !

On se représentera mieux le tracé du canal en regardant une carte que par une description (fig. 2). Disons seulement qu'il comporte deux sections principales, Port-Saïd - Ismaïlia et Ismaïlia-Suez. A l'entrée de la première, sur le môle de Port-Saïd, s'élève la statue de Ferdinand de Lesseps, la main tendue vers l'isthme, comme s'il invitait le trafic mondial à y pénétrer : *aperire terram gentibus* ! (De mauvaises langues disent aussi que le geste du grand Français désigne en réalité le lieu de la caisse où se règlent les péages.) Le canal, en direction du

Sud, traverse d'abord, sur 40 kilomètres, le lac Menzaleh, entre deux berges artificielles constituées par les déblais du dragage. Au kilomètre 45, à El Kantara, se trouve, sur la rive orientale, le terminus du chemin de fer de la Palestine. A deux reprises, lors des deux guerres mondiales, un pont a été établi par l'autorité militaire, en vue de faciliter les communications vers le continent asiatique. La compagnie, opposée par principe à l'existence d'un pont permanent sur le canal, a réussi une première fois, après 1918, à le faire supprimer ; elle maintient, au lendemain de 1945, la même politique. Au kilomètre 76, après le seuil d'El Guisr, le canal entre dans le lac Timsah, sur lequel s'élève la ville d'Ismaïlia, capitale administrative de la compagnie : c'est là que débouche le canal d'eau douce, qui vient du Nil par l'ancienne dépression de l'oued Toumilat. Le canal traverse ensuite, entre le lac Timsah et le grand lac Amer, le seuil du Serapeum, au kilomètre 92, un peu au Sud de Toussoum, puis débouche, au Déversoir, dans le grand lac Amer. Les deux lacs, le grand et le petit lac Amer, ont une longueur de 30 kilomètres, avec 11 de large au maximum : le canal les traverse, jusqu'à Généffé, au kilomètre 134, d'où,

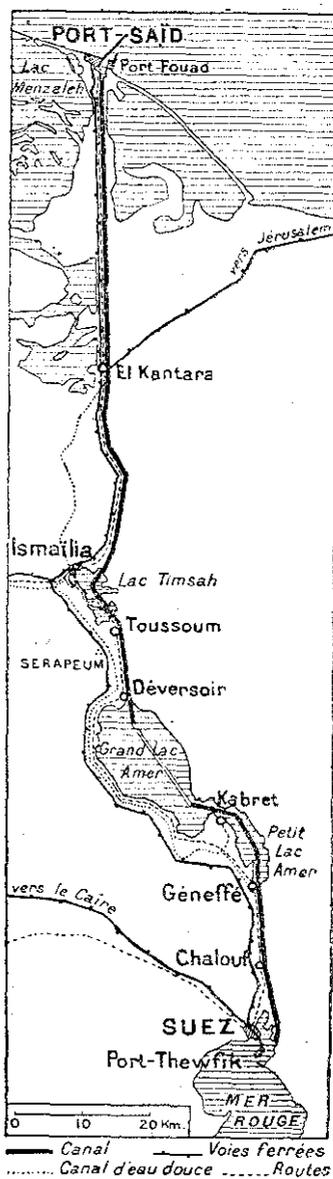


FIG. 2. — Canal de Suez.
Échelle, 1 : 1 000 000.

par le seuil de Chalouf, un tracé de 27 kilomètres, presque en ligne droite, rejoint Port-Thewfik, débouché sur la mer Rouge. La construction n'a trouvé nulle part de difficulté technique vraiment grave : les trois seuils principaux, El Guisr, le Sèrapeum, Chalouf, ne sont respectivement que de 15, 11 et 7 mètres ; la région est plate, sablonnetteuse, les dépressions à utiliser y semblent indiquées par la nature. Le contraste est frappant avec la tranchée de 80 mètres qu'il a fallu creuser dans les roches, à la fois dures et glissantes, de la Culebra.

La largeur du canal, qui était, en 1869, de 22 mètres au plafond, est aujourd'hui de 60 mètres (à plusieurs endroits 75 mètres) au plafond, de 120 à 150 mètres à la surface ; elle est toujours de 80 mètres au moins dans les courbes, qui sont au nombre de 13. Depuis 1935, les anciens garages de croisement ont été supprimés et les navires peuvent maintenant se croiser ou se garer partout.

La profondeur initiale était de 8 mètres au plafond ; elle est aujourd'hui de 12 m. 50 sur la plus grande partie du canal, de 12 mètres partout ; le tirant d'eau autorisé est de 34 pieds, de façon à laisser une marge, nécessitée par l'enfoncement des navires navigant à une certaine vitesse. Pratiquement, le canal est établi pour laisser passer les bateaux de 10 m. 36 de tirant, de 265 mètres de long, de 32 mètres de large. Il peut être considéré comme au point, sinon même en avance, par rapport aux progrès actuels de la construction maritime.

Le canal proprement dit s'accompagne d'un important outillage annexe, qui fait de ce désert une zone colonisée. Il faut d'abord comprendre dans cette rubrique la création, *ex nihilo* pourrait-on dire, des deux terminus de Port-Saïd et de Port-Thewfik. Le second s'élève sur un môle artificiel, en face de Suez. Mais, sur le rivage de la Méditerranée, il n'y avait rien qu'espace et silence ; moins que rien même, puisque, sur les lagunes du lac Menzaleh, il était également malaisé de naviguer et de construire : la difficulté d'établir un port en pareil lieu avait intimidé Paulin Talabot et Le Père, et c'était une des raisons qui les avaient détournés du canal direct. Lesseps, bravement, ne s'était pas arrêté à l'objection, et Port-Saïd naquit. Il subsiste cependant une difficulté non vaincue aujourd'hui même, celle d'un apport implacable d'alluvions par le courant issu du Delta : pour y opposer un barrage et

protéger l'entrée du canal, on a tendu un môle qui s'avance perpendiculairement dans la mer, mais les alluvions le débordent et il faut l'allonger sans cesse davantage ; cette jetée, qui n'est pas un brise-lames comme on est tenté de le croire, s'étend à 5 kilomètres et se prolonge encore, sur une longueur de 2 350 mètres, sous l'eau. D'Ismaïlia, centre administratif du canal, Lesseps voulait faire un grand entrepôt, pour lequel il prévoyait une activité commerciale de transbordement qui, nous le verrons, ne s'est jamais développée.

