

SUEZ, LES CONSEQUENCES D'UNE POTENTIELLE FERMETURE

Depuis le 26 janvier 2011, les Egyptiens défilent pour demander la destitution du président Hosni Moubarak. A Suez, les manifestations ont pris des tournures de combats de rue et de nombreux morts sont à déplorer. Cette situation inquiète vivement tous ceux dont les navires et les marchandises empruntent le canal de Suez.

UN CANAL CRUCIAL

Le libre accès au canal est, à l'heure actuelle, assuré : pour les 40 à 50 navires qui l'empruntent chaque jour, aucun retard n'est à déplorer. Néanmoins, les troubles qui secouent le pays rendent les acteurs du monde maritime nerveux. Point de passage pour plus de 34 000 navires par an, dont 2 700 pétroliers transportant près de 29 millions de tonnes de brut, le canal de Suez est l'un des principaux points d'étranglement du commerce international.

Cette fréquentation est vitale pour l'Egypte qui perçoit 150 000 euros à chaque passage de porte-conteneurs. En 2009, malgré les effets de la crise économique, le canal fut la troisième source de recettes budgétaires avec 3,6 milliards d'euros de bénéfice, derrière le tourisme et les transferts financiers. A la vue de ces chiffres, il est peu probable que le pays, même en proie à des troubles, accepte de se priver de cette manne. L'armée refuse d'ailleurs un tel scénario et a créé dans l'urgence une autorité militaire spéciale en charge d'assurer la sécurité du canal de Suez et de l'oléoduc Suez-Méditerranée (SuMed). Ce dernier est plus important que le canal pour le transport d'hydrocarbure puisqu'il est capable d'acheminer 2,5 millions de barils de brut par jour, soit le double de ce que peut gérer le canal.

Malgré les efforts du général Sami Anan pour calmer les compagnies pétrolières et les armateurs, la crainte d'une fermeture du canal demeure. Moller-Maersk par exemple, premier armateur mondial qui emploie 7 000 personnes en Egypte a annoncé le 31 janvier la fermeture de ses bureaux et de son terminal à conteneurs de Port-Saïd. Tous ont à l'esprit la dernière véritable fermeture du canal de Suez et ses conséquences.



moyenne, a généré un surcoût des transports de huit milliards de dollars, les frais d'export ont coûté quatre milliards de dollars supplémentaires et l'Egypte a perdu près de 220 millions de dollars par an.

Pour rester attractifs et réduire le nombre de trajets en augmentant le volume des marchandises transportées, les armateurs reprennent l'idée qu'ils avaient eue lors de la première fermeture du canal de Suez en 1956 : construire des pétroliers plus grands, les *very large crude carriers* (VLCC). Le premier de ces navires est français et appartient à la compagnie Shell. Il sort des chantiers en 1968 : c'est le *Magdala*, pétrolier de 211 000 tonnes de port en lourd, 324 mètres de long pour 47 de large.

DE NOUVELLES ROUTES ?

Aujourd'hui, les armateurs réfléchissent à la possibilité de passer par de nouvelles routes, maritimes ou non. Le passage par le cap de Bonne-Espérance reste la solution la plus plausible puisque déjà éprouvée mais Panama est une alternative avec le doublement du canal prévu pour 2015. Passer par voie de terre via le Transsibérien ou par air jusqu'à Dubaï sont deux solutions parfois également envisagées mais trop onéreuses. La navigation par la route de l'Arctique n'est pas non plus d'actualité, le chemin étant encore largement obstrué par les glaces.

LES CONSEQUENCES DE LA FERMETURE DE 1967

Le 5 juin 1967, au commencement de la guerre des Six jours, l'Egypte décide de fermer le canal de Suez et ne le réouvre qu'à la suite des accords de paix qui concluent la guerre du Kippour huit ans plus tard. Cette décision est un coup dur porté au commerce maritime. En huit ans, l'augmentation des distances, de l'ordre de 20 à 30 % en