

SUEZ 1956-1975 : UN DÉBAT MAL CONNU

Dr. André VIGARIÉ
Académie de Marine (Paris)

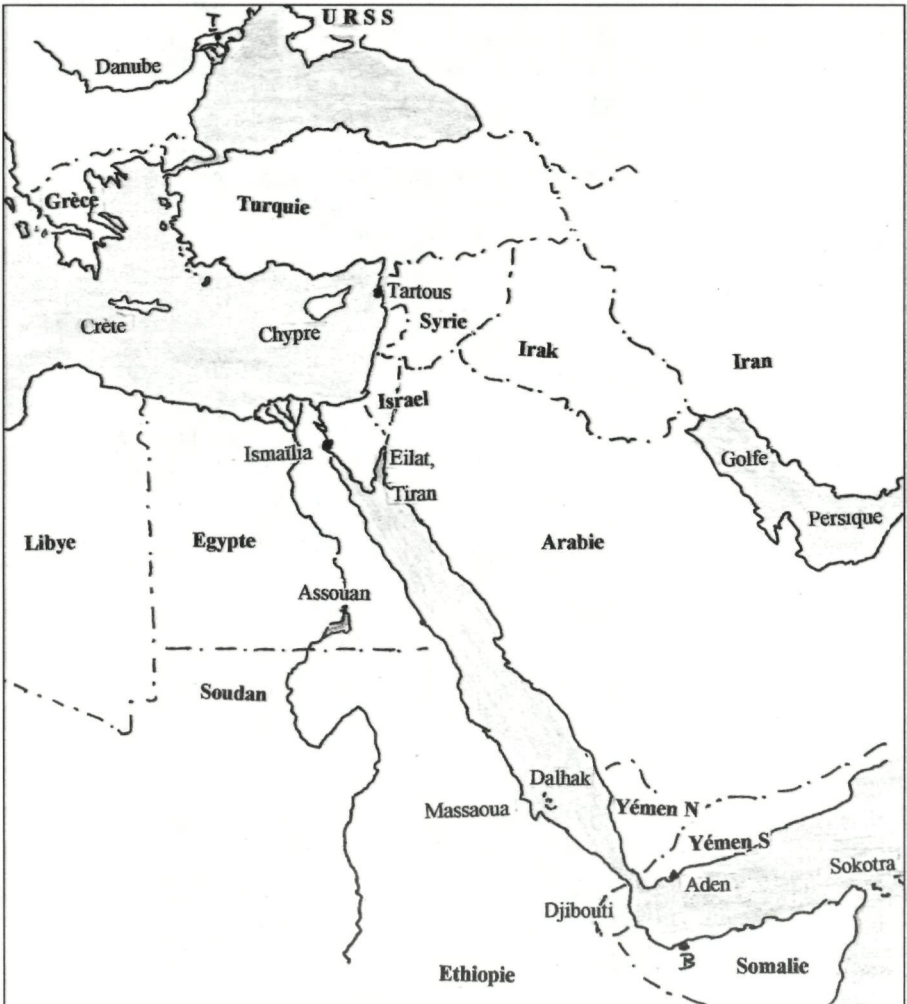
La voie de Suez est trop fréquemment évoquée pour qu'il soit nécessaire de la présenter avec détail en matière d'introduction : il a été beaucoup écrit à son sujet depuis l'ouvrage classique d'André Siegfried (1) qui évidemment a maintenant une signification surtout historique. Depuis, bien des événements ont marqué l'existence de ce canal : l'intensification incessante des liaisons entre l'Europe et l'Asie, la décolonisation dans les deux plus grands empires d'outre-mer, l'importance des exploitations pétrolières du Moyen-Orient, etc. Au travers de ces évolutions qui touchent au devenir économique et politique du monde dans son ensemble, ce passage privilégié garde quelques constantes : il reste l'une des trois entrées de la Méditerranée dont l'importance demeure première pour le Vieux Monde, et aussi pour le vaste ensemble anciennement soviétique; entouré par les pays du Proche-Orient et de Mashrek, il est la façade de l'Islam - de l'Islam progressiste et souvent intégriste - face aux pays occidentaux. Il n'est pas surprenant que ce canal soit au milieu d'un complexe d'intérêts internationaux, souvent conflictuels, aux aspects naturellement stratégiques (2). Ce sont ces aspects qui seront prioritairement retenus ci-dessous (voir document I).

Or, de 1956 à 1975 se déroule une phase particulièrement critique dans la vie de ce canal. La première de ces dates marque une rupture brutale dans son statut et son fonctionnement, dans des conditions qui touchent la vie maritime mondiale: elle ouvre un cycle de plusieurs guerres et de fermetures à la navigation, dont la vie océanique, dans son ensemble, fait les frais. Puis, lorsque après deux décennies, la circulation reprend ses cheminements habituels, la réouverture se fait dans un système d'échanges qui est fort affecté dans ses orientations, dans la nature des flux, et dans la structure et le volume des flottes militaires et marchandes. Et entre ces dates, s'imposent les jeux complexes de grandes et de petites nations, selon des intrications qui n'ont pas toujours été clairement perçues; en esquisser les contours peut être utile : elles s'appuient sur quelques données stratégiques qui n'expliquent pas seulement ce passé; elles sont parfois valables durablement.