L'outillage de l'isthme comprend en outre le canal d'eau douce, qui est navigable pour les barques du Nil à Ismaïlia, semi-navigable sur la fourche qui va vers Port-Saïd et Suez. La voie ferrée réunit Port-Saïd au Caire par Ismaïlia, avec une ligne directe du Caire à Suez, mais, jusqu'à la guerre de 1914, il n'y avait pas de route : en vedette, il fallait trois ou quatre heures d'Ismaïlia à Port-Saïd, et autant d'Ismaïlia à Suez. Un système routier excellent, commencé pendant la guerre de 1914 par l'armée britannique, développé et amélioré depuis, relie maintenant les deux mers : il faut en automobile une heure un quart d'Ismaïlia à Port-Saïd, une heure et demie d'Ismaïlia à Suez ; la distance, comme ailleurs, a donc été presque supprimée.

Port-Saïd (avec Port-Fouad, de l'autre côté du canal) a 130 000 habitants ; Ismaïlia, charmant type d'établissement colonial imité des Indes anglaises, 40 000 ; Suez, Port-Thewfik et Port-Ibrahim forment un groupement de 53 000 âmes. Ferdinand de Lesseps a apporté l'activité et la vie dans ce qui n'était avant lui que le plus vide des déserts.

III

La fonction essentielle du canal est d'assurer le passage des navires, d'une mer à l'autre, avec autant de régularité que le passage des trains sur une voie : de là l'importance primordiale de l'organisation du transit, qui se dédouble en deux questions : pilotage et direction générale du transit.

Les bateaux qui transitent sont conduits par les pilotes de la compagnie, au nombre de 113 : 36 p. 100 français, 36 p. 100 anglais, le reste appartenant à une des nationalités diverses (Grecs, Yougoslaves, etc.). Le pilotage, dans le canal, n'est pas à proprement parler difficile, mais délicat : un bateau, dans

un canal, gouverne mal, si ses dimensions sont trop grandes ou mal calculées, si son gouvernail est trop petit, s'il y a du courant, s'il croise une autre unité ; dans un canal également, c'est un fait connu, l'enfoncement s'accroît, et d'autant plus que la vitesse s'accroît. Étant donné qu'un accident serait grave, parfois fatal, on comprend que la compagnie éprouve la nécessité d'entretenir elle-même un corps de pilotes excellents. Elle s'attache d'autre part à constituer un registre des bateaux qui forment sa clientèle habituelle, avec toutes les indications utiles et surtout celle de savoir s'ils gouvernent bien ou mal : dans ce dernier cas, elle appose quelquefois un gouvernail postiche, qui se fixe comme un faux-nez !

Le transit comporte deux sections, avec changement de pilote à Ismaïlia, sans du reste que le bateau ait même à s'arrêter. J'ai pu faire le parcours du lac Timsah au grand lac Amer, sur la passerelle d'un paquebot se rendant à Madagascar, aux côtés du pilote, du commandant et d'un représentant de la compagnie attaché au service du transit. Il pourra être intéressant de donner mes impressions, prises sur le vif et très différentes de celles que j'attendais. Je croyais à une navigation facile, simple, sans complications, mais pas du tout : si l'avant du bateau se tient toujours et sans peine dans la ligne, l'arrière dessine des embardées d'une amplitude impressionnante. « Il va toucher », se dit-on ! Puis on s'aperçoit qu'il se redresse de lui-même, ou presque, et qu'il n'arrive rien, les mouvements ayant une sorte d'élasticité automatique. Mais il faut au pilote beaucoup de sang-froid, avec une adaptation instinctive, analogue à celle des conducteurs d'autos. Les qualités qu'on demande de lui sont nombreuses, complexes, et plusieurs essaient en vain de les acquérir : la technique naturellement, avec l'expérience, le sens du canal, mais aussi la conscience, la capacité d'attention et surtout l'absence de nervosité (certains, paraît-il, n'arrivent jamais à vaincre une sorte d'inquiétude) ; il faut enfin de la diplomatie, soit avec les capitaines, maîtres à bord et pas toujours commodes, soit avec les timoniers, parfois susceptibles, mauvais ou même simples brutes, dont un faux coup de barre enverrait le navire au plein. Les accidents sont extrêmement rares, moins dangereux avec ces berges de sable que sur les rochers de Panama, et l'on a l'impression d'un magnifique service.

Il y a, dans le problème du transit, de la tactique et de la stratégie : le pilote, sans doute, conduit le bateau, mais ce n'est pas lui qui le dirige. Il y a tout un problème de réglementation générale de la marche des unités, qui dépasse celles-ci et relève de la direction même du canal. On passe de jour et de nuit depuis 1887, avec des projecteurs placés sur les bateaux, ce qui double la capacité du canal. Mais, première limitation, la vitesse est strictement contrôlée, avec un maximum de 14 kilomètres et si possible de 12 (exception faite pour le grand lac) : une vitesse optima est celle qui assure une bonne gouverne sans entraîner l'enfoncement excessif du navire ou provoquer un remous susceptible de détériorer les berges. Seconde limitation, le croisement en marche, qui se pratique à Panama, est interdit, sauf sur le grand lac Amer. Depuis l'élargissement général du canal et la suppression des anciens garages, on croise partout, mais l'amarrage est imposé à l'un des deux bateaux (généralement celui qui a le courant contre soi, la manœuvre avec courant arrière étant plus malaisée) : il y a des pieux d'amarrage tous les 75 mètres, 3 000 en tout.

Il reste un problème plus général, celui d'ordonner et de coordonner les mouvements des navires en vue d'un transit rapide et sûr, problème analogue à celui de l'aiguillage des trains sur une voie unique. Pour prévoir et régler la marche des unités, déterminer celles qui devront s'amarrer et à quel endroit, celles au contraire qui passeront et dans quel ordre, diriger les pilotes dans ce sens, il faut une direction générale du transit. Sa mission est de réduire les amarrages au strict minimum en organisant des convois, de faire passer plus vite les bateaux dangereux, les navires postaux, en évitant du reste toute préférence arbitraire (la vieille légende anglaise d'un tour de faveur pour les Français n'a jamais eu, je suppose, le moindre fondement).

