

# INTERNATIONAL

etranger.union@sonapresse.com

## Le nouveau Canal de Suez : une portée mondiale renforcée

**LE** renforcement des capacités du Canal de Suez, par l'inauguration en 2015 d'une seconde voie de circulation maritime reliant la Méditerranée à la Mer rouge a permis la relance de l'économie égyptienne faiblement impactée par la crise due à la pandémie de Covid-19. La venue des leaders des médias africains aura été l'occasion pour les dirigeants de l'Autorité de gestion de cette infrastructure longue de 195 kilomètres d'exalter sa place incontournable dans le commerce mondial.

Jonas OSSOMBEY  
Le Caire/Égypte

**D**EPUIS 2015, l'Égypte est dotée d'une nouvelle voie d'accès entre la Méditerranée et la Mer rouge. Autrement dit un nouveau Canal de Suez qui renforce les capacités de l'ancien. Ismaïlia, l'une des trois villes, avec Port-Saïd et Suez, traversée par le Canal de Suez, abrite le siège du Suez Canal Authority. Place névralgique de l'organisation structurelle de l'un des poumons de l'économie du pays des Pharaons. L'Autorité du Canal est dirigée par Hussein El Arabia qui s'est fait le plaisir de la présenter aux responsables des médias d'une vingtaine de pays africains au sud du Sahara. Il est notamment revenu sur l'historique, le fonctionnement et les retombées économiques dudit Canal. De cette présentation, il faut retenir que le canal qui relie la mer Rouge à la mer Méditerranée est l'une des routes essentielles du commerce mondial et une source précieuse de devises pour l'Égypte dont l'économie est en plein essor. L'élargissement du canal a vu le jour grâce à une souscription de quelque 9 milliards de dol-

lars qui a attiré de nombreux Égyptiens. Elle devrait permettre de doubler le trafic d'ici l'année prochaine, à en croire les autorités qui promettent 97 navires par jour sur le canal contre 49 actuellement. La nouvelle artère permettra la circulation dans les deux sens, réduisant de 18 à 11 heures l'attente des bateaux, et doit faire passer les revenus du canal de 5,3 milliards de dollars à 13,2 milliards de dollars. Malgré la pandémie de Covid-19, 20 694 tonnes de marchandises ont transité par là, avec des gains de 6,3 milliards de dollars. Les plus importants de l'histoire de ladite infrastructure.

Les dirigeants de l'Autorité du Canal de Suez n'ont pas manqué d'exalter cette voie de communication maritime comme une fierté que devraient partager l'ensemble des pays africains. Considérant qu'il s'agit d'un vecteur d'unité de l'Égypte et du continent, et qui traduit, s'il en était encore besoin, un modèle africain de gestion. La réalisation de cette seconde voie du Canal prouve qu' " impossible n'est pas africain ", a martelé l'un des présentateurs. Surtout qu'il a indiqué que " le Canal de Suez est la voie navigable la plus sécurisée au monde ".

D'ailleurs, l'exemple récent de l'accident du Navire " Ever Given " a clairement démontré les capacités opérationnelles de gestion de crise par l'Autorité du Canal. À cause de conditions climatiques difficiles, le navire s'était immobilisé en travers du canal de Suez, le 23 mars, et avait ainsi bloqué le trafic maritime – qui représente environ 10 % du commerce mondial. De larges opérations de dégagement avaient été menées pendant six jours et avaient nécessité l'aide d'une dizaine de remorqueurs, ainsi que des dragues pour creuser le fond du canal. Gardant au final intacts la réputation et le prestige du célèbre Canal.



Un navire sur la nouvelle voie du Canal de Suez.

Photo: DR

## Nasser, le père de la nationalisation



Abdel Gamal Nasser, le père de la nationalisation du Canal de Suez.

Photo: DR

J.O.  
Libreville/Gabon

**C**reusé au milieu du XIXe siècle, le Canal de Suez permet aux navires d'aller d'Europe en Asie sans avoir à contourner l'Afrique, par le Cap de Bonne Espérance, en Afrique du Sud. Durant cette période, les Britanniques avaient pris le contrôle de l'Égypte. Au milieu des années 1950, le président Abdel Gamal Nasser entendait positionner son pays comme un des leaders du mou-

vement des pays " non-alignement ", indépendant des deux blocs. Le 19 juillet 1956, quelques jours avant la nationalisation du canal de Suez, il eut des échanges en ex-Yougoslavie avec Nehru et Tito pour consolider cette politique du non-alignement. Les États-Unis ayant refusé de financer la construction du barrage d'Assouan, le leader égyptien décida alors de nationaliser le canal de Suez dont l'objectif est de financer la construction du barrage. " Nous luttons et nous sentons que nous triompherons

toujours pour consolider nos principes de dignité, de liberté et de grandeur, pour l'établissement d'un État indépendant d'une indépendance véritable, d'une indépendance politique et économique," avait-il déclaré. Pour lui, l'indépendance politique n'est rien sans l'indépendance économique.

Face à la nationalisation du canal de Suez, les représailles ne tardèrent pas : les Britanniques et les Français, principaux actionnaires du canal, gelant les avoirs égyptiens, supprimant leur aide alimentaire, lancèrent en octobre 1956, l'expédition de Suez " contre l'Égypte, qui finit par échouer. Car, l'ONU ainsi que les États-Unis et l'URSS décidèrent de ne pas cautionner cette agression franco-britannique. Le corps expéditionnaire franco-anglais se retira finalement d'Égypte.

Les Nations unies prirent en charge la remise en état du canal qui sera rouvert à la navigation en avril 1957. La nationalisation du canal de Suez par Nasser reste un grand moment de l'affirmation du tiers-monde traduisant la volonté de réappropriation par les peuples des richesses de leurs pays.