I - LE CONTEXTE MÉDITERRANÉEN AU MOMENT DE L'AFFAIRE DE SUEZ 1955-1956

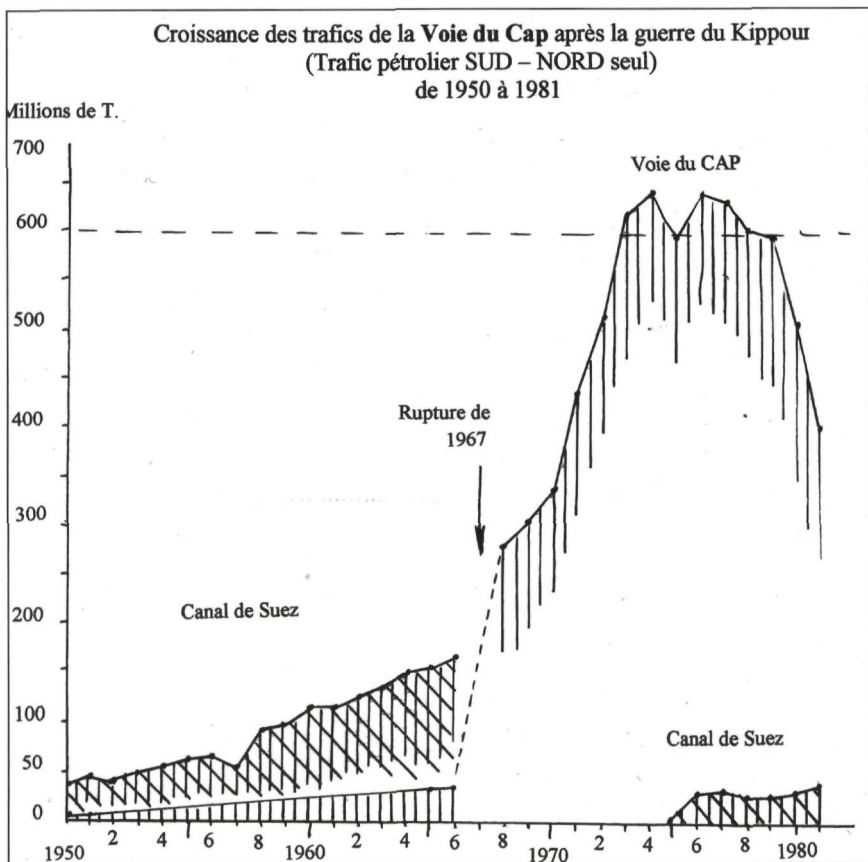
Avant que ne se déclenche cette grave crise, le canal est sous contrôle à la fois européen et occidental.

Européen d'abord. La Société du Canal de Suez, dont les capitaux, on le sait, sont franco-britanniques, possède et gère les installations avec comme lieu central d'organisation : Ismaïlia. Le personnel (pilotes, contrôleurs, etc.) est pour une part arabe, pour l'essentiel sans doute européen. Le roi Farouk qui règne sur



l’Egypte est pro-anglais. Le trafic, après la Seconde Guerre mondiale, est en bonne progression, avec un poids total de marchandises de 107 Mt. dans lequel les produits pétroliers dans le sens Sud-Nord, utilisés prioritairement par des pays qui reconstituent leurs capacités économiques, représentent 67 Mt. Cela permet d’augurer d’un avenir brillant. Les revenus des péages sont substantiels.

Sur le plan stratégique, l’on est en pleine guerre froide, et les Etats-Unis ont déjà développé leur politique de *containment*, c’est-à-dire faite d’une succession de mesures et d’efforts pour contenir l’expansion du communisme, à partir de la Mer Noire et des Balkans. L’OTAN a organisé ses forces militaires en Méditerranée autour de l’AFSOUTH : l’élément principal est la VI^e flotte américaine dont les bâtiments sont prélevés sur la puissante II^e flotte de l’Atlantique, et qui comprend toujours un, parfois deux porte-avions et leur *task force*; elle dispose de plusieurs bases en Espagne, en Italie et d’appuis en France. Avec l’aide d’autres marines, elle permet de surveiller selon besoin le Proche-Orient, et même au-delà, le Moyen-Orient.



Les voies de Suez dans leur contexte géographique

Or, l'URSS a aussi ses propres intérêts à défendre en Méditerranée et à Suez.

Ils ont été longtemps mal appréciés, et ce, d'autant plus que, à cette date, dans le contexte global des conceptions et des forces militaires soviétiques, la marine ne jouit pas, loin s'en faut, d'une priorité; elle est surtout conçue comme élément de défense immédiate du territoire, des «sanctuaires nationaux»; l'éventualité d'une capacité de projection lointaine de puissance est ni partagée ni acceptée. Pourtant, elle est inscrite comme une nécessité réelle de stratégie globale, dont l'affaire de Suez sera le véritable révélateur.

L'idée que depuis Pierre le Grand, la Russie cherche à s'ouvrir des routes d'accès méridionales vers les mers chaudes (3), et se heurte à de multiples barrières montagneuses au long de ses frontières d'Asie, du Bosphore à l'Extrême-Orient, a souvent été reprise par les observateurs. Au XXe siècle, le problème se pose en termes différents : elle n'a plus la même réalité.