La direction générale du transit est à Ismaïlia, avec un bureau central d'aiguillage, transmettant ses ordres par l'entremise des gares réparties le long du canal. L'expérience prouve qu'en l'espèce un automatisme complet est impossible, des problèmes nouveaux se posant toujours, donnant lieu, comme au jeu du taquin, à des combinaisons infinies. Il y a là comme un art, ayant sa virtuosité, que pratiquent avec une sorte de passion ceux qui sont chargés de ce service. La durée du

passage, résultat final de cet ensemble complexe de facteurs, est fonction de la vitesse permise, des amarrages, des arrêts... En 1882, quand on ne marchait pas la nuit, elle était de 53 heures ; en 1938, le séjour moyen des navires dans le canal n'a été que de 13 h. 23 m., la durée de la marche effective moyenne étant de 11 h. 31 m.

Le maintien du niveau de notre civilisation exige que les services de cet ordre soient assurés de manière impeccable : on a l'impression que la compagnie du canal de Suez y a réussi.

CHAPITRE IX

LE CANAL DE SUEZ ET LES COMMUNICATIONS MONDIALES

I

Par rapport à l'itinéraire de l'isthme, incommode, incertain et même éventuellement dangereux, la découverte de Vasco de Gama avait constitué un immense progrès : jusque vers 1840, la route du Cap demeura la voie classique, la seule pratiquement utilisable. Il faut se rendre compte de ce qu'était encore la navigation au moment où Ferdinand de Lesseps obtenait la concession du canal : la voile dominait à peu près totalement ; sur une flotte marchande de 11 127 bateaux, en 1846, il n'y avait que 102 « vapeurs », soit 0,9 p. 100 ; et en 1855, cette proportion, avec 391 vapeurs, ne s'était élevée qu'à 3,5 p. 100. Encore ne s'agissait-il que d'unités mixtes, avec roues et voiles, où la vapeur ne figurait que comme auxiliaire : en 1829, le *Hugh Lindsay*, de la *Péninsulaire et Orientale*, n'avait pu prendre qu'un seul passager, toute la place disponible étant remplie par le charbon. La durée du voyage par le Cap, dans ces conditions, était interminable : en 1840, de Londres à Bombay, il fallait à la voile de 120 à 150 jours ; en 1860, la commission hollandaise chargée d'étudier le canal de Suez estimait à 109 jours le trajet d'un voilier de Marseille à Ceylan. Les bateaux à vapeur n'allaient d'abord pas beaucoup plus vite : en 1826, une unité mixte de la *Péninsulaire et Orientale* mettait 113 jours pour aller de Londres à Bombay, et, en 1842, l'*Hindostan*, de la même compagnie, dans un voyage considéré comme rapide, prenait 91 jours, avec 28 escales, pour se rendre de Southampton à Calcutta ; la commission hollandaise estime à 81 jours le trajet d'un navire auxiliaire entre Marseille et Ceylan.

En présence d'une lenteur aussi décourageante, il était naturel qu'on fût tenté de couper par Suez, même au prix d'un transbordement : les progrès rapides de l'Égypte sous

Mehemet Ali permettaient d'envisager pareille solution, qui dès 1830 fut à l'ordre du jour. La période héroïque est celle de Waghorn, cet officier de l'armée des Indes, sorte de Philéas Fogg, qui se faisait fort, par l'*overland route*, d'acheminer le courrier des Indes plus vite que par la traditionnelle malle du Cap : il y réussit en 1835, ce qui est alors considéré comme un haut fait ; puis il organise, à titre d'entreprise privée, le transport rapide des lettres, dont l'adresse doit porter. « *care of Mr. Waghorn, Marseilles* » : ce courrier est transporté soit par Suez, soit par Kosseyr, et c'est une manière d'Agence Cook avant la lettre. A partir de 1840, avec le concours de Waghorn, la *Péninsulaire et Orientale* met sur pied un service de voyageurs entre Southampton et Bombay, par l'Égypte. Les conditions du transbordement sont invraisemblables : d'Alexandrie à Rosette, par canal, en dahabieh remorquée, 3 à 10 heures, puis de Rosette au Caire par le Nil, 16 heures, soit 26 heures pour cette première étape ; arrêt de 12 heures dans la capitale, à l'hôtel *Shepherd*, qui vient d'être créé et possède une piscine ; enfin, du Caire à Suez, 90 milles de désert, en omnibus à deux roues, 18 heures plus 12 heures de relais, soit 30 heures, ce qui fait un trajet total de 70 à 80 heures, au bout desquelles chaque voyageur reçoit une tasse d'eau du Nil, non pour la boire — ce serait risquer la mort — mais pour se laver ; il se désaltérera avec de la bière tiède, car il n'y a pas de glace, au milieu des moustiques, cependant que les bagages arriveront tant bien que mal à dos de chameau.

Ce transbordement, qui tenait de l'aventure, fut grandement amélioré avec le chemin de fer, à partir de 1845. Mon père, Jules Siegfried, se rendant aux Indes en 1862, pour y fonder une maison d'importation de coton, décrit ainsi, dans son journal, la traversée qu'il fit de l'Égypte :

Après avoir passé quelques jours à Marseille, je m'embarquai le 5 décembre (1862) sur le SS *Valetta*, de la compagnie Péninsulaire et Orientale. Le *Valetta* est un petit navire de 800 tonneaux seulement, il se mit à danser assez gentiment, notre traversée ne fut donc pas très agréable.... Au bout de six jours, après une escale à Malte, ayant toujours eu une mer très houleuse, le phare d'Alexandrie se fit voir enfin, et peu après l'ancre était jetée aussi près que possible de la terre.