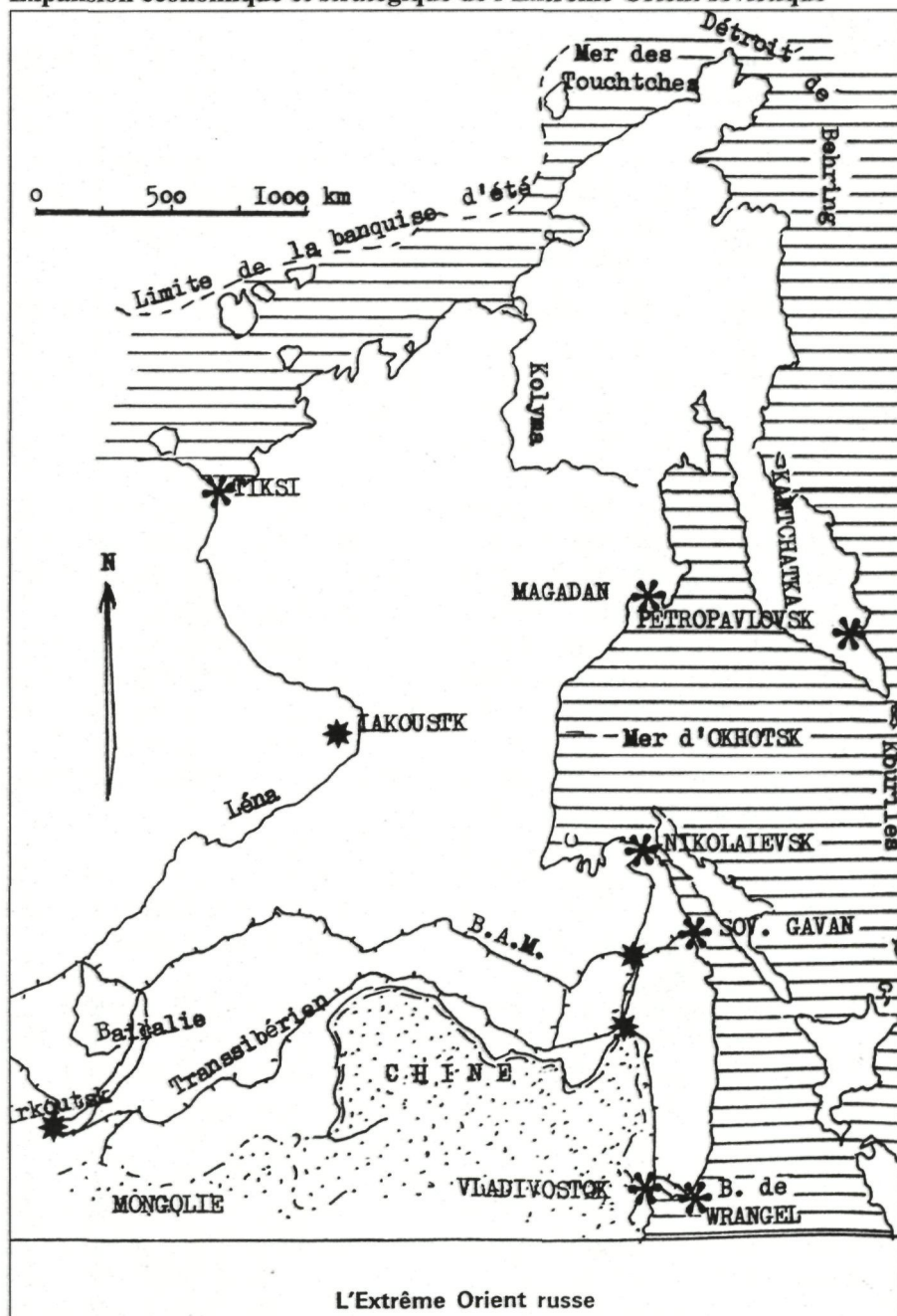
La stratégie de défense d'une nation repose en premier lieu sur l'interdépendance et l'interconnexion des régions vitales de son territoire, où se trouvent ses forces vives. Pour l'URSS au milieu du siècle, et sans faire abstraction des complexes industriels péri-ouraliens, ces régions vitales se localisent : à l'Ouest, c'est le complexe très puissant des bassins de Moscou et de Léninegrad, et à l'extrême Est, à quelque 10 000 km de distance, dans l'Extrême-Orient soviétique; là se développent d'importants ensembles techniques et militaires Vladivostok, Petropavlovsk-Kamchatski, Nikolaïevsk, etc.. (voir document II); autour de ces derniers commence à prendre forme, face à l'Etat américain de l'Alaska tout proche, une politique de présence navale dans le Nord Pacifique (4).

Dès lors, un problème majeur de la cohésion politique et militaire de l'URSS est d'assurer les liaisons nécessaires (équipements d'usine, armement,...) entre les diverses parties de son territoire, dont les bassins de l'Ouest européen et ceux de l'Est asiatique. Pour ce faire, il existe trois moyens possibles (document III).