Débarqués à onze heures du matin, nous devions partir pour

le Caire à quatre heures de l'après-midi, car avec les billets de la Péninsulaire et Orientale on ne perd de temps nulle part.... A quatre heures, j'étais au chemin de fer. Un train venait d'arriver du Caire. Dire la confusion qui en résultait est impossible. Lorsqu'on n'a pas vu ces races se mouvoir en tous sens, courir à droite et à gauche, parler et crier tous ensemble, chacun répondant avant d'avoir écouté la question, on ne peut se faire une idée de la confusion qui a lieu. Tous les wagons étaient bondés de monde, et tous ces Arabes, au lieu d'être assis, étaient accroupis par terre sur des bancs, fumant leur pipe et causant, portant les costumes les plus différents. Après force cris et gestes, nous nous casons dans le train. La nuit nous dérobe malheureusement une partie du paysage.... A une des nombreuses stations, nous nous arrêtons ; on nous annonce un arrêt d'une demi-heure et un dîner donné par la compagnie Péninsulaire et Orientale. Chacun se précipite sur ce dîner gratuit, par peur que, puisqu'on ne paie pas, il n'y ait pas grand'chose. Dans une salle contiguë se trouve servi cependant un superbe repas ; mais un gardien auquel j'en demande l'usage me répond : « Monsieur, les honnêtes gens dînent ici, mais le premier repas est pour les Anglais, vous savez : ces barbares en cuisine. » Enfin, vers minuit, nous arrivons au Caire, d'où nous repartons le lendemain matin, à neuf heures, pour Suez.

A peine est-on sorti du Caire que l'on entre dans le désert pour ne le quitter qu'à Suez même. L'apparence désolée qu'il produit au premier abord n'est pas sans un certain intérêt. Pas la moindre végétation, partout on ne voit qu'un sable fin et des cailloux brûlés par le soleil.... Quand un vent violent soulève ce sable fin, c'est un supplice affreux de traverser le désert, car cette poussière pénètre partout, irritant les yeux et la gorge. La réverbération fait aussi souffrir cruellement ; toutes les teintes sont rouges, couleur de feu ; au premier moment on les admire, mais à la longue elles deviennent fatigantes. De temps en temps on aperçoit, dans le lointain, une caravane de chameaux, marchant à la suite les uns des autres ; on distingue le conducteur, accroupi sur leur dos, les jambes croisées sur leur cou. Heureusement que le passage du désert ne fut pas long pour nous et que la mer Rouge, avec sa belle eau claire, se fit bientôt voir. Plusieurs fois des mirages nous trompèrent avant notre arrivée définitive.

En route je pus me convaincre de la corruption qui existe parmi les employés du chemin de fer, et de l'organisation pitoyable de l'administration. La moitié des voyageurs ne paient pas de billet et donnent une gratification au conducteur, celui-ci l'empochant le mieux du monde. J'ai rencontré un Monsieur qui allait

deux fois par mois entre le Caire et Suez : depuis plusieurs années il n'avait jamais pris un billet !

Après quelques heures passées à Suez, dans un bon hôtel d'allure européenne, un petit steamer vient nous prendre pour nous conduire à bord du *Yeddo*, le bateau à vapeur qui doit nous conduire à Bombay : c'est un steamer superbe, l'un des plus beaux de la Compagnie ; il est tout en fer, les cabines sont grandes et confortables ; le navire est d'une grande tranquillité et a une marche excellente, sa machine à hélices étant de 460 chevaux, pour un tonnage de 1 600 tonnes.

Très méthodique, mon père, dans son journal, donne la durée exacte de son trajet : parti de Marseille le 5 décembre, il arrive le 11 à Alexandrie ; la traversée de l'isthme prend deux jours, de sorte qu'il est en mesure de quitter Suez le 13, pour arriver à Bombay le 25, ce qui fait en tout vingt jours. Dix ans après, en 1872, un voyage record, celui de Philéas Fogg, nous permet de mesurer les possibilités nouvelles que le canal, inauguré en 1869, vient d'ouvrir. Le *Tour du monde en quatre-vingts jours* est légendaire, sans doute, mais on sait avec quel soin Jules Verne se documentait. Voici donc l'itinéraire du flegmatique héros : départ de Londres le 2 octobre à 8 h. 45 P. M. et, par Paris et Brindisi, arrivée à Suez le 9 octobre à 11 h. A. M., après traversée du canal ; départ de Suez le même jour à 6 h. 30 P. M. et arrivée à Bombay, par Aden, le 20 octobre. Le trajet a donc été couvert en dix-huit jours, mais c'est un record, car l'estimation du *Morning Chronicle*, à la même époque, est de vingt jours : sept de Londres à Suez et treize de Suez à Bombay (Philéas Fogg n'en prend que onze, mais il y a les fameuses « poignées de banknotes » !). Depuis lors les progrès ont été importants (je ne tiens pas compte de l'avion), mais pas sensationnels : dès 1887, la durée du voyage était réduite à seize jours et demi ; en 1900, de Bombay à Marseille, je mets moi-même, par la *Péninsulaire et Orientale*, quinze jours exactement ; le trajet se fait aujourd'hui en douze jours, sur des bateaux de 15 000 à 23 500 tonnes. Où sont les 1 600 tonnes du *Yeddo*, « steamer superbe, l'un des plus beaux de la compagnie » ?

Il ressort de ces comparaisons que le gain du canal sur l'*overland route* est minime, du moins si l'on n'envisage que la vitesse et les passagers : de ce point de vue le problème de

la route des Indes par la mer Rouge était résolu dès avant 1869. L'avantage décisif qu'apporte le canal, c'est l'économie du transbordement, qui, s'ajoutant à l'économie de parcours, doit évidemment disqualifier l'itinéraire du Cap. Nous savons aujourd'hui que ce gigantesque déroutement s'est produit, mais, au moment où Ferdinand de Lesseps inaugurerait son œuvre, pareil résultat n'était nullement certain, car on pouvait se demander si la navigation de l'époque était en mesure d'utiliser la voie nouvelle : le succès du canal était à ce prix.

II

Du point de vue de la distance, l'avantage du canal sur le Cap est incontestable, quel que soit le parcours envisagé ; toutefois cet avantage n'est pas le même pour tous les trajets, comme il ressort du tableau suivant :

I. *Bénéfice maximum : Liverpool-Bombay.*

a) par le Cap	10 680 milles
b) par Suez	6 223 milles
(économie : 42 p. 100).	