- la route maritime du grand Nord sibérien; mais aucun convoi n'a systématiquement réuni la Mer Blanche et la Mer d'Okhotsk à cause de l'englacement des mers polaires et des offensives de la banquise; malgré l'inscription de cette voie dans les priorités du Gosplan, l'usage n'en est que partiel; et l'on ne peut construire une unité nationale sur sa précarité;
- puis évidemment le Transsibérien; mais il présente des faiblesses : une part de son trajet est surchargé (en Kazakhstan), une autre est à voie unique à l'Est, et proche de la frontière de la Chine, avec laquelle demeure un délicat contentieux (il y eut un million d'hommes sous les armes pendant des années

sur la rive droite du fleuve Amour). La traversée demande dix jours pour les voyageurs, davantage pour les marchandises;

Expansion économique et stratégique de l'Extrême-Orient soviétique



- la troisième voie est celle de la route péri-asiatique. Elle part des bassins d'industrie lourde de la Russie du Sud et de l'Ukraine, recueille au passage les exportations du Comecon danubien, et par la Mer de Marmara gagne Suez, l'océan Indien et les mers d'Asie. Il faut une trentaine de jours pour gagner l'Extrême-Orient soviétique, mais un cargo peut porter 4 à 6 fois le contenu d'un train, et n'implique pas de limitation de chargement unitaire.

Sans renonciation aux autres modes de transport, cette route maritime des côtes d'Asie a pris progressivement un rôle majeur dans le système stratégique soviétique, ce qui explique, pour cette part : le traité de coopération et de défense russo-indien de 1958 (renouvelé en 1978 puis 1998), le rapprochement avec le Viêt-nam, avec la Corée du Nord, avec la Chine jusqu'en 1959, et d'autres accords politiques dont il sera fait état plus tard.

Pour ces raisons, dont il faut dire qu'elles ont été incomplètement perçues dans les années 50, l'URSS ne regarde pas sans attention ce qui se passe à Suez. Pourtant, il n'y a pas de forces navales russes permanentes en Méditerranée dans les deux décennies qui suivent le conflit mondial, ce qui peut s'expliquer en partie par l'insuffisance relative d'intérêt apporté par les Etats-Majors soviétiques aux possibilités diplomatiques et stratégiques des flottes de combat; il faut par ailleurs rappeler l'effet de limitation dans la traversée des Détroits provenant des accords internationaux, comme la convention de Montreux (1936) (6): elle peut aussi aider à comprendre ce relatif enfermement en Mer Noire.

Là encore, l'affaire de Suez aura un effet révélateur et provoquera une plus large prise de conscience.

II - LA PHASE SOCIALISTE DU CONTRÔLE SUR LE CANAL DE SUEZ

La mainmise soviétique résulte d'une habile exploitation des difficultés de la politique intérieure égyptienne.

C'est d'abord l'arrivée au pouvoir d'une équipe de jeunes officiers très pro-islamistes, nationalistes et ouverts à l'activisme arabe. En 1952, le roi Farouk est renversé, et après le gouvernement modéré de Néguib, le colonel Nasser s'impose au gouvernement. Le siège de la Ligue Arabe et celui de la Voix des Arabes se fixent au Caire; dès cette période, le conflit israélo-arabe a été mêlé, parfois indirectement, parfois brutalement, aux questions soulevées par le Canal.

Sous prétexte de défense de leurs frontières face à Israël, la Syrie et l’Egypte, séparément, mais en suffisante connivence, cherchent à obtenir des armes de l’extérieur; et la seconde commence à avancer le projet du coûteux barrage d’Assouan. Les Etats-Unis, qui n’ont pas encore à cette date, retenu une politique systématique d’aide à l’Etat juif, hésitent, puis refusent. L’URSS accepte, et apporte l’appui de ses usines et de celles du Comecon; la construction du grand barrage sur le Nil est décidée, avec l’appui des capitaux, des ingénieurs et des techniques soviétiques; un premier prêt de 200 M. de dollars est accordé pour 10 ans; rapidement, il pose, pour une Egypte qui manque de richesse, le problème du remboursement; la solution retenue est d’y affecter les revenus des péages du Canal, à condition d’en acquérir, contre la Société franco-britannique, la propriété; d’où la décision de nationalisation. C’est créer une situation dangereuse: l’arrivée d’armes lourdes a commencé, et dès cette année 1956, l’URSS a livré deux destroyers et trois sous-marins.

Le débarquement militaire franco-anglais a lieu, avec une aide israélienne, au milieu de l’hostilité des pays arabes. Il a pour objectif de garantir l’indépendance et le maintien de la possession de ce Canal par une occupation armée.

La réaction de l’URSS est immédiate et brutale.

Elle a des prolongements qui dépassent la seule zone égyptienne. La menace d’une intervention russe fait échouer, on le sait, ce débarquement. Par télégramme envoyé de Moscou, la menace d’envoi de missiles atomiques a été suggérée, qui eût donné, non loin du Moyen-Orient pétrolier, une ampleur dangereuse au conflit; ce fut évité, mais l’organisation franco-anglaise sur laquelle reposait le fonctionnement du canal est abandonnée; et ce dernier est fermé à la navigation de novembre 1956 à mars 1957. Les Etats-Unis ont aussi contribué à imposer le recul et l’échec de l’expédition armée des deux pays occidentaux.

Les conséquences de stratégie générale de la crise sont profondes et durables. Elle provoque d’abord une révision au moins partielle des conceptions militaires soviétiques : la flotte ne passe pas au premier rang des moyens d’action armée, mais la conjoncture brutale permet à l’Amiral Gortschkov (7) de lancer une politique de développement qui est efficace. Puis la livraison de sous-marins à l’Egypte est une révélation des efforts et des choix déjà faits par l’URSS dans ce domaine. Et Moscou se lance progressivement dans une politique de présence navale en Méditerranée en créant le SOVMEDRON, flotte de combat permanente face à la VIe flotte américaine. Cela a demandé quelque temps à cause de la résistance des généraux russes qui misaient plus sur les capacités terrestres et aériennes, à cause aussi des délais requis pour procéder aux ouvertures diplomatiques afin d’obtenir des appuis côtiers, et aussi pour adapter des bâtiments puis-

que les porte-avions ne peuvent franchir les détroits, etc. Le premier envoi de vaisseaux de guerre clairement repérés a lieu en 1964; et leur présence sera dès lors permanente, malgré la faiblesse des appuis obtenus, car il n'y aura que deux bases ouvertes à ces navires: Tartous en Syrie et Tripoli en Libye; ce n'est pas sans signification. Enfin en 1967, l'URSS se proclame officiellement puissance méditerranéenne et fait savoir qu'elle entend intervenir directement dans les affaires correspondantes.

Suez et l'Egypte sont évidemment en filigrane derrière ces faits.

Quelle est l'attitude du Gouvernement du Caire à propos du Canal après 1956?

Le premier besoin a été évidemment de relancer la navigation. Une organisation nouvelle est mise en place en faisant appel à du personnel arabe, et pour les contrôleurs et les pilotes, également à des officiers de marine du bloc soviétique, du Comecon en particulier. C'était urgent: le barrage d'Assouan est rapidement commencé, et avec lui arrive l'obligation de versement des annuités des prêts consentis. Très vite, sous prétexte de vérifier l'affectation des péages, seule ressource majeure, au paiement des dettes, l'URSS exige, malgré quelques réticences de Nasser, que des contrôleurs «financiers» soient installés à Ismaïlia: dès lors, et avec les pressions que permettent les livraisons d'armes, la voie de Suez est placée sous la surveillance russe.

La reculade franco-anglaise est traduite comme une victoire dans l'opinion de l'Islam progressiste. Les fournitures d'armes terrestres et aériennes continuent, qui placent peu à peu l'Egypte aux premiers rangs militaires des nations du Proche-Orient; et le gouvernement de Nasser s'installe dans une politique activiste anti-israélienne; des alliances reflètent cette volonté: la République Arabe Unie (1958-1961) est constituée par l'Egypte, la Syrie et le Yémen du Sud, malgré les réticences de l'Arabie Saoudite et des Emirats. Dans la conjoncture d'opinions hostiles à l'Etat juif, qui couvre le Proche-Orient, la crise d'Aqaba en 1967 fournit le prétexte d'un conflit armé; et la navigation autour de Suez est une fois encore au cœur des débats.

La liberté de navigation pour tous pavillons, dans le canal et ses abords, qui est un principe premier du droit maritime international, a été confirmée lors de la nationalisation. Elle n'a pas été totalement appliquée depuis 1948 aux navires d'Israël; malgré les interventions de l'ONU, et les résolutions de 1951 et 1957, des tracasseries et des retards leur ont été souvent imposés (8). D'autre part, l'accès au pipe-line d'Eilat, qui part du golfe d'Aqaba pour ravitailler l'économie israélienne en produits pétroliers du Golfe Persique se fait par le détroit de Tiran, en territoire égyptien (voir document I): ce dispositif géographique offre au colonel Nasser toutes possibilités de déclencher à temps choisi un conflit souhaité; par le « coup d'Aqaba » (mai 1967), il interdit le passage du détroit de Tiran, ce

dont Israël avait fait un casus belli; et évidemment, il ne fait rien pour faciliter le passage des bateaux israéliens dans les eaux égyptiennes.

On sait que c'est l'origine de la guerre des Six Jours (5-10 juin 1967): la coalition de l'Égypte, de la Syrie et de la Jordanie est balayée; mais pour ne retenir que ce qui a trait à la question ici débattue, le canal de Suez est fermé pour éviter les accidents de navigation sur les épaves issues des combats. Il le restera jusqu'en 1975, ce qui a entraîné les plus graves répercussions sur la circulation maritime internationale.

Ainsi, les événements de 1955 jusqu'au-delà de 1967, au centre desquels est le Canal, sont lourds de conséquences: fermetures de la voie de passage, armement du gouvernement égyptien, politique méditerranéenne nouvelle de l'URSS, déstabilisation du Proche-Orient, et ce qui est sans doute non moins grave, implantation décennale ferme des Soviétiques sur une voie de circulation d'importance universelle. L'Europe de l'Ouest, et plus généralement les Occidentaux de l'OTAN apparaissent les perdants de l'évolution.

III - LE RETOUR DE SUEZ DANS UNE STRATÉGIE OCCIDENTALE

Le Canal reste inutilisé; des travaux d'amélioration montrent qu'il demeure dans les préoccupations de réouverture ultérieure; mais il continue à être directement mêlé aux préoccupations stratégiques des conflits armés de cette partie du monde.

Un progressif renversement des ententes est dû à l'attitude de Sadate:

En septembre 1970, Nasser est assassiné; le vice-président de la république du Caire est Anouar el Sadate; il appartient au groupe de jeunes officiers qui ont souhaité renverser le roi Farouk afin de donner à l'Égypte un rôle actif et prestigieux dans le conflit israélo-arabe. Il s'impose rapidement au gouvernement.