II. *Bénéfice notable, mais moindre : Liverpool-Yokohama.*

a) par le Cap	14 436 milles
b) par Suez	11 113 milles
(économie : 24 p. 100).	

III. *Bénéfice minime : Liverpool-Melbourne.*

a) par le Cap	11 890 milles
b) par Suez	11 018 milles
(économie : 8 p. 100).	

L'Inde se trouve donc rapprochée plus que l'Extrême-Orient, et celui-ci plus que l'Australie. Pour la même raison, ce sont les pays méditerranéens qui bénéficient de la plus grande réduction de parcours : Istanbul-Bombay 70 p. 100, Gênes-Bombay 58 p. 100, contre 42 p. 100 seulement pour Liverpool-Bombay. L'Europe Sud-orientale semble donc, à première vue, devoir être la grande bénéficiaire du canal, au

détriment de l'Europe occidentale et océanique, et tel était bien le raisonnement de Venise dès le début du XVI^e siècle. Si l'expérience a prouvé le contraire, c'est qu'il y a bien d'autres facteurs en jeu que la distance.

Nous avons rappelé qu'au moment où Ferdinand de Lesseps entreprenait son œuvre la vapeur n'en était qu'à ses débuts, son avenir n'étant nullement assuré. Or le succès du canal était-il possible avec la navigation à voiles ? La Chambre de commerce du Havre (séance du 1^{er} octobre 1858) ne le pensait pas et voici ses arguments : les marchandises précieuses et chères (métaux de prix, soie, indigo, etc.) peuvent employer la vapeur entre l'Inde et l'Europe, mais elles ne constituent que la minorité du trafic ; les marchandises lourdes et de faible valeur au contraire (bois, riz, sucre, café, etc.) ne peuvent employer que la voile, et elles sont l'immense majorité ; or la navigation à voile est difficile sur la mer Rouge, en raison des vents adverses ou des calmes plats, et la preuve, c'est que les assurances par le Cap ne dépassent pas 1 1/4 à 3 p. 100, tandis que par Suez elles atteignent 10, 15 et 18 p. 100. Malgré ses éloges de M. de Lesseps, on sent au fond le Havre hostile, par crainte de l'avantage que le canal pourrait conférer aux ports de la Méditerranée.

Une opinion courante vers cette époque, et qui se maintiendra presque jusqu'à l'ouverture du canal, c'est que celui-ci peut se faire sans doute, mais ne « paiera » pas, parce que la navigation à voile hésitera à s'en servir. C'est par exemple l'impression de mon père, dans son journal, en 1864, après plusieurs voyages aux Indes : « Je ne crois pas que le canal soit impossible à faire, mais je crains qu'il ne puisse que difficilement devenir utile. Quand, dans les calculs de M. de Lesseps, je vois qu'il compte sur 3 millions de tonnes, payant 10 francs par tonne, ce qui ferait 30 millions de revenus par an, je dis qu'en théorie les bénéfices de cette sorte sont bien faciles à faire, mais qu'en pratique, jusqu'à ce qu'on ait trouvé un autre moteur que la vapeur, aucun des navires à voiles de l'Inde et de la Chine ne passera par le canal de Suez pour aller en Angleterre et que les steamers seuls — et quelques navires pour la Méditerranée — pourront prendre cette voie. »

Tel est l'avis des marins que rencontre mon père à cette époque : « Le capitaine et le second de notre bateau (sur la

mer Rouge), qui ne croient point à la possibilité de l'ouverture du canal de Suez, du moins pour les navires de grand tonnage, soutiennent que, lors même que l'isthme serait ouvert à la grande navigation, la mer Rouge sera toujours un empêchement immense pour la navigation à voile, justement à cause de la faiblesse des vents.... Sur cinq navires, m'ont-ils dit, deux n'arrivent pas, et ceux qui ont réussi à accomplir le voyage ne veulent jamais recommencer cette traversée, malgré les frets énormes qui leur sont offerts. Pour les steamers la mer Rouge est excellente, mais, les transports par vapeur étant beaucoup trop coûteux jusqu'ici, la préférence restera toujours à la navigation à voile par le Cap, qui, si elle est longue, a du moins l'avantage d'un bon marché étonnant. »

L'auteur de ce journal était, soulignons-le, un homme de progrès, exceptionnellement hardi dans ses initiatives, et cependant il ne croyait pas au canal! Sous le régime de la voile, peut-être n'avait-il pas tort. C'est une chance providentielle que la navigation à vapeur ait justement commencé à se développer sérieusement à l'heure où la grande entreprise commençait son exploitation. Aujourd'hui la voile ne représente plus que 1,53 p. 100 de la flotte mondiale, mais Lesseps pouvait-il le prévoir ? On mesure ici la part du destin dans sa victoire.

III

Le succès du canal dépendait encore de son tarif, qui, trop élevé, eût découragé le trafic, trop bas, n'eût pas rémunéré le capital. Or l'expérience allait prouver que la compagnie allait devoir tenir le plus grand compte, pour la fixation des péages, de l'intérêt des usagers, éventuellement appuyés par leurs gouvernements.

La concession (art. 17) autorisait un droit maximum de 10 francs par tonneau de capacité et de 10 francs par passager. Le texte portait « tonneau de capacité », sans préciser davantage, mais les définitions du tonneau sont nombreuses et variées : il y avait donc lieu à interprétation. Une commission, constituée en 1868 par la compagnie pour étudier les différentes mesures de tonnage communément employées à l'époque, recommande le tonnage résultant des papiers du bord, sans