Il mène d'abord une politique semblable à celle de son prédécesseur : en 1971, il associe la Libye et le Soudan à la République Arabe Unie qu'il fait remplacer par l'Union des Républiques Arabes; il inaugure le barrage d'Assouan. Mais rapidement, il apparaît un allié moins sûr aux yeux de Moscou qui en sous-main suscite plusieurs attentats et des révoltes d'étudiants contre lui; il en vient à expulser, en 1972, 21.000 conseillers militaires russes; le nombre montre bien l'emprise sur l'armée égyptienne. Par besoin d'éclat national et international, et de renforcement personnel, il déclenche avec Israël un nouveau conflit: la guerre du Kippour (octobre 1973) qui n'est pas une victoire, et qui montre que l'armement soviétique ne suffit pas à régler les problèmes du Proche-Orient, même avec l'appui de l'abondante armée syrienne, et de celle de la Jordanie. Au Sud, le Canal est un objectif vite atteint par l'armée juive. Devant le recul grave de ses alliés, l'URSS menace

d'envoyer des troupes, ne le fait pas, et le Conseil de Sécurité impose le cessez-le-feu.

Ce nouvel échec de la politique militaire du gouvernement du Caire a des conséquences importantes : le matériel et l'appui politique russes ne se sont donc pas révélés efficaces; les deux guerres de 1967 et de 1973 se révèlent coûteuses; et diplomatiquement, la Ligue Arabe est divisée. Le revirement de Sadate s'amorce: dès la fin de 1973, des contacts, mesurés et de raison, sont repris avec Israël (échanges de prisonniers par exemple); et en 1974, la décision est prise d'ouvrir l'Égypte aux capitaux étrangers, dont occidentaux évidemment; les relations diplomatiques rompues depuis 1967 sont rétablies avec les États-Unis; et lorsque enfin le 5 juin 1975, le canal est réouvert, une intense activité américaine, depuis 1973 à la fois officielle et masquée, a fini par tirer l'Égypte hors de l'habitude obéissance socialiste. La politique pro-israélienne aidant, Washington accorde un soutien financier important, mais conditionnel, puis apporte son aide à la flotte militaire du Caire, et obtient l'usage de trois bases aériennes (Ras Barras sur la Mer Rouge, Gena sur le Nil et Caire-Ouest). Certes, l'URSS évincée pousse à l'hostilité ouverte des activistes arabes contre le président égyptien, à l'intérieur comme à l'extérieur; mais un conflit nouveau avec Israël apparaît immédiatement improbable, ce que souhaitent les Américains, et la voie de Suez est à nouveau rangée dans le camp occidental, même si la liberté de navigation est garantie à la Russie et au Comecon. Ce renversement complet est consacré par le voyage de Sadate à Jérusalem (novembre 1977) et par les accords de Camp David (septembre 1978).

La « perte de Suez » et les réactions soviétiques

Pour l'URSS, la sécurisation de ses accès à la route maritime péri-asiatique demeure une nécessité foncière; et l'histoire des vingt ans qui viennent de s'écouler révèlent que, de quelque façon, le Canal peut être fermé, y compris de façon sélective. Moscou a donc pris ses mesures de sauvegarde.

Une vaste opération diplomatique est organisée, souvent dans la discrétion, c'est pourquoi elle n'a pas été totalement perçue; elle vise à s'assurer le contrôle de la sortie de la Mer Rouge, où le dispositif géographique constitue une sorte de réplique naturelle de surveillance semblable à la voie égyptienne (cf. document I) autour du détroit de Bab el Mandeb. Il s'agit de le tenir: les eaux internationales n'y ont que 17 km de large.

Des appuis avaient été déjà obtenus près de l'Éthiopie dont le gouvernement est progressiste, et dont le littoral est très long face à celui de l'Arabie Saoudite; de même des droits d'escale pour la flotte russe étaient consentis à Aden, en Yémen du Sud qui fut membre de la République Arabe Unie; et l'île de Socotra qui en

dépend est l'objet d'une occupation militaire masquée (9). En 1973, un traité d'entente est signé avec la Somalie, qui accorde le droit d'usage de la base de Berbera (ce ne sera pas durable : l'appui financier des Etats-Unis conduit ce pays à accorder ce même droit à la Ve flotte américaine de l'Océan Indien en 1975), mais la démarche demeure. En 1978, un droit de carénage est accordé à la flotte soviétique dans les îles Dahlak, et des facilités à Massauwa (province de l'Erythrée qui n'est pas encore en guerre ouverte avec Addis-Abeba); en 1979, l'accord d'appui naval est formalisé pour Aden et Socotra; diverses autres actions diplomatiques sont orientées vers les pays de l'Afrique Orientale; et le traité de coopération et de défense avec l'Inde, qui ouvre plusieurs ports d'escale à la flotte militaire soviétique, offre des positions en retrait face à la base de Diego-Garcia équipée par Washington depuis 1970.

Il est évident que la surveillance de la voie de Suez et de son prolongement en Mer Rouge, est une motivation majeure dans la création ou le renforcement de ce dispositif. En face de ce dernier, dans le secteur immédiat du détroit, il n'y a que la base française de Djibouti.

IV - CONCLUSION : SUEZ, ENJEU ENTRE L'OUEST ET L'EST PENDANT VINGT ANS

Au-delà des faits événementiels, il reste de cette période de crise des conséquences durables.

La vie maritime internationale en sort profondément modifiée.