distinction de drapeau. Puis la compagnie, une fois le canal ouvert, décide d'appliquer le système du tonnage brut (*gross tonnage*), tel que pratiqué en Angleterre, qui avait pour elle le gros avantage d'accroître sérieusement le péage perçu. Les gouvernements anglais et français acquiescent, mais les armateurs protestent ; les *Messageries maritimes* intentent un procès. Ferdinand de Lesseps en appelle au khédive, qui se réfère à la Porte, et celle-ci propose de réunir une conférence internationale pour régler la question. La conférence de Constantinople (1873), sous l'influence de l'armement, se décide pour le calcul d'un tonnage net, compliqué de diverses déductions forfaitaires, conformément aux règles connues sous le nom de *Moorson system* ; mais, comme la méthode est défavorable à la compagnie, elle autorise celle-ci à percevoir, en plus du droit, une surtaxe de 4 (dans certains cas de 3) francs, qui devra décroître dans la mesure où s'accroîtra le tonnage du canal. La sentence est notifiée, comme impérative, à Ferdinand de Lesseps, qui proteste, négocie, refuse de s'incliner, et finalement le gouvernement turc impose la décision par l'envoi dans l'isthme d'une force de 10 000 hommes (1874). C'est cette méthode de calcul qui est encore en vigueur : le tonnage taxé est le tonnage net, établi conformément aux règles de la commission internationale de Constantinople et inscrit sur un certificat spécial de jaugeage délivré à tout navire qui en fait la demande, par les autorités de son pays d'attache, en vue du transit par le canal de Suez.

Ainsi, moins de cinq ans après l'inauguration du canal, ces incidents avaient mis en lumière le caractère particulier d'une entreprise qu'il ne peut être question d'administrer simplement comme une affaire privée quelconque, car elle implique des intérêts — commerciaux, politiques, et en général internationaux — qui débordent ceux de ses actionnaires. La complexité de cette situation s'accroîtra encore quand, en 1875, le gouvernement britannique deviendra lui-même actionnaire de la compagnie, puis quand, sept ans plus tard, il occupera militairement l'Égypte. Si, en présence de ces faits, Ferdinand de Lesseps se fût contenté de revendiquer, à la lettre, les droits qu'il tenait de la concession ou des statuts de l'affaire, il est vraisemblable qu'il se serait brisé sur l'obstacle : sa sagesse fut toujours de négocier, de comprendre qu'en pareille matière

le droit, même incontestable, ne vaut qu'avec l'acquiescement des puissances ; cette observation reste vraie aujourd'hui comme hier.

Le tarif, qui était, depuis le 15 décembre 1938, de 5 shillings 9 par tonneau pour les navires chargés et de 2 shillings 10 1/2 pour les navires sur lest, a été, depuis le 1^{er} janvier 1941, relevé à 8-shillings. Il est de 8 shillings par passager, civil ou militaire. En 1874, juste après la conférence de Constantinople, le taux était de 10 francs par tonneau, plus 3 francs de surtaxe : il y a donc tendance décisive vers la baisse.

La fixation du tarif est, de la part de la compagnie, chose assez délicate. L'actionnaire, qui s'est associé aux risques de l'entreprise quand le succès n'était nullement certain, a le droit strict de voir son capital rémunéré, et l'on peut même dire que la garantie du bon fonctionnement de l'affaire est à ce prix. Mais le canal perdrait sa clientèle si celle-ci pouvait se croire rançonnée, d'autant plus que, contrairement à l'apparence, il n'y a pas de monopole : un taux de péage excessif, surtout aux heures troubles où les assurances renchérisent, détournerait assez vite vers le Cap une partie du trafic. Il ne faut pas oublier d'autre part que la compagnie subit à tout instant la surveillance jalouse de l'usager anglais, qui a longtemps fourni les trois quarts et fournit encore plus de la moitié du tonnage passant par le canal. Encore que les relations de la compagnie avec le gouvernement de Londres soient traditionnellement bonnes et même cordiales, il est permis de noter cependant que, tout au fond, l'opinion britannique conserve une sorte de jalousie pour cette entreprise française, travaillant pour des actionnaires en majorité français, à laquelle l'armement anglais doit payer tribut. Périodiquement, il se trouve en Angleterre des gens pour protester contre des tarifs qui, disent-ils, étranglent les armateurs au bénéfice des actionnaires, handicapent les exportations britanniques par rapport aux exportations japonaises dans la mer Rouge ou l'océan Indien, puisque celles-ci n'ont pas à payer le péage du canal. Ces récriminations redoublent quand les prix baissent, quand en période de crise le prix du transit pèse plus lourd sur des bateaux à moitié vides. Plus politiques étaient hier les protestations de l'Italie, faisant passer par le canal ses armées à destination de l'Éthiopie,

et trouvant fort amer d'avoir à payer pour chacun de ses soldats, comme paient du reste tous les passagers.

Il faut à la compagnie beaucoup de tact pour déterminer dans quelle mesure il convient de résister ou de céder à ces pressions. Elle ne saurait en tout cas les ignorer complètement, et c'est pourquoi, depuis la grande querelle de 1873, elle n'a jamais poussé les choses au pire. L'usager est dans son rôle en protestant, mais, en tant que Français, je ne saurais m'indigner que le pays qui a fait le canal en tire quelque profit. Constatons du reste qu'avec les années, et à mesure qu'on se rapproche de la fin de la concession, l'intérêt de l'actionnaire tend à s'effacer devant celui de l'Égypte : c'est elle qui, de plus en plus, opposera sa résistance à de nouvelles baisses de tarif.

CHAPITRE X

LE TRANSIT DU CANAL

I

Dans le mémoire qu'il remettait à Mohammed Saïd, le 15 novembre 1854, au camp de Maréa (désert Libyque), Ferdinand de Lesseps évaluait ainsi le trafic probable du canal de Suez :

Le pèlerinage de la Mecque assuré en tout temps et devenu facile pour tous les Musulmans ; une impulsion immense donnée à la navigation à vapeur et aux voyages au long cours ; les pays qui bordent la mer Rouge et le golfe Persique, la côte orientale d'Afrique, l'Inde, le royaume de Siam, la Cochinchine, le Japon, le vaste empire de la Chine, qui ne compte pas moins de 300 millions d'habitants, les îles Philippines, l'Australie et cet immense archipel, vers lequel tend à se porter l'émigration de la vieille Europe, rapprochés de près de 3 000 lieues du bassin de la Méditerranée et du Nord de l'Europe, tels sont les effets soudains, immédiats, du percement de l'isthme de Suez.