La longue fermeture du Canal (1967-1975) a été fort onéreuse pour la circulation océanique, car elle correspond à la période de plein redéveloppement de l'économie européenne : les liaisons de l'Europe et une partie de celles de l'Amérique du Nord ont dû être déviées par le Cap; il en est résulté un allongement du trajet et du temps de parcours, une pénurie de cales, un renchérissement des frets, etc.; la CNUCED a chiffré le surcoût qui en a résulté à 1,7 milliard de dollars pour l'économie mondiale.

Dès juin 1975, le canal a repris son rôle pour la navigation, avec un rythme global croissant : le trafic passe de 117 Mt. en 1976 à 262 Mt. en 1986; ces chiffres soulignent l'intensité des besoins auxquels il répond. Mais les flux pétroliers n'ont que partiellement repris, passant dans les mêmes dates, et pour uniquement le sens Sud-Nord, de 29 à 92 Mt., ce qui est assez peu, étant donnée la croissance considérable des achats occidentaux. Les raisons sont à rechercher dans l'usage intensif qu'il a été fait des pipe-lines (Trap Line, conduite de l'Irak Petroleum Cy, et Sumed ouvert en 1976 par l'Egypte elle-même), et surtout dans l'organisation de flottes nouvel-

les conçues pour pratiquer dans des conditions économiques la voie du Cap. C'est dans cette période que l'on a construit dans la classe des tankers les VLCC, les ULCC (10); les premiers énormes vaisseaux de 550 000 tpl ont été lancés en juin 1975, date de réouverture du canal, et ils se sont révélés compétitifs. Le document IV montre qu'à partir de 1967 (fermeture du canal), la route du Cap est vite utilisée au point d'atteindre quelque 600 Mt. de transport pétrolier au départ du Moyen-Orient et vers l'Europe et l'Amérique du Nord; puis ces flux baissent quand le passage de Suez est réouvert, mais en gardant longtemps une importance largement supérieure aux flux de ce dernier. Des flottes nouvelles sont donc apparues dont il faut longuement exploiter les avantages et assurer l'amortissement. Le minage de la Mer Rouge en 1984 rappelle sans doute possible qu'il est bon de garder une alternative au passage par Suez.

DOCUMENT IV : Le trafic de la voie maritime du Cap

Ce trafic est dû aux flux pétroliers, et progresse avec force dès que la voie de Suez est coupée (cf. la rupture de 1967).

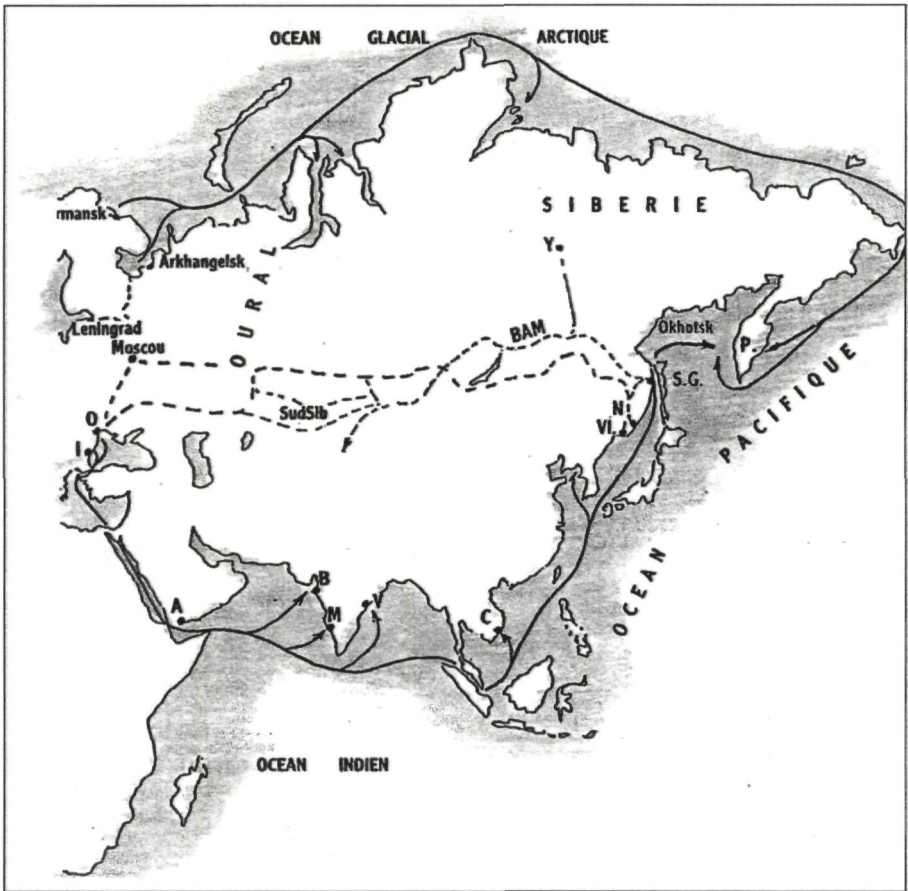
Sur le plan diplomatique et stratégique

La période de crise de 1956-1975 a montré les liens qui ont existé entre la voie égyptienne d'une part, et la politique d'ensemble du Proche-Orient, et au-delà de la Méditerranée Orientale d'autre part. Cette liaison, apparue au cours de trois guerres, est évidente, encore que l'on n'en ait pas toujours perçu tous les aspects. Les intrications de l'existence et de l'utilisation du Canal avec le conflit israélo-arabe sont tantôt évidentes, tantôt sous-jacentes, mais toujours présentes. Les aspects en ont été indiqués ci-dessus.