On a calculé que la navigation de l'Europe et de l'Amérique par le cap de Bonne-Espérance et le cap Horn peut entretenir un mouvement annuel de 6 millions de tonneaux et que, sur la moitié seulement de ce tonnage, le commerce du monde réaliserait un bénéfice de 150 millions de francs par an, en faisant passer les navires par le golfe Arabe. Il est considérable de tonnage ; mais, en comptant seulement sur 3 millions, il est hors de doute que le canal de Suez donnera lieu à une augmentation de tonneaux ; on obtiendra encore un produit annuel de 30 millions de francs par la perception d'un droit de 10 francs par tonneau, droit qui pourrait être réduit en proportion de l'accroissement de la navigation.

Plus tard, en 1867, Lesseps porta cette évaluation à 6 millions de tonneaux : les perspectives s'étaient améliorées avec le progrès rapide de la navigation à vapeur ; peut-être aussi,

en présence d'un total de dépenses plus élevé qu'il ne l'avait cru, éprouvait-il le besoin de prévoir, pour encourager ses actionnaires, un volume d'affaires plus important ? Quoi qu'il en soit, avec un tonnage net qui a atteint en 1937 le chiffre de 36 491 332 tonneaux, ces prévisions nous paraissent aujourd'hui modestes, « conservatrices », même, comme disent les Anglais, et nul ne peut leur reprocher d'avoir tiré sur l'avenir une traite excessive.

La courbe du tonnage net (graphique II, p. 294), qui mesure l'activité de la navigation proprement dite en même temps que la prospérité de l'entreprise (les péages étant perçus sur cette base), permet d'embrasser d'un coup d'œil toute l'histoire économique du canal, et à vrai dire du monde. Retenons simplement, dans un tableau résumé, les chiffres qui en marquent les principales étapes¹ :

1870 ...	436 609 tonneaux	1919..	16 013 802 tonneaux
1879 ...	2 263 332 —	1929..	33 466 014 —
1908 ...	13 633 283 —	1932..	28 340 290 —
1912 ...	20 275 120 —	1937..	36 491 332 —
1914 ...	19 409 495 —	1938..	34 418 187 —
1917 ...	8 368 918 —		

Voilà bien une feuille de température de la planète, d'où se dégagent d'intéressantes leçons, et tout d'abord l'importance historique de l'année 1879, point de départ d'un développement d'immense portée dans les relations intercontinentales : c'est le moment où les produits extra-européens commencent à affluer en quantités massives vers le vieux continent, qui ressent pour la première fois le choc de ces concurrences nouvelles ; la prospérité de l'Europe continuera plus de trente ans encore, mais cette étape marque pour elle la fin du XIX^e siècle triomphant. On notera d'autre part l'effet sur le trafic des quatre grandes crises de notre temps : l'une, larvée et longue, liée à une marée baissante des prix, se marque sur le canal, de 1890 à 1896, par une sorte de palier ; la seconde, provoquée par la guerre de 1914, conduit à un effondrement du trafic ; la troisième, avec la chute brutale de 1929, touche en 1932 un fond de dépression significatif, suivi d'une incontestable

1. Tous les chiffres donnés ci-dessus sont tirés du Bulletin décadaire de la Compagnie universelle du canal maritime de Suez.

reprise ; la quatrième, provoquée une fois encore par une guerre mondiale, et suivie, comme précédemment, d'une reprise dont tous les effets ne se sont pas encore développés. Il est à remarquer que ces coups d'arrêt n'empêchent pas en fin de compte une tendance de base au progrès, car le trafic (sous réserve de ce qui va se passer maintenant) s'est toujours relevé chaque fois davantage qu'il n'était tombé : c'est ainsi que le chiffre de 1937 a marqué, par rapport au passé, un record ! Mais, dès 1939, le trafic se ressent de l'état de guerre et, en 1940, la chute est profonde ; le fond est atteint en 1942, puis une reprise se fait sentir dès 1943 et, en 1946, le niveau d'avant guerre est presque récupéré. Le parallélisme avec 1914 est frappant.

Moins significatif est le nombre des passagers, parce que l'élément militaire y figure pour une part quelquefois dominante. Il est néanmoins intéressant de souligner que, depuis l'ouverture du canal, le progrès est en quelque sorte constant : on part de 26 758 passagers en 1870 pour aboutir au chiffre record de 781 929 en 1936 ; la période décennale de 1901-1910 donne une moyenne annuelle de 242 000 passagers, qui s'élève à 299 000 en 1911-1920, redescend à 293 000 en 1921-1930, pour remonter à 454 000 en 1931-1938. Il apparaît nettement que le chiffre s'enfle les années où il passe des troupes, pendant la guerre de 1914 par exemple ou bien pendant l'expédition italienne en Éthiopie (527 502 en 1919, 625 465 en 1935, 781 929 en 1936, 697 800 en 1937). Si l'on analyse les statistiques de 1937, on trouve que, sur ce total de 697 800 passagers, 365 790 sont des militaires et 332 010 des civils ; sur les 365 790 militaires, 300 079 sont italiens, 48 270 anglais, 16 219 français. La guerre de 1939 porte un coup fatal à ce trafic, qui tombe à 590 passagers en 1942 pour ne remonter à un chiffre important qu'en 1945 (411 593) et 1946 (932 007), et cette fois il s'agit d'un record par rapport à toutes les années antérieures, quelles qu'elles soient. Nous verrons plus loin qu'en ce qui concerne les passagers le canal de Suez subit des concurrences directes, efficaces : même ainsi, l'on peut conclure qu'il n'y a pas abandon de cette route.