A deux reprises dans les conflits, la Syrie a attaqué Israël du Nord vers le Sud avec l'idée d'opérer une jonction avec l'Égypte; à trois reprises, cette dernière a utilisé le Canal comme point de départ d'attaque du Sud vers Nord; la consolidation plusieurs fois reprise d'une République Arabe Unie, à laquelle la Libye a été plus ou moins mêlée, a regroupé autour de Nasser et au début du gouvernement de Sadate des pays qui étaient tous progressistes et tous prioritairement ou partiellement armés par l'URSS. Est-ce un hasard? Est-ce le résultat d'une vision stratégique large dont l'un des mobiles demeure le contrôle renforcé du Canal?

La crise de 1956 à 1975 a modifié durablement les rapports de forces en Méditerranée.

Le SOVMEDRON a été créé, puis renforcé, et dans les années qui ont suivi, il a pu atteindre jusqu'à une quarantaine de bâtiments de combats, dont certains puis-



sants, avec la présence de sous-marins. Cela n'a sans doute pas atteint la capacité navale globale de l'AFSOUTH; c'est cependant suffisant pour représenter une solide force d'opposition. En face, la VIe flotte américaine a été renforcée également (plus tard, elle deviendra indépendante de la IIe flotte, celle de l'Atlantique, sur laquelle elle était prélevée). Sur le plan des alliances, il a été un temps où le Proche-Orient et Mashrek ont été pro-soviétiques de la frontière turque à celle de la Tunisie, à l'exception d'Israël et du Liban : dans la perspective du *containment*, ce n'est pas sans importance. A sa façon, Hafez el Assad, arrivé au pouvoir à Damas en 1971, a assez bien résumé la situation d'une façon qui coïncide bien avec cette crise de 1956-1975 : «... dans cette région, on ne peut pas laisser faire la guerre sans l'Égypte, on ne peut pas faire la paix sans la Syrie.»

Sans doute l'URSS en a-t-elle eu conscience lorsqu'elle a cherché à préserver ses accès à la route maritime péri-asiatique qui commande au moins partiellement sa politique en Asie du Sud et de l'Est.

Notes

1. L'ouvrage d'André SIEGFRIED, « Suez et Panama », Paris, 1940, conserve sa vision générale du rôle du Canal, même si elle a vieilli.
2. Par stratégie, il faut comprendre dans ce texte l'ensemble des comportements et des actions décidées par les nations pour défendre leurs intérêts, et ici, leurs intérêts maritimes; cette stratégie est sous-jacente aux alliances, traités et accords passés avec l'étranger; elle débouche éventuellement sur des décisions militaires.
3. L'idée de Pierre le Grand d'ouvrir la Russie sur des mers libres, reprise par des auteurs ou commentateurs actuels n'est qu'une explication incomplète de la stratégie soviétique: entre le XVIIIe siècle et la situation actuelle, et malgré la constance des impératifs géographiques, la situation a été profondément changée: par l'industrialisation en bassins séparés, par la nature des moyens et des besoins de communication, par les optiques d'un pays orienté vers une révolution portée à l'extérieur, par les exigences actuelles qu'imposent des façades maritimes et leurs flottes attenantes, etc. Les perspectives sont trop différentes pour que ces références anciennes soient simplement reprises.
4. Cette politique soviétique dans le Pacifique sera très active lors des missions des sous-marins, atomiques ou non, en Micronésie et en Mélanésie, dans les vingt dernières années du siècle.
5. La construction du chemin de fer dit B A M (Baïkal Amour Magistral) a été décidée pour pallier les inconvénients du transsibérien; pourtant, ce B A M est aussi essentiellement à voie unique.
6. La Convention de Montreux (1936) détermine pour les Détroits les conditions dites « du passage inoffensif »: les navires de guerre ne peuvent le parcourir que les armes non chargées, sans arrêt ni opérations en cours de route...; et les porte-avions ne sont pas autorisés; la flotte russe n'aura donc, jusqu'à la fin des années 1990, que des porte-aéronefs, ce qui la met en état d'infériorité technique partielle face à la VIe flotte américaine appuyée par les flottes française et italienne.
7. Pour connaître le rôle très important de l'amiral GORTSCHKOV, voir le livre : A. VIGARIE : La mer et la géostratégie des nations, Paris, éd. Economica, décembre 1995, aux pages 59 et suivantes. La présente étude s'appuie sur ce livre et apporte des optiques complémentaires sur la question de Suez.
8. Par exemple le refus opposé à un navire américain de croisière qui ferait escale sur les côtes méditerranéennes d'Israël.
9. Une photographie aérienne de l'île Socotra a révélé la présence d'un millier de soldats russes, ou encadrés par des instructeurs russes, avec du matériel du Comecon.
10. VLCC: very large crude carrier, en général autour de 200 000 tonnes de capacité de transport.
ULCC : ultra large crude carrier, au delà de 300 000 ou 350 000 tonnes.
Tpl: tonnage de port en lourd, c'est-à-dire nombre de tonnes de marchandises que peut porter un navire en restant couvert par les assurances maritimes, et attesté par les sociétés de classification.