Elle est devenue en effet, ou redevenue, la route de base entre l'Europe et l'Orient. Aucune concurrence, aucune circonstance n'a sérieusement entravé ce courant, d'hommes ou

de produits, qui répond évidemment à une nécessité naturelle. Quand Ferdinand de Lesseps, en 1854, escomptait un trafic de 3 millions de tonnes, il restait donc très au-dessous de ce que plus tard la réalité devait être, et pourtant ce palier de 3 millions n'a été atteint qu'en 1880, ce qui explique la position singulièrement précaire de la compagnie à ses débuts. A la veille de l'ouverture, et alors que les dépenses faites atteignaient 432 millions, le président, arbitrairement, admettons-le, avait forcé son estimation du trafic, la portant à 6 millions de tonnes. « 11 millions de tonnes passent par le Cap, disait-il, il ne s'agit que d'en détourner la moitié ! » Or il a fallu attendre 1888 pour dépasser ces 6 millions. L'attente n'était pas sans péril pour une compagnie, longtemps poursuivie par une spéculation hostile : en 1872, un emprunt, pourtant nécessaire, échoue, le conseil envisage la liquidation, alors que techniquement, économiquement, le canal fonctionne, que la victoire paraît remportée ; Lebaudy sauve la compagnie par un crédit généreux, mais il faut ensuite que la conférence de Constantinople autorise la surtaxe dont nous parlions plus haut. C'est peu à peu seulement que le transit progresse, s'établit, devient garant d'un succès durable, définitif. Les jaloux qui profitent d'une entreprise à la création de laquelle ils n'ont pas collaboré auraient tort d'oublier ces débuts pleins de risques, qui mettent en valeur la fonction initiatrice du capital.

II

La courbe du nombre des traversées (graphique 1, p. 294), qui exprime l'activité proprement dite du canal, reproduit à peu près la courbe du tonnage net : partie de 486 traversées en 1870, elle aboutit au chiffre record de 6 635 en 1937 et 6 171 en 1938, avec des péripéties analogues à celles commentées plus haut. La seconde guerre mondiale produit un resserrement bien naturel, qui atteint son plein en 1941 et 1942 (1 804, 1 646), quand le trafic déserte Suez pour le Cap. Puis la reprise se fait sentir dès 1943 et surtout 1944 et 1945. En 1946, avec 5 057 traversées, on a retrouvé presque le niveau d'avant la guerre d'Éthiopie. Mais il ne faut pas oublier que le tonnage brut moyen des unités tend à s'accroître sans cesse :

2 877 tonnes en 1890, 5 086 en 1910, 6 047 en 1920, 7 628 en 1930, 7 747 en 1938.

Depuis la reprise du lendemain de la guerre de 1914-1918, c'est-à-dire depuis environ 1924, le type de bateaux le plus courant est entre 6 000 et 8 000 tonnes ; en 1938, par exemple, les unités de 4 000 à 10 000 tonnes (brut) font 78 p. 100 de l'ensemble, tandis que celles de plus de 20 000 n'atteignent même pas 2 p. 100 (le plus fort tonnage brut d'avant guerre a été réalisé par le vapeur *Empress of Britain* : 42 745 tonnes, en 1938, mais depuis lors un autre record a été atteint avec 46 524 tonnes en 1946) : les tonnages monstres, à la façon de l'Atlantique Nord, ne sont pas ici dans leur climat ; Suez n'est pas le domaine des records, mais celui de la pratique.

Fort intéressante est la classification des navires par modes de propulsion : la voile, dont nous signalions la prédominance initiale, a disparu des statistiques du canal ; puis le charbon est contesté à son tour : le mazout apparaît en 1908, le bateau à moteur en 1912 ; en 1931, pour la première fois, mazout et moteur réunis dépassent la vapeur. En 1938, la proportion des divers modes de propulsion est la suivante :

Charbon	40,9 p. 100
Mazout	27,8 —
Moteur	31,3 —

En 1946, la tendance s'exagère encore :

Charbon	17,6 p. 100
Mazout	50,9 —
Moteur	31,5 —

Le charbon est évidemment de moins en moins utilisé : à Panama, la place du pétrole est plus grande encore.

Pour l'ensemble de la flotte mondiale, la proportion est approximativement la même (voile : 5 p. 100 ; vapeur, charbon et mazout : 72,6 ; moteur, 22,3), mais à Panama le pétrole tient une place beaucoup plus grande.

Il y a eu, depuis un quart de siècle, une transformation considérable dans l'aspect des bateaux. Quand je me rappelle les types de mon enfance, au Havre, vers 1880, il me semble évoquer un ancien régime infiniment lointain : il y avait encore

des roues, des cheminées minces comme des cigarettes, des mâtures compliquées où se déployaient des voiles à côté de la vapeur. Les bateaux actuels n'ont plus guère que des cheminées de courtoisie, leur mâture, devenue schématique, ne se complique plus que de fils de T. S. F. ; ma sensibilité n'a pu s'accoutumer à ces formes nouvelles et, de même que les Chinois mettent des yeux à leurs jonques pour qu'elles y voient, je ne puis m'imaginer la propulsion sans cheminée : mais la jeunesse imagine la vitesse sous la forme d'une pédale, que le pied presse. Le tanker, qui entre pour 30,3 p. 100 dans le trafic en 1946, ajoute, avec sa construction spéciale, un profil nouveau. La voile n'apparaît plus guère à Suez que sous la forme poétique de ces lentes dahabiehs, dont les mâtures énormes, les voilures disproportionnées guettent le moindre souffle et paraissent avoir oublié le temps. Ferdinand de Lesseps serait sans doute bien étonné de voir aujourd'hui les clients de sa compagnie ! Mais, par rapport aux bateaux de 1832, quand il était consul à Alexandrie, ceux de 1880 ne marquaient-ils pas déjà la plus étonnante des révolutions, ce passage de la voile à la vapeur, qui a permis le succès du canal ?

La répartition par pavillons du tonnage net montre, par rapport à la première décade du canal, d'assez notables changements. Pendant la période décennale 1870-1880, les quatre principaux usagers se classaient dans l'ordre suivant :

Anglais	76,1	p. 100	du tonnage net total
Français	8,3	—	—
Hollandais	4,1	—	—
Italiens	2,7	—	—

Mais, en 1938, le classement s'était modifié comme suit :

Anglais	50,4	p. 100	du tonnage net total
Italiens	13,4	—	—
Allemands	9,1	—	—
Hollandais	8,8	—	—

Les Français ne venaient plus qu'au cinquième rang avec 5 p. 100, suivis eux-mêmes par les Norvégiens avec 4,3 p. 100.

L'Angleterre demeurait, comme on le voit, le principal usager. Sa prépondérance avait même été, au cours du XIX^e siècle, plus accentuée encore : le monde, alors, faisait